

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Omissos e Indiferentes
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Trânsito livre
para o Voto

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Semana Nacional
do Trânsito

PÁGINA 7

**Aliança Global
lança plataforma
para segurança
viária na América
Latina**

PÁGINA 14

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - SETEMBRO DE 2022 - ANO 11 - Nº 153



Veja como o seu voto pode afetar o trânsito e a mobilidade no Brasil

*Leia a matéria completa na
página 9 e pense como seu voto
pode fazer a diferença.*

Omissos e Indiferentes

PALAVRA DO PRESIDENTE
PÁGINA 3

**Estudo avalia distração
de motoristas que enviam
mensagens de texto e de
áudio ao volante**

PÁGINA 8

Monatran participa de Ação de conscientização no trânsito, em Florianópolis

*O evento foi promovido pela
Band FM Floripa, em conjunto
com empresas e entidades
parceiras e órgãos de
segurança pública, da capital
catarinense. (Página 16)*



USE O CINTO DE SEGURANÇA.



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA DE
BICICLETAS



PROIBIDO
ESTACIONAR



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
PEDESTRES

EDITORIAL

Trânsito x Saúde

Uma pesquisa realizada pela Universidade de Brasília – UnB, em parceria com a Oxford Brookes University, da Inglaterra, e as Universidades Federais do Rio Grande do Sul – UFRGS e de Santa Catarina – UFSC, identificou que a precariedade na mobilidade urbana e trânsito afeta negativamente a qualidade de vida e o bem-estar, resultando na piora da saúde física e mental dos motoristas.

Em paralelo, um estudo feito pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea, revelou que 43,5% dos entrevistados dizem enfrentar congestionamentos todos os dias. Isso equivale a 32 dias por ano, em média, presos no trânsito. Enquanto o tempo de deslocamento nas grandes cidades chega a 127 minutos por dia.

De acordo com Alysson Coimbra, médico especialista em Medicina do Tráfego e diretor da Associação Mineira de Medicina

do Tráfego – Ammetra, o fato de perder tempo, saúde e dinheiro quando presos dentro do carro no congestionamento aumenta o estresse e afeta a saúde física e mental do condutor.

E os danos do trânsito a saúde não param por aí.

Os engarrafamentos comprometem também a produtividade dos trabalhadores brasileiros, além de causar gastos ainda maiores com o transporte conforme um levantamento feito pela Quanta Consultoria. De acordo com os dados, os congestionamentos custam R\$ 267 bilhões por ano ao País, o que corresponde a 4% do Produto Interno Bruto – PIB.

Para se ter uma ideia do tempo perdido, vamos mencionar a capital pernambucana – Recife, considerada a capital mais congestionada do Brasil, mesmo em tempos de pandemia. Superando até mesmo São Paulo

e Rio de Janeiro no ano passado.

Em 2019, o nível médio de congestionamento da capital pernambucana foi de 50%, reduziu para 37% em 2020 e já subiu 3% em 2021, chegando à média de 40%. Isso significa que, em média, os tempos de viagem foram 40% mais longos do que costumam ser sem retenções. Ou seja, 92 horas perdidas no trânsito ao longo do ano passado.

Os dados são do levantamento realizado pela plataforma TomTom, empresa especializada em tecnologia de localização.

Mundialmente, o Recife foi a 24ª cidade com os piores congestionamentos no Traffic Index 2021, apresentando melhora em relação ao ano de 2020, quando o trânsito da cidade, embora eleito mais uma vez o pior do Brasil, ocupava uma posição um pouco acima, entre os 15 piores do mundo. Uma “vitória” que ninguém quer conquistar.

NOTAS E FLAGRANTES



VIRALIZOU

Uma motorista recém-habilitada e com medo de atrapalhar o trânsito em Balneário Camboriú (SC), teve uma ideia inusitada para comunicar que estava dando suas primeiras voltas com CNH. Ela colou um aviso no vidro traseiro do seu carro dizendo: “Recém-habilitada. Mantenha distância e seja gentil! Quando fico nervosa, o carro morre.”, diz o bilhete. O flagrante foi feito no dia 16 de setembro e viralizou nas Redes Sociais.

MANIFESTO

A UCB – União de Ciclistas do Brasil publicou no dia 14 de setembro um manifesto, junto com outras organizações, pedindo a redução e readequação dos limites de velocidade nas cidades brasileiras, através de proposta de alteração do artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – que atualmente determina velocidades de até 80km/h em áreas urbanas. De acordo com o documento, essa medida tornará os perímetros urbanos compatíveis com a vida humana, contribuindo com a redução no número de mortos e feridos em sinistros de trânsito no Brasil.



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) 99981-9363
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.



Omissos e Indiferentes

Mais uma campanha eleitoral em curso e aquela antiga esperança de que algum candidato se manifestasse sobre os desafios do trânsito e da mobilidade como bandeira foi totalmente ignorada.

Mais uma vez, um assunto tão importante e que tanta dor e morte traz para a sociedade brasileira não faz parte da pauta dos políticos em geral e, principalmente, dos candidatos à presidência do Brasil. Inacreditavelmente, não falam a respeito e nem ao menos são questionados sobre o tema. Nem pelos colegas, nem pelos chamados jornalistas, ávidos por informação.

Dia após dia, vemos mais do mesmo. Ataques aqui e acolá, frases de efeito e a demonstração clara de que as dezenas de milhares de vidas perdidas no trânsito parecem não importar. Isso sem falar nas centenas de milhares de sequelados permanentemente todos os anos no Brasil.

Vociferam os números causados pela Covid, mas não são capazes de mencionar o aumento assustador de mortes de motociclistas no trânsito.

Por todo o Brasil, pipocam notícias sobre o aumento do número de mortes em acidentes

com os veículos de duas rodas. Em Curitiba, por exemplo, esse aumento cresceu 75% nos primeiros nove meses de 2021. Já no Distrito Federal, de 2020 para cá, esse grupo assumiu a dianteira em uma série histórica de 22 anos que tinha os pedestres como principais vítimas de ocorrências de trânsito com morte. Os óbitos de condutores de motos superaram os de quem circula pelas ruas a pé.

Importante salientar que o período considerado reúne dois fatores com peso para esse novo cenário: o início da pandemia da covid-19 — que fez aumentar a demanda por entregas em domicílio — e um aumento de 5,7% na frota de motos. Ainda assim, o assunto é simplesmente ignorado, principalmente pelos presidentiáveis.

Desde a implantação do novo Código de Trânsito Brasileiro, já morreram mais brasileiros do que os mortos pela Covid 19. Será que podemos chamar de genocidas, que é a acusação da moda, aos omissos, responsáveis pela política de trânsito no Brasil!?

Para piorar, mais quatro anos se passaram e diversas ferramentas que poderiam ser implantadas se regulamentado o Código de Trânsito Brasileiro em sua inteireza per-

manecem apenas no papel. Nossas crianças continuam crescendo sem o conhecimento necessário para mudar a cultura do trânsito do país. Os adultos continuam com aquela sensação de impunidade ao não serem fiscalizados como deveriam e as mortes continuam a interromper sonhos e planos de vítimas cada vez mais jovens. Até quando, meu Deus?

Sofro junto a dor de milhares de famílias brasileiras e assisto atônito mais um debate eleitoral. Sinto no âmago a omissão e indiferença daqueles que deveriam estar ali por estas vítimas de trânsito.

Aproveito ainda para registrar a minha decepção com as iniciativas, que não aconteceram, da SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO, que nada fez, até agora, para melhorar esse quadro dramático de mortes e acidentes no trânsito. Não houve nenhuma Campanha Nacional, na verdade, eles deram continuidade ao que o DENATRAN fazia: NADA!

E, enquanto isso, milhares de pessoas continuam a perder a vida no trânsito de nosso país. Um descaso para com o cidadão e a prova irrefutável do valor que é dado à vida do brasileiro. Uma tragédia!



AIRBAG ASSASSINO

O airbag assassino da Takata fez mais uma vítima, a terceira fatal no Brasil. O policial Alexandrino Guilherme Ferreira Jr de 40 anos, bateu seu Honda Civic num engarrafamento num viaduto de Belo Horizonte, dia 13 de setembro. O impacto frontal provocou o disparo do air bag e ele foi encontrado sem vida, com sangramento no tórax. Dois outros motoristas morreram no Brasil pelo mesmo motivo em 2020. No mundo, foram registradas mais de 20 mortes devido ao mesmo problema, além de centenas de feridos. É o airbag que mata ao invés de proteger.

FUNCIONOU?

Um YouTuber destruiu um carro para testar a detecção de colisão do Apple iPhone 14, que possui um recurso que, além de identificar colisões de trânsito, emite um alerta de emergência para as autoridades locais. Para realizar o teste, obviamente, é preciso provocar um acidente, e o criador de conteúdos não mediu esforços para isso e usou um carro real, mas controlado remotamente. Como o esperado, o recurso entrou em ação, mas demorou alguns instantes para ser executado.



Aliança Global lança plataforma para segurança viária na América Latina

A Aliança Global de ONGs para Segurança Rodoviária – Aliança, composta por seus 51 membros, lançou em 15 países da América Latina uma plataforma de apoio para consolidar e unir as ONGs da região que trabalham em segurança viária, mobilidade e vítimas de trânsito.

No ano passado, o Plano Global para a Década de Ação da Segurança no Trânsito 2021-2030, estabeleceu as ações que as autoridades precisam desenvolver para reduzir em 50% as mortes e lesões no trânsito até 2030.

Neste contexto, os membros da Aliança manterão os governos responsáveis por seus compromissos globais, regionais e nacionais, incluindo a meta de 2030, além de permanecerem com a segurança no trânsito na agenda até que todas as pessoas na América Latina tenham garantido, por meio de compromisso e ação, seu direito à mobilidade segura.

CONTRIBUIÇÃO DAS ONGS

O Plano Global destaca o papel essencial das ONGs para atingir a meta estipulada. Assim como na promoção, defesa e adoção de medidas comprova-

das em direção à meta de 2030.

De acordo com a Aliança, o trabalho das ONGs, nos últimos meses, contribuiu para conquistas legislativas significativas no México e na Colômbia. Assim como para o desenvolvimento de estratégias de segurança viária no Brasil. E, também, metas agressivas de redução de fatalidades e lesões no Equador e na Colômbia.

Tendo em vista as ações que comprovadamente podem prevenir mortes e lesões no trânsito são conhecidas e que agora os governos devem priorizá-las e implementá-las, as ONGs vinculadas à Aliança elaboraram um apelo à ação para os tomadores de decisão na América Latina, levando em consideração o contexto e os desafios específicos da região, conforme a seguir:

Garantir o direito à mobilidade segura, através da elaboração e aplicação de leis. Ou ainda, mudanças constitucionais que transcendam os mandatos governamentais e as prioridades atuais;

Implementar ações baseadas em evidências. Com atenção especial para:



ALLIANCE
**LATIN
AMERICA**
CHAPTER

o gerenciamento de velocidade, que é o principal fator agravante de todos os outros fatores de risco. Além disso, priorizar a segurança dos usuários de veículos motorizados de duas rodas, melhorar os padrões de veículos, fortalecer o atendimento e a investigação pós-acidentes. Também ampliar sistemas de apoio às vítimas de acidentes de trânsito e suas famílias; criar e manter legislação e fiscalização mais rigorosas para a concentração de álcool no sangue e uso de dispositivos portáteis durante a condução.

APOIO DE EMPRESAS PRIVADAS

O Capítulo Latino-Americano é patrocinado pelo Grupo Michelin. Além disso, apoiado pelos escritórios Michelin em diferentes países da região e coordenado pela Secretaria da Aliança.

A orientação estratégica é de um comitê consultivo de ONGs membros da região.

De acordo com a diretora executiva da Aliança, Lotte Brondum, o Capítulo da América Latina é um movimento de base para fortalecer a voz das ONGs na região pela segurança viária.

“Agradecemos à Michelin por seu apoio generoso. Foi ele que possibilitou o lançamento do Capítulo, para que a voz e o poder das ONGs sejam ampliados na região. Não há razão para que todos os países latino-americanos não possam reduzir pela metade as mortes no trânsito até 2030. Isso porque sabemos quais ações comprovadas são necessárias. Temos apenas 3.044 dias até a data-alvo de 2030 para reduzir as mortes e lesões nas estradas. Não há tempo a perder”, enfatiza a executiva.

América Latina: Brasil é líder no uso de apps de entregas e transporte

A startup Loft realizou um levantamento nas cidades de Belo Horizonte (MG), Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP) e identificou em toda América Latina, os respectivos moradores que mais utilizam aplicativos – ou apps – de entregas e transporte.

Os dados apontam que as cidades brasileiras são as que lideram o percentual de pessoas que mais usam transporte por aplicativo para mobilidade.

Dentre elas, Belo Horizonte, em Minas Gerais, aparece em primeiro lugar com 54%, seguida por São Paulo e Rio de Janeiro quase empatadas, com 45% e 44% respectivamente.

Fábio Takahashi, gerente de dados da Loft, salienta que em Caracas, na Venezuela, apenas 12% da população usa o serviço de apps de entregas e transporte com frequência, ocupando a última posição do ranking neste quesito.

“É sabido que as capitais possuem melhores condições de conectividade. Apesar de não termos feito a pesquisa comparativa com as cidades menores, faz sentido que a maior conectividade em grandes cidades permita que as pessoas utilizem mais serviços nelas”,



evidencia.

Aplicabilidade da tecnologia no trânsito

O estudo identificou ainda que, do ponto de vista da percepção, os moradores de Belo Horizonte (56%), Rio de Janeiro (48%) e São Paulo (47%) são os que mais acreditam que a tecnologia ajuda a melhorar o trânsito nas cidades. Sendo maior entre as classes A e B (54%), enquanto 42% se encontram na classe C. “Quisemos focar mais em quanto os latino-americanos usam

aplicativos para melhorar a sua vida cotidiana. O quanto as pessoas veem um aplicativo como forma de melhorar, por exemplo, a sua locomoção nas cidades. Ou, ainda, como receber entregas em casa”, esclarece o executivo.

Aplicativos de indicação de trajeto

Além de todas essas avaliações, o estudo da Loft também mediu o comportamento dos usuários que consultam aplicativos de indicação de trajeto. Seja por transporte público ou a pé.

De acordo com a pesquisa, essa

informação é acessada com maior frequência pela classe C. Seguida pelas classes A e B, com 58% e 48%, na devida ordem.

A mineira Belo Horizonte segue em primeiro lugar, onde 52% da população consulta sempre ou quase sempre itinerários de transporte público por meio de aplicativos. É a capital cuja população mais consulta trajetos e itinerários de transporte público via app. São Paulo e Buenos Aires vêm na sequência, com 44% e 41%, respectivamente.

O levantamento ressaltou, também, o quanto a facilidade de acesso à tecnologia contribui para que mais pessoas possam fazer pesquisas de maneiras mais precisas sobre como se locomover a pé.

De acordo com o gerente de dados da Loft, tais dados comprovam a avaliação de que a população compreende que a tecnologia auxilia em atividades já feitas antes. É o caso, por exemplo, do uso do transporte público.

“Ônibus e metrô são anteriores aos smartphones. Percebemos que as pessoas já fazem consultas antes de sair de casa. Usam para se programar, ganhar tempo e melhorar sua programação”.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Trânsito Livre para o Voto

A sociedade brasileira, esse cadinho de diferentes raças e culturas, mais uma vez ao longo de sua História vem demonstrar ser avessa a todo e qualquer tipo de radicalismo.

Majoritariamente, crê em D'us e manifesta sua Fé através de diferentes religiões, respeitando mutuamente os distintos ritos, aceitando com absoluta normalidade as minorias, como os materialistas e os agnósticos de variada natureza.

Interessante pesquisa sobre os valores que os brasileiros mais prezam, encomendada no passado pelo Instituto Ethos e realizada pela *Marcondes Consultoria* com a britânica *Barrett Values Centre*, e válida até hoje, revela a percepção que o brasileiro tem de si e da realidade, baseada nos valores pessoais que consideram

faz de si é de um indivíduo *gregário, amigável, honesto, alegre e humilde*.

Ora, se o brasileiro crê em D'us e se considera um indivíduo *gregário, amigável, honesto, alegre e humilde* nada mais natural que defenda a *Liberdade*, repudie os extremos, não aceite a volta ao passado e procure ficar distante do radicalismo e de toda forma de violência, inclusive verbal.

As eleições que aí estão deverão refletir o caráter conservador e liberal da imensa maioria. O brasileiro busca a paz, a justiça, a segurança, a redução da pobreza, a educação, saúde, transporte público de qualidade, moradia confortável e cuidado especial com as crianças e os idosos.

Até mesmo no trânsito, violento e agressivo já se pode notar pequenas mudanças de comportamento, fruto da exposição dos usuários do sistema de transporte, ao incalculável número de flagrantes, identificados pelos smartphones e câmeras que se espalham pelas vias de todo o País.

Os brasileiros pós pandêmicos descobriram um outro valor: a importância das redes sociais. Em todos os cantos do Brasil as pessoas estão plugadas em seus celulares e sabem dos acontecimentos imediatamente. A velha e consorciada mídia perdeu valor, reduziu-se a meia dúzia de jornais, revistas e televisões cujo significado pode ser medido pelo formato de tabloide, a quantidade de anunciantes, a tiragem irrisória e os números de sua audiência.

Parece, até, que o brasileiro redescobriu o Brasil. Para consolidar este novo momento basta o eleitor antes de digitar suas preferências ficar com um olho no passado e o outro no seu futuro e no de seus filhos e netos.

Feliz Voto!!!



mais importantes.

Os cinco valores mais votados foram: Amizade (50,9%), Família (44%), Honestidade (39,5%), Respeito (37,3%) e Humildade e Alegria (34,7%).

Os resultados são reveladores e mostram que os brasileiros se veem como pessoas que: *têm consideração pelos outros, gostam de compartilhar alegria e confiança, e possuem natureza alegre e modesta*. Então, a imagem que o brasileiro

* 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.

Nova exigência para mudança de categoria de CNH

A Lei 14.440/22, que entrou em vigor no início do mês de setembro, alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e promoveu nova modificação nas exigências para mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A nova regra valerá para quem quiser habilitar-se na categoria C.

Anteriormente, quem pretendia mudar para categoria C, não poderia ter multa por infração grave ou gravíssima e nem ser reincidente em multa por infração média nos últimos 12 meses. A partir de agora, houve uma flexibilização na regra. Bastará o candidato não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos doze meses.

Essa mudança nos critérios já havia ocorrido para as categorias D e E, com a entrada em vigor da Lei 14071/20.

Entenda o processo

Ao tirar a primeira habilitação o condutor só pode habilitar-se nas categorias A (moto) e B (carro). Para mudar de categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para C, D ou E, há novas exigências e deve ser feito um novo processo com etapas diferentes da formação inicial do condutor. Atualmente, inclusive, mudar de categoria da CNH pode significar a conquista de uma nova profissão. Para dirigir veículos de transporte coletivo, escolar e de cargas, por exemplo, além de curso especializado é preciso ter uma dessas três categorias.

Veja requisitos para mudança de categoria de CNH para C, D e E

O primeiro passo para mudar de categoria de CNH é procurar um Centro de Formação de Condutores (CFC). Depois disso, é necessário pagar as taxas referentes ao processo assim como fazer as aulas práticas de direção veicular



correspondente à categoria pretendida.

Requisitos para solicitar a Categoria C:

- Ter pelo menos 1 ano de habilitação na categoria B.
- Não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 meses.
- Conseguir aprovação em exame de aptidão física e mental.
- Realizar curso prático de 20 horas/aula bem como teste de direção veicular.

Requisitos para solicitar a Categoria D:

- Ser habilitado na categoria "C" por pelo menos 1 ano, ou no mínimo, 2 anos na categoria "B".
- Ter mais de 21 anos bem como ser aprovado em exame de aptidão física e mental.
- Não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 meses.
- Realizar curso prático de 20 horas/aula e teste de direção veicular.

Requisitos para solicitar a Categoria E:

- Estar habilitado há pelo menos um ano na categoria "C". Quando o condutor, oriundo da categoria B, pretender mudar da categoria D para E,

deve estar habilitado há, no mínimo, um ano na categoria D (Res.789/20).

- Ter mais de 21 anos bem como ser aprovado em exame de aptidão física e mental.
- Não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 meses.
- Realizar curso prático de 20 horas/aula bem como teste de direção veicular.
- Dirigir veículo incompatível
- Dirigir um veículo com CNH ou Permissão para Dirigir (PPD) incompatível com a categoria do veículo, por exemplo, é infração gravíssima. A multa é de R\$ 586,94. Além disso, é prevista a retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.

Categorias da CNH

A nova lei, além de alterar a exigência para mudança de categoria da CNH, também trouxe alterações nas descrições destas categorias. Conforme Julyver Modesto, especialista em legislação de trânsito, as categorias de habilitação passam a prever, expressamente, a abrangência das categorias "inferiores" pelas "superiores".

"Quem possui categoria C também

estará autorizado a conduzir os veículos para os quais se exijam categoria B; e quem possui categoria D poderá conduzir veículos das categorias C e B (deixou-se, entretanto, de se incluir, taxativamente, a mesma regra para a categoria E). Também passa a ser prevista a possibilidade de condução de combinação de veículos por condutores das categorias B, C ou D, quando não atingir as capacidades exigidas para categoria E (ambas as regras já são aplicáveis atualmente, com previsão na Resolução do Contran n. 789/20, e passam a estar no texto legal)", explicou.

Veja a descrição das categorias, de acordo com o CTB:

A – condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

B – condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

C – condutor de veículo abrangido pela categoria B e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga cujo peso bruto total exceda a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas);

D – condutor de veículo abrangido pelas categorias B e C e de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista;

E – condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares.

Permissão Internacional para Dirigir (PID): entram em vigor novas normas

No último dia 01 de setembro entrou em vigor a Portaria 1043/22 da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) que consolida as novas normas que tratam do modelo da Permissão Internacional para Dirigir (PID). Conforme as novas regras, o prazo de validade da PID será de, no máximo, 3 (três) anos, contados da data de sua emissão, limitado à data de expiração da validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou Permissão Para Dirigir (PPD).

Além do prazo de três anos, a validade também é limitada pela CNH, que precisa estar sempre em dia", explicou o Departamento Estadual de Trânsito do Paraná (Detran/PR).

Segundo a Portaria 1043/22, é



possível dirigir com a PID nos territórios das partes contratantes da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário, de 1968. Isso, desde que se apresente junto

com a CNH válida. Agora atenção: ela não vale como documento para conduzir veículo no território nacional e não equivale a documento de identidade.

Ainda conforme a norma que entrou em vigor recentemente, não se expedirá a PID para condutores com CNH suspensa e cassada. Além disso, aquele condenado por crime de trânsito ou por determinação judicial. Além disso, não se considera a Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) para a emissão da PID.

O que é Convenção de Viena?

A Convenção de Viena, de 1968, padronizou a sinalização e normas de trânsito internacionais, que diversos países adotaram, inclusive o Brasil. Essa

padronização permite que condutores possam trafegar com segurança em outros países, mesmo sem dominar o idioma local.

Países que não aceitam a PID

Durante o planejamento da viagem é importante incluir um item na lista de prioridades. Ou seja, checar se o país de destino aceita ou não a Carteira de Habilitação Internacional, a chamada PID.

Caso não aceite, o condutor deverá acessar o site das unidades de trânsito da localidade destino. Ou, ainda, dirigir-se até o consulado do referido país em território brasileiro para se informar, por exemplo, sobre como é o processo para dirigir naquela região.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Semana Nacional do Trânsito

Ainda muito distante do ideal, consagrando-se como uma epidemia, o trânsito preocupa todos nós.

ABRAMET propõe imunização para o mal que assola o país.

Precisamos acelerar essa trajetória para alcançarmos o objetivo proposto pela Organização das Nações Unidas (ONU) de reduzir em 50% o número de mortes no nosso trânsito até 2030. Para tal, precisamos mudança radical da cultura, não só do motorista, mas também do nosso pedestre, dos governantes e toda cúpula dirigente do nosso país. Faz-se necessário a execução do Código de Trânsito Brasileiro que data de 1997, quando determina a “Educação de Trânsito” nas escolas. Até hoje, vários itens desse código não foram colocados em prática.

A fiscalização e a punição parecem abandonadas. A falta de recursos humanos acredito ser o fator principal por não estar presente a fiscalização ostensiva. As multas são mínimas em relação ao que é visto no dia a dia.

Como afirmamos, necessitamos de uma imunização a curto prazo em que a educação, fiscalização e punição precisam ser severas. Em longo prazo, atuando na mudança da cultura já na pré-escola, aos cinco anos de idade e toda adolescência, com educação de trânsito onde serão ensinados os perigos da máquina sobre rodas, abordando legislação, sinalização e

comportamento no trânsito. Para que servem os veículos, como fazer bom uso, sinalização de trânsito, evoluindo com leis, resoluções, chegando ao curso secundário onde dentro da física, química, biologia seriam passados conhecimentos das ações de forças atuantes sobre o veículo. Por que derrapam, por que capotam, efeitos do ruído, da vibração, consequências dos gases, vapores, poeiras e fuligem sobre o homem e meio ambiente. A necessidade real de utilização de equipamentos de segurança e tantas outras coisas que amadureceriam nosso jovem e ao fim de 13 anos teríamos novos cidadãos, conscientes, responsáveis, conhecendo os limites da máquina sobre rodas, o respeito mútuo e a própria vida.

Aos 18 anos, como cidadãos diferenciados, fariam um Curso de Formação de Condutores (CFC) com treinamento em simuladores onde todas as adversidades seriam ensaiadas, saindo dali para uma pista própria para colocar em prática todo o aprendizado. Pista molhada, desviar de obstáculo a 80 km/h, frear com freios comum e ABS, no sol, na chuva, neblina e por aí em diante.

Acredito que com essas simples medidas o sofrimento que vemos todos os dias em nossas salas de

emergências estariam diminuindo, as UTIs, os centros cirúrgicos e enfermarias desocupados dando oportunidade do melhor atendimento aos doentes clínicos. Os custos dos sinistros medidos pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) não teriam valores tão assustadores como temos hoje. As despesas do Estado cairiam, as portas dos PS não estariam tão cheias, o sofrimento estaria em decadência. Famílias não teriam perdas de entes queridos e outras não teriam um ente imóvel numa cama dependendo de tudo que a família pode oferecer.

É vida que se perde, é dor, sofrimento e amargura quando a vítima da doença do trânsito, a doença epidêmica atinge nossa família.

Estamos convictos de que dessa forma atingiremos o objetivo reduzindo de maneira substancial a doença epidêmica que hoje faz parte do nosso dia a dia. Certamente estaríamos imunizando nossa população e erradicando um mal sistemático em nossas cidades.

* 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.

Empresas e órgãos públicos poderão oferecer benefícios a bons condutores

Com o objetivo de promover a condução segura e responsável, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) criou o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), que se conhece também como Cadastro Positivo de Condutores. Conforme o órgão, ele permite a empresas e órgãos públicos oferecerem diversos benefícios a bons condutores, ou seja, aqueles que não tiverem registro de infrações de trânsito nos últimos 12 meses.

Poderão conceder os benefícios as empresas privadas, de acordo com o interesse de cada uma, e também a União, estados, Distrito Federal e municípios. Dentre as vantagens que será possível oferecer, estão reduções em taxas de serviços públicos e privados, bem como

condições especiais para locação de veículos e contratação de seguros. Além disso, descontos em pedágios e em estacionamento, oferta de cashback e muitos outros.

Condutor deve registrar a participação

Desde o dia 22 de setembro, o condutor que quiser participar do Cadastro Positivo deve registrar a autorização por meio do aplicativo Carteira Digital de

Trânsito (CDT) ou no Portal de Serviços da Senatran. No entanto, ao fazer isso, o participante autoriza que os demais cidadãos visualizem que o mesmo está apto a receber os benefícios. A ativação do cadastro positivo será no dia 13 de outubro, data a partir da qual será possível conceder os benefícios aos bons condutores.

As empresas que quiserem atuar com o RNPC devem comunicar o interesse à Senatran e apresentar os benefícios que serão oferecidos, preenchendo este formulário online. Em recompensa aos parceiros da iniciativa, a Senatran criou o selo “Parceiro do Bom Condutor”. Ou seja, será possível utilizá-lo em ações promocionais, portais, redes sociais e aplicativos. (As informações são do Serpro)



Estudo avalia distração de motoristas que enviam mensagens de texto e de áudio ao volante

Uma das maiores causas hoje em dia de acidentes no trânsito deve-se à distração de motoristas, o que foi acentuado pelo crescente uso dos smartphones. Mesmo sem o telefone em mãos, os próprios carros possuem tecnologia que favorece o uso do aparelho, como painéis inteligentes, bluetooth, viva voz, etc. Tendo noção desse risco incentivado, em dissertação de mestrado realizada no Programa de Pós-graduação de Psiquiatria e Ciências do Comportamento da UFRGS foi avaliada a atenção de jovens condutores que, concomitantemente à direção, utilizavam o aplicativo Whatsapp.

Com o uso de simuladores de direção, um grupo de homens entre 19 e 25 anos participou de três testes de atenção ao volante. No primeiro, os jovens não fizeram o uso do celular. No segundo, foi proposto que eles respondessem a áudios do WhatsApp. Por último, os participantes deveriam conversar por mensagens de texto no mesmo aplicativo.

Resultados

Os pesquisadores identificaram que,

quando o motorista utiliza as mensagens de texto de seu celular, a velocidade do veículo se mantém baixa, além de resultar em maior desvio da rota da pista. Nas mensagens de áudio ainda há risco de distração de motoristas, mas em menor escala.

O psicólogo e autor do trabalho, Marcelo da Rocha, alerta que a baixa velocidade não é necessariamente algo benéfico.

“Se estivermos em uma via em uma velocidade um pouco maior, e eu de repente reduzir, posso causar um acidente às pessoas que andam atrás de mim”, alega o pesquisador. “Então nem sempre reduzir a velocidade no trânsito pode ser positivo”, completa.

Junto a esse risco, dirigir abaixo de metade da velocidade máxima permitida acarreta infração média, multa e quatro pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do condutor. O pesquisador alega que o tamanho do impacto está diretamente relacionado à condição de tráfego. Quanto mais intenso e adverso, maiores são as chances de acidentes, com os participantes tendo



uma resposta pior para frenagem ao utilizarem mensagens de texto.

A estrada do simulador

O percurso enfrentado pelos participantes apresentou um trajeto com três pontos de início diferentes, a fim de dificultar que os locais fossem memorizados pelos motoristas ao longo dos testes. No percurso da viagem, as adversidades oferecidas foram, por exemplo: placas de parada; cruzamento com fluxo intenso de veículos; um veículo que surgiria na pista de repente; um veículo na frente que demora a atravessar um semáforo em um cruzamento; crianças fora da faixa de pedestres; e mais algumas cenas de conversões e semáforos, com destaque às curvas.

De acordo com Marcelo, os imprevisíveis selecionados nas curvas eram únicos, diferentes dos demais ao longo do trajeto.

Sem ser pelo uso do celular, não havia nenhum outro estímulo nesse trecho da via. E, nesses casos, os motoristas desviaram mais da pista.

Conforme o pesquisador, o motivo de buscar essa faixa etária dos selecionados se deve ao fato de que a primeira causa de morte de jovens no mundo hoje são acidentes no trânsito, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS). Ele ainda destaca que realizarão novos testes sobre distração de motoristas, agora com outras faixas etárias bem como a inclusão de participantes do sexo feminino.

Também segundo a OMS, no geral, 1,3 milhão de pessoas de todas as idades morrem por ano devido a colisões de trânsito e 50 milhões ficam feridas ao redor do mundo. O pesquisador também destaca a importância de seu trabalho ser o primeiro na literatura a estudar esse contexto de forma experimental. Muito disso se deve ao fato das referências na academia não conseguirem acompanhar na mesma escala a velocidade da evolução tecnológica. Outros temas parecidos, por exemplo, que foram encontrados acabam fugindo do proposto por Marcelo.

Trânsito no Brasil é agressivo e conflituoso: veja como emoções afetam o ato de dirigir

A Semana Nacional de Trânsito é comemorada anualmente de 18 a 25 de setembro e uma das abordagens desse ano é sobre emoções no trânsito. Sobre o assunto, um levantamento da Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR) apontou algumas atitudes no trânsito que mais incomodam os motoristas e que podem acabar em conflito.

As mais citadas foram: usar celular enquanto dirige, fechar outros veículos, dirigir devagar na faixa da esquerda e não olhar pelo retrovisor. Todas as situações, além de poder causar confusões mais acaloradas, ainda aumentam – e muito – o risco de acidentes. Por isso, neste ano, a Polícia Rodoviária Federal, com base nas orientações do Conselho Nacional de



Trânsito (Contran), está realizando campanhas para alertar a população a evitar fortes emoções ao volante.

Emoções no trânsito

O presidente do Instituto Brasileiro de Segurança no Trânsito, David Duarte, conta o quanto a cultura do trânsito

brasileiro potencializa essas situações. “Nosso trânsito é muito mais competitivo, muito mais de agressividade, disputa por espaço do que um trânsito mais colaborativo ou de gentileza”, afirma.

Conforme o especialista, ouvido pela Agência Brasil,

saber dirigir não é a única condição para um comportamento seguro no trânsito.

“As emoções muitas vezes são tão importantes quanto saber bem guiar um carro, um veículo qualquer. Se a pessoa está nervosa ela dirige agressivamente. Então é preciso que o condutor saiba ao menos controlar o seu estado de espírito para dirigir de forma a evitar acidentes e grandes conflitos no trânsito”, finaliza.

Semana Nacional de Trânsito 2022

Prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Semana Nacional de Trânsito 2022 acontece entre os dias 18 e 25 de setembro. Convoca-se, nesse momento, todos os órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito a partici-

par de ações que mobilizem a sociedade.

O tema que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) definiu para o ano de 2022 é “JUNTOS SALVAMOS VIDAS”.

Conforme o Ministério da Infraestrutura, o intuito da Semana Nacional de Trânsito 2022 é promover a reflexão sobre a importância de medidas de segurança no trânsito e sobre os enormes problemas que o uso excessivo de automóveis e motocicletas causa ao meio ambiente e ao bem-estar da sociedade. Além disso, conscientizar a população sobre a necessidade da participação e da responsabilidade de todos, do pedestre ao motorista, para promover a segurança viária do país. (Agência Brasil)



Eleições 2022: veja como o seu voto pode afetar o trânsito e a mobilidade no Brasil

As eleições 2022 estão próximas e o seu voto pode fazer a diferença pelo trânsito brasileiro. Nesse ano, iremos escolher o próximo presidente, governadores, senadores e deputados, tanto federais como estaduais. Nessa matéria, falaremos especificamente do papel do deputado federal e do senador em relação ao que eles podem ou não fazer pelo trânsito e mobilidade no Brasil.

Conforme a Agência Câmara de Notícias, os deputados são eleitos a cada quatro anos. As vagas são divididas por estados e pelo Distrito Federal e definidas por lei complementar: vão de 8 a 70, conforme o tamanho da população local. Já, o Senado, de acordo com a Agência Senado, tem uma grande diferença em relação à Câmara: os mandatos são de 8 anos, enquanto na Câmara o mandato dura 4 anos.

Outra grande diferença do Senado em relação à Câmara é que, pela Constituição, o Senado representa os Estados (incluindo o DF), enquanto a Câmara representa o povo. Isso tem um impacto direto na representação, pois devido a este critério o número de representantes por cada Estado na Câmara varia entre 8 e 70 deputados. Já no Senado cada Estado tem 3 senadores, independentemente do tamanho da população de cada um. Mas apesar do mandato de senador ser de 8 anos, os processos eleitorais ocorrem a cada 4 anos. Isso porque as renovações se dão, alternadamente, por 2/3 (como foi em 2018) ou 1/3 (como será agora).

MAS O QUE FAZ UM DEPUTADO FEDERAL E UM SENADOR?

Quem exerce o Poder Legislativo Federal é o Congresso Nacional, que é formado pelas duas Casas legislativas: a Câmara dos Deputados e o Senado Federal.

De acordo com o Tribunal Regional Eleitoral da Bahia (TRE/BA), não há hierarquia entre o Senado e a Câmara. Ambas atuam no âmbito federal e possuem, de modo geral, as mesmas funções: iniciativa de lei, exercem ativi-

dades fiscalizatórias e analisam as contas dos gestores públicos, por exemplo. Este modelo de parlamento é conhecido como bicameralismo simétrico.

E, por esse motivo, o papel destes parlamentares é fundamental nas decisões políticas. Inclusive, as que se referem a trânsito e mobilidade, pois são temas que possuem legislação federal.

Ou seja, são de competência privativa da União, não podem ser alterados por legislação estadual ou municipal.

Segundo Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, muitas pessoas têm a sensação de que são as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que determinam as regras, mas isso é um engano. “A resolução vem trazer detalhes e explicar como se deve implementar aquilo que está previsto na lei. Então da próxima vez que você se sentir descontente, afrontado e indignado, ou não concordar com alguma regra de trânsito, pense na eleição”, alerta o especialista.

E, ainda conforme Mariano, é dos deputados federais e dos senadores, que foram eleitos pelo voto popular, que se deve cobrar, reclamar e questionar.

“Aproveitando o momento, você já escolheu o seu deputado federal, o seu senador? Prestou atenção se nas propostas dele ou dela estão previstas situações de trânsito? Pois esse é o momento de olharmos muito bem para estas proposições. E, se não houver qualquer menção a assuntos de trânsito, mande perguntas para os candidatos participantes das Eleições 2022. Não há época melhor do ano para se conseguir a atenção dos políticos do que essa”, aconselha.

O especialista ainda dá um recado. Para ele, não lembrar em quem votou para deputado federal e senador na última eleição é revelador. “Isso mostra a profundidade com que nos interessamos e realmente nos preocupamos com as questões do nosso dia a dia. Afinal, não há como viver em sociedade sem leis. E quem faz as leis precisa realmente estar preparado”, conclui.

Gastos com o veículo já superam despesas com alimentação em casa

De acordo com dados da Pesquisa IPC Maps, especializada em potencial de consumo dos brasileiros há quase 30 anos, os gastos com o veículo estarão em ascensão ao longo de 2022, movimentando até o final do ano o montante de R\$ 604,5 bilhões, o que representa alta de em torno de 11% em relação ao ano passado.

O estudo destaca ainda uma nova tendência no comportamento do consumidor. Ele passou a gastar mais com veículo próprio em detrimento até das despesas com alimentação e bebidas no domicílio. De acordo com a avaliação do responsável pelo IPC Maps, Marcos Pazzini, isso pode ser reflexo do período da pandemia.

“Como na ocasião muitas indústrias pararam de produzir, principalmente autopeças eletrônicas, as empresas tiveram de prolongar os prazos de entrega e reajustar seus valores. Enquanto isso, crescia, também, a demanda por transportes via aplicativos e serviços de entrega. Tanto pelo consumidor — que passou a usar mais esses serviços —, quanto pelos trabalhadores — que viram nesse segmento uma oportunidade de compensar a perda do emprego ou de parte do seu salário. Ou, ainda, de ter uma renda extra”, ressalta.

Ainda segundo o estudo, de 2019 para cá, o potencial de consumo na categoria subiu quase 200%. Nesta apuração, são consideradas as despesas das famílias referentes aos gastos com o veículo como, por exemplo, gasolina, álcool, consertos e compra de veículos, estacionamentos, óleos, acessórios/peças, pneus, câmaras de ar e lubrificações/lavagens.

OUTROS NÚMEROS ALÉM DOS GASTOS COM O VEÍCULO

O levantamento também registrou alta em outros setores, como, por exemplo, a frota de veículos de todos os tipos. Para se ter uma ideia, em 2021 eram 109,9 milhões de automóveis, ônibus, caminhões, motos, entre outros. Neste ano, o número subiu para mais de 113,4 milhões de veículos.

No entanto, quase 70 mil empresas de comércio e reparação de veículos fecharam suas operações entre 2021 e 2022. Atualmente há um total de 863.557 unidades presentes no Brasil.

SOBRE O LEVANTAMENTO

O IPC Maps é publicado anualmente pela IPC Marketing Editora, empresa que utiliza metodologias exclusivas para cálculos de potencial de consumo nacional.

O estudo se destaca como o único que apresenta em números absolutos o detalhamento do potencial de consumo por categorias de produtos para cada um dos 5.570 municípios do País, com base em dados oficiais, por meio de versões em softwares de geoprocessamento.

Os dados da pesquisa trazem múltiplos indicativos dos 22 itens da economia, por classes sociais, focados em cada cidade, sua população, áreas urbana e rural, setores de produção e serviços etc... Dessa forma, possibilitando maior número de comparativos entre os municípios, seu entorno, estados, regiões e áreas metropolitanas, inclusive em relação a períodos anteriores. Além disso, apresenta um detalhamento de setores específicos a partir de diferentes





JUDICIÁRIO

Fugir do local de um acidente sem vítima é crime de trânsito

Ninguém está livre de se envolver em situações perigosas no trânsito, por mais experiente e atencioso que seja o condutor ou a condutora. Infelizmente os sinistros de trânsito são acontecimentos mais comuns do que gostaríamos, além disso, com consequências sempre indesejadas. Mesmo as ocorrências sem vítimas podem trazer danos. Nesse sentido, uma dúvida frequente dos internautas é se o condutor fugir do local do acidente sem vítima, considera-se crime de trânsito? O Portal do Trânsito foi atrás da resposta.

De acordo com Eduardo Cadore, especialista em Gestão, Psicologia e Direito de Trânsito, essa informação consta no Art. 305 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

“Se a pessoa fugir do local do acidente, mesmo sem vítima, com a intenção de não ser identificada ou de não assumir os danos, ela estará cometendo crime de trânsito, conforme a legislação em vigor”, explica.

Ainda conforme Cadore, se um condutor causar um acidente, ele deve



assumir as responsabilidades e reparar os danos. “Essa responsabilidade pode ser civil ou penal”, esclarece o especialista.

A situação muda de figura, por exemplo, se o condutor envolvido em acidente sem vítima é identificado, mas por algum motivo não fica no local até a chegada de um policial, por exem-

plou. “Não existe nenhuma legislação que obriga a pessoa a ficar no local aguardando a chegada da polícia se não houver vítima. Inclusive o próprio CTB prevê que não havendo vítima e os veículos podendo ser removidos, eles devem ser retirados da via. Então não há uma responsabilização por isso. A situação vai ser resolvida entre as par-

tes ou judicialmente posteriormente se não houver acordo ali”, garante Cadore.

Decisão do STF

Recentemente o Supremo Tribunal Federal (STF) reafirmou sua jurisprudência sobre a constitucionalidade do artigo 305 do CTB, que tipifica como crime a fuga do local do acidente. Por maioria de votos, o Plenário julgou procedente a Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 35.

O ministro Edson Fachin abriu a corrente vencedora no julgamento. A seu ver, a evasão do local do acidente não constitui exercício do direito ao silêncio ou de não produzir prova contra si mesmo, direitos que limitam o Estado de impor a colaboração ativa do condutor do veículo envolvido no acidente para produção de provas que o prejudiquem.

Conforme Fachin, a previsão do CTB está em consonância com o escopo da regra convencional de “aumentar a segurança nas rodovias mediante a adoção de regras uniformes de trânsito”.

Terceira Turma afasta responsabilidade de site de anúncio por fraude na venda de veículo

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou provimento ao recurso especial de dois consumidores que buscavam a restituição da quantia paga por um veículo anunciado de forma fraudulenta em site na internet. Por unanimidade, o colegiado considerou que, apesar de a empresa de anúncios fazer parte da cadeia de consumo, ela atuou somente como um site de classificados, não possuindo, portanto, responsabilidade pelo negócio.

Os autores alegaram que adquiriram um automóvel de supostos vendedores que simularam, no site, o veículo dentro de uma agência em perfeito estado de conservação. O anúncio continha fotos do carro, além de nota fiscal com o logotipo, CNPJ e o carimbo da empresa.

Nesse contexto, os clientes efetuaram o depósito do valor acordado – cerca de R\$ 11 mil – e foram informados que deveriam comparecer à montadora para retirada do veículo, oportunidade em que perceberam o golpe do qual foram vítimas.

Para o TJSP, lesão foi causada exclusivamente por falta de cuidado na compra

O juízo de primeiro grau condenou a empresa, solidariamente com os fraudadores, a restituir o pagamento, por entender que a fraude cometida por terceiros se insere no risco da atividade do site de anúncios, que deve agir a fim de evitar danos aos seus consumidores.

O Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), porém, deu razão à empresa de anúncios, por entender que a

lesão foi ocasionada exclusivamente por terceiros e pela falta de cuidado dos autores.

A fim de buscar o restabelecimento da condenação da empresa, os consumidores recorreram ao STJ, sob o argumento de que ela faz parte da relação de consumo, já que é remunerada com a publicidade exposta no site.

Site apenas disponibilizou ferramentas de anúncio e de pesquisa

O relator do recurso, ministro Marco Aurélio Bellizze, afirmou que a relação do usuário com o provedor de serviço de busca de mercadorias na internet se sujeita ao Código de Defesa do Consumidor, ainda que o serviço seja gratuito, por se tratar de nítida relação de consumo, com lucro, direto ou indireto, do fornecedor.

Apesar disso, o relator entendeu que, no caso dos autos, o site não fez nenhuma intermediação do negócio, pois a contratação do produto ocorreu diretamente entre o suposto fornecedor e os consumidores.

“É que a sociedade recorrida, responsável pela plataforma de anúncios, embora possa atuar como verdadeira intermediária nos negócios firmados em sua página eletrônica – hipótese em que deverá ser responsabilizada –, no presente caso, atuou simplesmente como um site de ‘classificados’, disponibilizando ferramentas de pesquisa de produtos e serviços de diversos fornecedores”, disse o relator.

Para ele, admitir a responsabilidade do site de anúncios, nesse caso, seria o mesmo que permitir que fosse



imputado a um jornal eventual defeito em produtos anunciados na seção de classificados – situação não admitida pelo ordenamento jurídico.

Bellizze afirmou, ainda, tratar-se de caso em que se configura nítida culpa exclusiva da vítima e de terceiros, uma vez que os recorrentes, a pretexto de adquirirem um veículo zero km, efetuaram o depósito de parte do valor na conta de uma pessoa física desconhecida, sem verificar a veracidade da transação, o que afastou a responsabilidade da proprietária do site.



LEGISLATIVO



Aumentar a pena de detenção para quem comete o crime de trânsito de conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool, ou seja beber e dirigir, ou de outra substância psicoativa que determine dependência. Esse é o objetivo do Projeto de Lei 72/2022 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado federal Severino Pessoa (REPUBLIC/AL), o texto altera o Código de Trânsito (CTB). Nesse sentido, para aumentar a pena de detenção prevista no Art.306 que trata do crime de trânsito de dirigir com a capacidade psicomotora alterada em razão de consumo de álcool. Atualmente a pena prevista varia entre seis meses a três anos. O PL pretende aumentar para uma pena que varie de 2 anos e meio a 18 anos. Além disso, prevê que o condutor flagrado nessa situação, fique proibido de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor no prazo de 10 anos.

Conforme o autor da proposta, os acidentes de trânsito continuam sendo uma das principais causas de morte em todo o mundo. No entanto, cada uma dessas mortes e lesões é evitável.

“A perda de vidas e meios de subsistência, as deficiências causadas, a tristeza e a dor e os custos financeiros por acidentes de trânsito representam um preço insuportável para famílias, comunidades, sociedades e sistemas de saúde. Muito desse sofrimento é evitável, tornando as vias e os veículos mais segu-

ros”, justificou o deputado.

Ainda de acordo com Pessoa, excesso de velocidade, ingestão de álcool, uso do celular e muitas outras imprudências podem resultar em graves acidentes. “Além de colocar em risco a vida do condutor, a imprudência do motorista pode afetar outras pessoas, dentro e fora do veículo”, conclui.

Penalidades

Segundo a Res.432/13 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), condutores flagrados em teste do bafômetro com concentração de álcool de 0,05 miligramas por litro de ar, dosagem maior que zero por litro de sangue no exame sanguíneo ou com a capacidade psicomotora alterada e notificada pela autoridade de trânsito, serão autuados por infração gravíssima, com multa de R\$ 2.934,70, suspensão do direito de dirigir por 12 meses bem como recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

No entanto, passa a ser crime de trânsito se a concentração de álcool for de 0,34 miligramas ou mais por litro de ar. Ou, ainda, 6 decigramas ou mais por litro de sangue ou fique constatado alteração na capacidade psicomotora do condutor. Neste caso, além da pena relativa à infração, poderá acontecer a detenção do condutor por um período de seis meses a três anos.

Tramitação

O PL foi apensado a outros textos com matérias parecidas e será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania da Câmara dos Deputados.

CCJ aprova dispensa de autorização prévia do Detran para customização nos veículos

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) da Câmara dos Deputados aprovou proposta que dispensa prévia autorização do Detran para alterações nas características de fábrica dos veículos, como mudança de cor ou potência. No entanto, será preciso informar as mudanças ao órgão de trânsito competente.

Além disso, os veículos modificados estarão sujeitos a vistoria, a fim de receber o Certificado de Segurança Veicular (CSV), que ateste as condições de segurança.

Atualmente, conforme o Código de Trânsito Brasileiro, ninguém pode, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas em quaisquer veículos modificações das características de fábrica.

Por tramitar em caráter conclusivo, o projeto seguirá para o Senado, a menos que haja recurso para votação no Plenário da Câmara.

Novo texto

O texto aprovado é o substitutivo do deputado Darci de Matos (PSD-SC), apresentado na Comissão de Viação e Transportes, ao Projeto de Lei 410/22, do deputado Luis Miranda (Republicanos-DF). Matos também relatou a matéria na CCJ. O substitutivo incorpora dois projetos apensados (PLs 756/22 e 822/22), que tratam do mesmo assunto.

Para Matos, a medida aprovada pela CCJ

beneficia os condutores que desejam customizar os seus veículos. Além disso, não retira atribuições dos órgãos de trânsito, como autorização do Detran.

“A inspeção ocorrerá normalmente, porém em outro momento”, disse.

Off-road

O projeto aprovado permite adequações especiais para o uso não convencional dos veículos automotores classificados na espécie misto, tipo utilitário, carroçaria jipe, inclusive os de tração 4x4, pois são utilizados em atividades esportivas (off-road) e humanitárias, como no socorro de vítimas de desastres naturais.

Se a alteração de característica feita na suspensão ou nos eixos de veículos de carga ou transporte de passageiros estiver em desacordo com o Código de Trânsito, considera-se a infração gravíssima. Estão previstas multa – aplicada em dobro no caso de reincidência no período de até 12 meses – e remoção.

O autor da proposta, deputado Luis Miranda, defendeu as mudanças no Código de Trânsito. “Enquanto o Estado tenta, sem sucesso, acompanhar a evolução tecnológica, impede-se a população de desenvolver veículos mais eficientes ou, ainda, de ficar ilegal. Dessa forma, sujeita a multas”, afirmou. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*

Condutor que estiver usando celular e matar no trânsito poderá ter pena aumentada

Incluir como causa de aumento de pena, no homicídio culposo, o uso de aparelho celular ou similar na direção de veículo automotor. Esse é o tema do PL 1589/20, proposto pelo Senado Federal, que tramita agora na Câmara dos Deputados.

De autoria do senador Davi Alcolumbre (UNIÃO/AP), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para incluir o uso do celular, inclusive para envio de mensagens de texto e voz, no rol de possibilidade do aumento de pena de 1/3 (um terço) à metade em caso de homicídio culposo na direção de veículo automotor.

Além disso, o texto prevê que será possível a quebra de sigilo telefônico para comprovar que o condutor estava usando o celular no trânsito.

Conforme a justificativa apresentada pelo senador, dados do National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) apontam que nos acidentes, quando o condutor está usando celular no trânsito, ele passa de 4 a 6 segundos, em média, olhando para o aparelho, sem olhar para a via. Pode parecer pouco, mas a distância percorrida de carro a 80 km/h, por exemplo, corresponde à extensão de um campo de futebol.



“É lamentável que diante de índices tão preocupantes o Governo Federal não esteja considerando essas estatísticas, tampouco institui campanhas educativas (limitando-se a eventuais, como a semana de trânsito), abordando, entre outros temas de trânsito, imprescindíveis para chamar atenção dos motoristas para as mortes, do perigo que representa o uso de celular ao volante”, afirma o autor.

Para ele, deveria haver para o uso do celular a mesma tolerância zero prevista para a ingestão de bebida alcoólica no trânsito. “Seria prudente e muito bem-vinda uma campanha, por exemplo, Pare de CHATear ao volante. Desligue seu celular enquanto dirige”, argumenta Alcolumbre.

Tramitação

A matéria está apensada ao PL 600/2019 e aguarda análise da Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania (CCJC).

Dez razões para você reduzir a velocidade no trânsito

A Prefeitura de Curitiba, no Paraná, há algum tempo, deu início a um projeto de padronizar em 50 km/h a velocidade máxima na maior parte das ruas da cidade. A iniciativa não é isolada e vem precedida por experiências em grandes centros urbanos.

Curitiba segue bons exemplos, como é o caso de Genebra (Suíça), onde o limite de 50 km/h foi instituído há mais de 20 anos.

Em Campo Grande (MS), a mesma intervenção foi feita em 2012. São Paulo está reduzindo de 50 km/h para 40 km/h a velocidade máxima em diversas vias. Já Paris promete implementar, até o fim do ano, padrão de 30 km/h, com exceção dos eixos principais, como o anel viário.

Por esse motivo, a Superintendência de Trânsito (Setran) reforça as vantagens e objetivos que estão no foco da redução dos limites de velocidade.

1. Velocidade menor, menos acidentes

A velocidade inadequada praticada pelos motoristas contribui para grande parte das mortes registradas no trânsito de Curitiba. A observação, feita pela comissão de análise de dados do Programa Vida no Trânsito (PVT), mostra que a velocidade ocupou o segundo lugar entre os principais fatores que levaram aos acidentes fatais, atrás do fator álcool.

2. Menor gravidade das ocorrências registradas

Quanto maior a velocidade, menos o motorista tem tempo para parar e evitar o acidente. Esta conclusão é unânime entre os estudos técnicos, simulados e avaliação de acidentes reais ocorridos no mundo todo e cancelados pela Organização Mundial da Saúde (OMS): um carro viajando a 50 km/h precisa de 13 metros para parar enquanto um carro viajando a 40 km/h pode parar por menos de 8,5 metros.

Um aumento de velocidade de 1 km/h leva a um aumento médio de 3% do risco de se envolver em um acidente causando lesões e um acréscimo de 4% a 5% do risco de se envolver em uma ocorrência fatal.

A velocidade também piora os efeitos de uma colisão: quanto mais rápido um veículo estiver, mais forte será o impacto. Para os ocupantes de um carro em movimento a 80 km/h no momento da colisão, a probabilidade de morrer em um acidente é 20 vezes maior do que se o veículo só tivesse sido dirigido a 30 km/h.

3. Proteção das pessoas

Com velocidades menores, as ruas se tornam mais tranquilas para quem caminha, corre, pedala e convive no espaço público, que é de todos. A proteção de crianças, idosos e pessoas com dificuldade de locomoção aumenta. O foco passa a ser no ser humano, não no veículo: são vias mais acessíveis e compartilháveis.

4. Mobilidade ativa

A rua não é só para o carro. As estratégias da Prefeitura para garantir a mobilidade ativa e segura na cidade já estavam definidas em planejamento coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento



Urbano de Curitiba (Ippuc) e ganharam novo fôlego com o advento da pandemia da covid-19.

O fortalecimento da intermodalidade nos deslocamentos segue com o avanço da implantação do Plano de Estrutura Cicloviária.

5. Cidade menos poluída

Veículos em velocidades menores contribuem para menos emissão de poluentes no ar, melhorando a qualidade de vida assim como a relação com a paisagem urbana.

A OMS destaca que ruas de 30 km/h são vitais nos esforços de mudança para a mobilidade com carbono zero. As ruas que promovem caminhadas e ciclismo seguros, aponta a OMS, podem reduzir a dependência do carro bem como as emissões nocivas dos veículos que contribuem para as mudanças climáticas. Para proteger o meio ambiente, por exemplo, as pessoas precisam de ruas seguras e de baixa velocidade que incentivem opções de transporte sustentáveis.

6. Velocidade menor, é “Vida no Trânsito”

De acordo com a Setran, Curitiba participa do Programa Vida no Trânsito (PVT), denominação no Brasil do Projeto Road Safety in Ten Countries (ou “RS-10”), voltado à redução das mortes e lesões causadas no trânsito. O programa começou em Curitiba assim como em outras quatro capitais, e atualmente está em diversas cidades e conta, além do suporte da Organização Panamericana de Saúde (Opas), com o apoio da OMS.

7. O conceito de “Visão Zero”

Outra iniciativa mundial, o Visão Zero nasceu na Suécia, no ano de 1997. Curitiba aderiu à proposta que tem a premissa de que nenhuma morte no trânsito é aceitável assim como é necessário que a responsabilidade seja compartilhada entre usuários das vias, gestores e técnicos que executam os projetos de intervenção nas ruas. E isso inclui, por exemplo, reduzir ao máximo a possibilidade de um comportamento de risco.

8. Menos congestionamentos

Um argumento comum às críticas feitas ao projeto de redução de velocidade é que isso contribuiria para um trânsito mais lento. No entanto, a realidade é outra e pode, inclusive, diminuir a formação de congestionamentos.

Para verificar um deslocamento é necessário levar em consideração a velocidade média, e não a velocidade máxima. Por quê? Porque ninguém trafega pela velocidade máxima o tempo todo. Há semáforos, lombadas e outros dispositivos de segurança viária, além de veículos a frente que podem frear, parar de forma brusca, mudar de pista, além de diversos outros fatores a serem levados em consideração – e que formam, por exemplo, uma espécie de onda, obrigando todos os demais a reduzirem a velocidade também.

Desta forma, reduzir a velocidade máxima não interfere na velocidade média, praticada principalmente nos horários de pico. Se todos estão a uma velocidade mais baixa, há mais tempo de reação assim como menos impacto para as eventualidades que integram o trânsito.

9. Mobilidade segura

A redução de velocidade não caminha de forma isolada. Em outras palavras, além da ampliação da estrutura cicloviária, de incentivo à ocupação do espaço urbano, vias mais seguras passam por intervenções constantes, junto com revitalização do asfalto e sinalização de trânsito adequadas.

E, para que se obedeça o limite de velocidade (respeito que deve ocorrer durante todo o caminho), a fiscalização eletrônica funciona nos pontos mais vulneráveis.

10. Menos estresse e mais economia

Com menos riscos bem como mais segurança, o motorista se irrita menos. E, com menos aceleradas e freadas bruscas, o consumo de combustível diminui, gerando menos custos de deslocamento.

Rota Sul: Brasil terá novo corredor para carros elétricos

Mais um corredor para carros elétricos foi criado no Brasil – o Rota Sul, que ligará São Paulo até o Uruguai. A iniciativa tem como origem a parceria entre a montadora Nissan, a locadora Movida, a Rede Sim, de postos de combustíveis, e a startup Zletric.

O Rota Sul, que teve como investimento inicial o aporte de R\$ 2,4 milhões, terá nove pontos de recarga localizados nos postos de combustíveis da Rede Sim em diferentes cidades e capitais.

Região Sul no corredor de carros elétricos

Nesta primeira fase, os carregadores rápidos, de 60Kw, estarão disponíveis para uso nas cidades de São Sebastião do Caí, Gravataí, ambos já em operação, Gramado e

Três Cachoeiras, no Rio Grande do Sul, além da cidade de Laguna, no Estado de Santa Catarina.

A perspectiva é que, até o próximo mês de outubro, outros quatro municípios – Caxias do Sul (RS), Bento Gonçalves (RS), Itajaí (SC) e Araquari (SC), já estejam compondo a lista dos eletropostos da parceria.

Existe ainda a possibilidade de que até o fim do ano o estado do Paraná também seja um dos beneficiados com pontos de recarga rápida de carros elétricos. E assim, os três estados da região estariam integrados no Rota Sul.

Dessa forma, seria possível o deslocamento de São Paulo até Punta del Este, no Uruguai, em um veículo zero combustão. Isso porque a previsão é de ter um posto carregador a cada



200 km durante o percurso.

De acordo com Pedro Schaan, CEO da Zletric, o investimento não é apenas relevante, mas, sobretudo, fundamental para a democratização do veículo elétrico no país.

“A mobilidade elétrica já está no

nosso dia a dia. Ou seja, ela não é mais o futuro, é o presente. A maioria das cidades já está coberta com carregadores para carros elétricos. Agora queremos oferecer essa tranquilidade também nas estradas do Brasil”, ressalta e finaliza o executivo.

Uso de energia solar mais que dobrou e deve suprir demanda adicional com cerca de 5 milhões de carros elétricos no Brasil

O avanço da eletromobilidade, ou seja, da circulação de carros elétricos, vai exigir um aumento da oferta de energia que deverá ser preenchida pelas fontes renováveis, como a energia solar, sob risco de sobrecarregar o sistema. As considerações são do Grupo Safira, um dos principais do ecossistema de energia no País, que tem como base os dados de incremento da carga – oferta de energia para consumo.

Dados da segunda revisão quadrimestral de carga da Empresa de Pesquisa Energética – EPE, mostram alta de 2%, ou 1.412 MW médios, em 2022, em relação ao ano passado, e previsão de crescimento médio da carga, entre 2021 até 2026, de 3,1% ao ano.

No entanto, estima-se que este ritmo de expansão não é suficiente para atender a demanda prevista para recarga dos veículos elétricos. Por

esse motivo, é necessário, por exemplo, ampliar os investimentos em geração de renováveis.

Eletromobilidade

O Brasil conta, atualmente, com uma frota elétrica e híbrida de 60 mil carros, tendo 90% circulando nas ruas de São Paulo. A estimativa é de que até 2030 10% da frota nacional seja formada por veículos elétricos.

Geração de energia solar para os carros elétricos

De acordo com Raphael Vasques, coordenador de Gestão e Inteligência de Mercado do Grupo Safira, estes 5 milhões de veículos trarão um impacto anual de 9,4 GWh adicionais para o sistema.

“Do ponto de vista de sustentabilidade, o melhor é carregar os carros elétricos com energia limpa. E isso demanda muito mais investimentos em renováveis, especialmente em Geração Distribuída solar,



em usinas plugadas na rede do sistema interligado, ou pelo modelo off grid – sem integração com a rede, no qual haveria a instalação autônoma de painéis fotovoltaicos no local dos eletropostos para o carregamento dos veículos”, explica o executivo.

Ele acrescenta, ainda que, com o fornecimento pela rede, consumidores comerciais ou industriais que estiverem no Ambiente de Contratação Livre, ou Mercado Livre – ACL, no qual a tarifa de energia é, em média, 30% menor, terão economia na energia fornecida a seus eletropostos, aqueles instalados

em shopping centers. Isso em comparação aos consumidores atendidos pelo Ambiente de Contratação Regulada, ou Mercado Cativo – ACR, que consomem energia das concessionárias de distribuição.

Expansão

Em ascensão, a energia obtida de fonte solar no Brasil já representa 8% da matriz, ou seja, mais de 16 GW de capacidade instalada.

Em janeiro último, a geração solar correspondeu a 2,2% da carga do País. E, nesse sentido, mais do que dobrou em pouco mais de dois meses, chegando a 5,5% da demanda nacional no mês de abril deste

ano.

No Mercado Livre, a energia solar também vem ganhando representatividade. Em janeiro deste ano, foram gerados 1.077 MW médios da fonte neste mercado. Foram 380 MW médios a mais dos 697 MW médios do que se registrou em janeiro do ano passado.

A geração solar fotovoltaica, também mantém a sua curva ascendente neste ano. Ela passou, por exemplo, a 1.140 MW médios no último mês de junho. O que equivale a 63 MW médios de acréscimo em relação ao primeiro mês do ano.



CARTAS

CADEIRINHA

Meu coração se quebrou em mil pedaços ao ler sobre o acidente que vitimou além dos motoristas, a mãe e o filho em Florianópolis. Talvez, nesse caso específico, a cadeirinha não teria feito tanta diferença por conta da violência do sinistro. Mas, sem dúvida alguma, o uso de cadeirinha ou assento de elevação deve ser uma constante, até mesmo nos carros de aplicativo ou táxi. Nunca sabemos o que vem pela frente.

Mônica Seixas – Florianópolis/SC

SEM AR

Adorei a novidade da indústria automobilística. Pneus sem ar, certamente, representarão uma revolução. Fico feliz que a ideia já tenha sido apresentada nas pistas de testes! Com certeza, são um feito promissor, dotado de grande tecnologia, que irão tornar as viagens mais seguras, além de prevenir o motorista de diversos transtornos.

Simone Freixes – Brasília/DF

BONS MOTORISTAS

Estou ansioso pelo início concreto do cadastro positivo de condutores, que vai premiar bons motoristas. Apesar de já ter iniciado em teoria, ainda não consegui aderir. Mas, enfim, acho mais do que justo que o condutor que não tiver multa nos últimos 12 meses receba descontos, benefícios e incentivos.

George da Roza – Rio de Janeiro/RJ

BRIGA

Realmente lamentável vermos para onde caminha a humanidade. A Pandemia parece ter esfriado ainda mais os corações e, como o presidente do Monatran mencionou, o comportamento das pessoas para ter mudado para pior. No trânsito então, o que não faltam são exemplos de intolerância, impaciência e ignorância. Uma realidade lamentável e mortal.

Samuel Honorato – São Paulo/SP

UBER

Também tenho sofrido na pele essa falta de compromisso dos motoristas de aplicativo. Moro na cidade de Biguaçu, na Grande Florianópolis. E o que não faltam são experiências de corridas canceladas. Já perdi compromissos importantes, já me atrasei mais de 40 minutos numa sucessão de cancelamentos. Isso sem falar no “mistério” que mais do que dobra o valor de uma corrida.

Caroline Ramos – Biguaçu/SC

CARTA ABERTA

Assino em baixo a Carta Aberta aos Presidenciais escrita pelo Dr. José Roberto Dias. De fato, governar é também dotar o Brasil de um trânsito civilizado, onde o amor ao próximo se expresse no respeito às Leis de trânsito e à sinalização. Porém, infelizmente, não tenho visto nenhum candidato levantar estas bandeiras. Que vença o melhor para o Brasil!

Renato Wilkes – Porto Alegre/RS

NEGLIGÊNCIA

Negligência – sem sombra de dúvida o maior mal de nossos governantes, como bem definiu o Dr. Dirceu em seu artigo. Com certeza, as arrecadações dos Detrans e Prefeituras seriam suficientes para mudar a tragédia que vemos todos os dias no trânsito, com famílias desamparadas por perda daqueles que as construíam e pelas deficiências causadas. A Sociedade e Governos são sim responsáveis pela erradicação desse mal.

Cristiane Rodrigues – Chapecó/SC

ATROPELAMENTOS

Muito preocupante a informação de que mais de 50% dos pedestres atropelados tenham mais de 50 anos de idade. Infelizmente, muitos idosos têm sido deixados à mercê da própria sorte, sem nenhuma ajuda para desenvolver suas atividades do dia a dia. Lamentavelmente, a velocidade na percepção, o caminhar, a visão que já não é mais a mesma, contribuem para essa tragédia.

Luís Robson – Curitiba/PR

IDADE MÍNIMA

Tem deputado que parece que vive em outro planeta. Não é possível que não vejam a catástrofe que está ocorrendo com o aumento do número de mortes entre motociclistas. Imagina propor um Projeto de Lei que diminui a idade mínima para exercer a profissão de motoboy ou mototaxista de 21 para 18 anos. Sinceramente, eu morro e não vejo tudo.

Carlos Alberto – Brasília/DF

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

Art. 178 Deixar o condutor, envolvido em acidente sem vítima, de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Aplicativo da PRF conta com botão de emergência

A Polícia Rodoviária Federal lançou, neste dia 26 de setembro, o novo aplicativo oficial da instituição, o “PRF Brasil”. O objetivo é auxiliar o usuário que estiver nas rodovias federais. O app é gratuito e está disponível nas versões IOS e Android. Para acessá-lo é necessário cadastrar uma conta gov.br. Uma das novidades do aplicativo da PRF é o botão de emergência – usado em caso de vidas em risco.

Conforme a PRF, ao acionar o botão, é emitido um alerta à unidade policial mais próxima, baseado na localização georreferenciada do acionador.

“Além disso, é possível o envio de mensagens, fotos bem como áudios para auxiliar no despacho da viatura que atenderá a ocorrência”, informou o órgão.

Ainda de acordo com a PRF, dentre os demais serviços disponíveis dentro do aplicativo, cabe destacar alguns. Veja!



Sistema Nacional de Alarmes (Sinal)

Por meio deste serviço o usuário poderá informar ocorrências criminais relativas a seus veículos, que resultam em alarmes para policiais próximos ao local. Não dispensa o registro de ocorrência na polícia judiciária.

Sinal Desaparecidos

Este serviço auxilia o usuário a informar ocorrências criminais relativas ao desaparecimento de pessoas, em

outras palavras, ele aciona policiais próximos ao local. É importante frisar que não dispensa o registro de ocorrência na polícia judiciária.

Sinal Agro

Destina-se à comunicação do abigeato (furto de animais como bovinos e equinos), bem como do roubo e furto de maquinários e defensivos agrícolas, para que a informação seja disponibilizada aos Policiais Rodoviários Federais em todo o país, ampliando a possibilidade de recuperação dos bens.

O registro no sistema Sinal Agro da PRF não substitui a confecção do Boletim de Ocorrência na Polícia Civil.

Multas – Consultas e Pagamentos

Consulta para identificação de multas aplicadas assim como regularização.

Declaração de Acidente de Trânsito (DAT)

De acordo com a PRF é o registro realizado pelos próprios usuários envolvidos, direta ou indiretamente, em acidentes de trânsito em rodovia federal, que não:

- lesionaram pessoas;
- houve incêndio em, pelo menos, um terço de algum dos veículos envolvidos;
- ocorreu vazamento ou derramamento de produto perigoso, assim como avaria nas embalagens dos produtos perigosos fracionados ou dano no equipamento de transporte de produto perigoso a granel.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



Pedestre e o game da vida diária

Recentemente, fui agraciado com uma daquelas belas coincidências que a vida nos presenteia volta e meia. Ao chegar no trabalho, fui escalado para acompanhar outros dois colegas em uma ação, na qual, através de uma parceria com uma universidade, foi criado um jogo eletrônico sobre educação para o trânsito. Na ocasião, alunos da rede municipal de ensino receberam o convite para visitarem o campus da universidade e testarem o jogo em questão.

“OK, RODRIGO. MAS QUAL FOI A COINCIDÊNCIA?!” – VOCÊ PODE ESTAR SE PERGUNTANDO.

Naquele dia amanhecera chovendo e, por esse motivo, não pude ir de bike para o trabalho, como de costume.

Enquanto caminhava na companhia de um velho guarda-chuva, me peguei calculando os próximos passos. E, entre um salto e outro em torno das poças que se formavam nas imperfeições do calçamento, me senti o próprio protagonista de um jogo de Campo Minado. Além, é óbvio, da atenção despendida com as lajotas soltas, buracos e poças de lama, nos quais estamos passíveis de um escorregão e até mesmo um tombo.

Parecendo uma mistura bizarra de dançarino de balé com frevo, assim que terminei uma sequência de saltos tive que dar meia volta e seguir pela beirada da rua, pois uma poça de lama cobria completamente a calçada de uma praça. Foi quando percebi outro desafio

iminente. Uma bela quantidade de água se encontrava empoçada alguns metros a frente. Apenas na espera de um pedestre desatento passar para ser lançada como um enorme tsunami sobre sua cabeça pelo primeiro veículo que passar sobre ela.

E ao pensar nessa cena, me imaginei novamente como um protagonista de um jogo, mas dessa vez surfando nos jogos de verão do Califórnia Games.

E mal a minha “onda” termina, já me vejo diante de uma nova fase desse game frenético da vida do pedestre. Porém, após toda a emoção, essa é uma fase de resistência e, sobretudo, paciência. Muita paciência (diga-se de passagem) é necessária para esperar até que uma alma caridosa resolva parar seu veículo. E dessa forma eu possa atravessar com segurança a faixa de pedestres.

Enquanto aguardo, lembro da minha sorte de poder, apesar de todos esses percalços, ir para o trabalho diariamente a pé. A grande maioria passa por desafios bem maiores e mais extensos. É o caso daqueles que dependem de transporte público para tais deslocamentos. Jogadores que, além de todos essas lutas, ainda se veem frequentemente como uma espécie de Sonic, correndo até a parada para não perderem seus ônibus. E que, depois do embarque, precisam se deslocar numa espécie de Pitfall pelos balaústres dos ônibus superlotados, desviando dos demais passageiros para conseguirem chegar até a porta de saída.

Mas logo me desperto dos meus devaneios por uma buzina. Ela me lembra que, nesse Jogo de Paciência, quem dá as cartas não é o pedestre.

É nesse exato momento que percebo estar diante do derradeiro desafio. A fase mais difícil e perigosa de todas, na qual se encontra o chefe do jogo. Em face da espera que parece não ter fim, tento uma jogada que, pode não ser a mais segura, mas certamente é a mais utilizada pela maioria dos jogadores. E como a galinha no jogo Freeway, me lanço em meio aos veículos tentando chegar ao lado oposto da via.

Segundo dados do OBSERVAMOB DA EPTC, das 72 mortes no trânsito ocorridas durante o ano de 2021 em Porto Alegre, 22 (mais de 30%) foram de pedestres, todos por atropelamento. E dessas 22 vítimas, 12 tinham mais de 60 anos (problema já mencionado em outro artigo).

Vale lembrar que, ainda que a vida de um pedestre em um grande centro urbano possa ser comparada a um grande desafio de videogame, após o game over nenhuma dessas 22 pessoas tinha vidas extras, password nem puderam dar um continue.

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



Monatran participa de ação de conscientização no trânsito, em Florinópolis

O evento foi promovido pela Band FM Floripa, em conjunto com empresas e entidades parceiras e órgãos de segurança pública, da capital catarinense.

A Band FM Floripa realizou, no último dia 25 de setembro, uma ação de conscientização em alusão a Semana Nacional do Trânsito, chamada “Trânsito Mais Seguro”. O projeto aconteceu em conjunto com parceiros e órgãos de segurança pública, da Capital.

A ação ocorreu na Beira-Mar Norte, no período da manhã, e recebeu várias famílias que puderam participar de um circuito montado pela Guarda Municipal de Florianópolis (GMF), onde adultos e crianças simulavam situações do trânsito, sob a supervisão da guarnição, passando por faixa de pedestre, semáforo e placas de sinalização, para realizar a atividade.

Além da atividade lúdica, foram distribuídos materiais educativos do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito para as crianças. No total, foram entregues mais de 200

Manuais Infantis de Educação no Trânsito e 150 exemplares do “Jogo da Cidadania”.

Para o presidente do MONATRAN, Roberto Alvarez Bentes de Sá, foi um momento para guardar na memória. “Depois de muitos anos sem participarmos de atividades alusivas à Semana Nacional do Trânsito por acreditarmos que o tema deva ser debatido constantemente pela sociedade e não em apenas um período tão curto, ficamos felizes em acompanhar um movimento tão bem organizado, que evidencia também o fim da pandemia e a volta das atividades pedagógicas da entidade”, afirmou. “E, apesar de lamentarmos que o Poder Público não tome este tipo de iniciativa, gostaríamos de parabenizar à Band FM Floripa pela oportunidade”, completou.

Durante a ação, mais de 1.500 pessoas circularam no local que, por se tratar de um ponto

turístico, recebeu visitas de moradores e turistas, que parabenizaram as equipes que trabalhavam na ação.

“O movimento na Beira-Mar Norte é indiscutível, a população de Florianópolis sempre aproveita o local para praticar exercícios, caminhar e aproveitar a vista de um dos nossos mais lindos pontos turísticos. Nem mesmo a possibilidade de chuva prevista para o dia, fez com que o movimento da avenida reduzisse”, comemorou Láysla Furtado, Diretora de Planejamento do Grupo Barriga Verde (GBV)

A ação “Trânsito Mais Seguro” contou com a parceria do Aplicativo Lemobi, do Monatran, do GBV, da GMF e do 4º Batalhão da Polícia Militar de Santa Catarina, além das empresas K6 Motostore, Auto-Escola Antunes e Mecânica Cezar Pneus.

