

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
ABRIL DE 2019
ANO 10 - Nº 111

VI Encontro Global reforça o compromisso mundial pela Segurança no Trânsito

PÁGINA 16



PRESIDENTE BOLSONARO, NÃO MEXA COM OS RADARES!

Alguns equívocos têm sido cometidos nesse período inicial de governo, mas a intenção demonstrada de retirar os radares das estradas brasileiras demonstra desconhecimento de um dos mais graves problemas de saúde pública do País. (Pág. 5 - Artigo José Roberto Dias)

KOERICH A NÚMERO 1 EM MÓVEIS **NÃO CORRA PAPAI.** **PARE** PARADA OBRIGATÓRIA **80** VELOCIDADE MÁXIMA km/h **PROIBIDO ULTRAPASSAR** **PROIBIDO MUDAR DE FAIXA DE TRÂNSITO**

EDITORIAL

Desilusão

Há alguns meses, escrevemos sobre a ilusão que estava sendo vendida como solução dos problemas da mobilidade urbana na Grande Florianópolis, com a construção da terceira faixa da Via Expressa. Chegamos até a questionar se nossos gestores públicos estariam apenas iludidos com a falácia de que o referido projeto resolveria a questão ou se estariam simplesmente usando de má-fé.

Enfim, neste mês de abril, pudemos sentir na pele os resultados reais de parte desta iniciativa, com a liberação total da terceira via, no sentido saída da Ilha. É bem verdade que o trânsito na avenida Gustavo Richard aliviou significativamente, no final de tarde que costumava a ter filas que se estendiam até o Túnel Antonieta de Barros. Não fossem os

espertinhos que continuam insistindo em “furar a fila” após o semáforo, o trânsito fluiria com total tranquilidade.

O acesso pela Paulo Fontes também está uma maravilha! Embora, estranhamente, ainda existam diversos motoristas entrando no acesso à rodoviária, que não representa mais nenhuma “vantagem” para quem trafega pela via.

Ao nos aproximarmos da ponte Colombo Salles, o trânsito já fica mais pesado. Com um grande número de veículos saindo da Ilha, a velocidade diminui. Porém, não existem mais paradas em cima da ligação. Uma ótima notícia, especialmente, para quem vai se dirigir aos bairros Estreito, Balneário, Coqueiros e até parte de Capoeiras.

Todavia, para quem segue pela Via Expressa, apenas

dois quilômetros à frente, uma “surpresa”! O trânsito está parado nas três faixas por conta do congestionamento na BR 101. Um balde de água fria para quem tentou vender a ideia de que a terceira pista seria a solução do nosso já colapsado sistema de mobilidade urbana da Grande Florianópolis.

Aliás, mesmo o aparente “sucesso” com o “fim” das filas em cima da ponte, nada mais é do que um paliativo, que em breve perderá seu efeito, com o inevitável aumento das filas

na BR 101.

Com relação a inauguração da terceira pista no sentido entrada da Ilha, que deve ser inaugurada até o próximo mês de julho, nossa expectativa continua a mesma: irá apenas tumultuar o já caótico trânsito da atualidade, trazendo ainda mais veículos para o mesmo antigo gargalo da nossa única ponte de acesso à Ilha.

De uma vez por todas, nossos administradores públicos precisam entender que os problemas que atingem a mobilidade urbana vão muito

além de obras isoladas. Tudo está conectado e depende de ações que vão muito além de alguns quilômetros de asfalto novo. Faz-se necessária uma mudança de paradigma, com investimentos eficientes em transporte público de qualidade em diversos modais, que sejam totalmente integrados.

Enquanto essa postura de administração pública não mudar, continuaremos presos nos infundáveis congestionamentos, que não tem mais hora, nem lugar para acontecer.

O Monatran

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

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller

contato@monatran.org.br



A 160 KM/H

Um motociclista foi flagrado trafegando a 160 km/h na BR-101, em Araquari, no Norte catarinense. Para evitar a identificação, o homem tentou esconder a placa, colocando a mão em cima. O flagrante foi divulgado pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) no último dia 22 de abril.

O motociclista foi abordado na unidade operacional de Barra Velha, no Litoral Norte. Ele foi multado por trafegar em excesso de velocidade, por conduzir o veículo com a placa sem condições de legibilidade e por conduzir sem segurar o guidom com ambas as mãos.

PEGANDO MANGAS

Uma passageira registrou o momento que um motorista de ônibus da Suzantur, empresa que opera o transporte público em São Carlos (SP), estacionou o veículo e foi colher mangas em um pé de frutas no Distrito Industrial, em uma manhã de sábado, neste mês de abril.

Somente ao voltar para o ônibus e colocar as mangas no painel, o motorista percebeu que ainda havia duas passageiras dentro do veículo. Em nota, a Suzantur esclareceu que irá apurar a ocorrência e tomará as atitudes necessárias.

Porém, confesso que se fosse eu a passageira que fotografou a cena inusitada, teria descido do ônibus e ido colher algumas mangas pra mim.





MESMO QUE HAJA AVISO EM CONTRÁRIO, O ESTACIONAMENTO É RESPONSÁVEL PELOS OBJETOS DEIXADOS DENTRO DO CARRO

SÚMULA 130, STJ



ESCLARECIMENTO

Não deveria ser novidade, mas sempre é bom esclarecer ao cidadão. De acordo com o teor da súmula 130 do STJ, a empresa ou estabelecimento que permite aos seus clientes utilizar seu estacionamento, de forma onerosa ou gratuita, responde por roubo ou furto de veículos a eles pertencentes, tendo em vista que assume o dever de guarda e proteção independentemente do uso de placas ou letreiros que postulam a isenção de responsabilidade.

TRAGÉDIA

As vezes nos perguntam porque batemos tanto na mesma tecla, quando parece ser do conhecimento geral algumas regras simples do trânsito. Mas enquanto houver situações como esta que mencionaremos a seguir, precisaremos repetir, repetir e repetir. Há poucas semanas, uma mulher de 30 anos morreu após ser ejetada do carro, no km 108 da BR-277, em Campo Largo, região metropolitana de

Curitiba. Ela estava acompanhada da filha de 7 meses, que sofreu apenas escoriações no banco traseiro.

Bastante assustada, a criança foi atendida pelas equipes médicas, mas a mãe morreu no local, que era uma reta e a pista estava seca. A PRF acredita que a mãe tenha se soltado do cinto para atender a criança e perdeu o controle do carro, que capotou e saiu da pista.

Cinto de segurança salva vidas!



ABANDONO

Saiu na coluna do Moacir Pereira. Mais uma vergonha para o Deinfra. “O mato sobe ao lado das barreiras que dividem as pistas da SC-403, entre o trevo de Canasvieiras e os Ingleses. Vários trechos estão abandonados. Na SC-401, a situação não é muito diferente. Se o Deinfra não limpa nem o mato, o que dizer da urgente restauração, já licitada e contratada?”

Vergonha à vista!

Seria engraçado se não fosse trágico. Mas a mudança de data para a entrega do acesso ao Sul da Ilha, que também fará a ligação ao novo terminal de passageiros do aeroporto Hercílio Luz, em Florianópolis, de 1º para 30 de outubro, instalou um clima de apreensão na Capital.

A novela que já se arrasta há quase quatro anos, ganhou pitadas de comédia pastelão, com a mudança do discurso do Governo do Estado, esticando o prazo da entrega em praticamente um mês, sem o mínimo de tato e consideração para com a concessionária suíça Floripa Airport, que tem um terminal com prazo para ser concluído em junho e entrar em fase de testes a partir de julho.

Surpreendidos pela declaração do secretário de Infraestrutura do Estado, Carlos Hassler, a preocupação dos suíços se justifica pelos números. A Zurich Airport investiu na concessão do aeroporto da Capital justamente por entender que teria aquilo que toda empresa busca: lucro. Ter o cronograma alterado em um dia sequer, causa impacto.

Os suíços, representados pela Floripa Airport, traçaram uma estratégia para entregar o terminal em agosto de 2019. O adiantamento em dois meses no prazo estabelecido em contrato com o governo federal visava justamente acelerar as operações. Mas a empresa precisou se adequar ao atraso brasileiro. Aceitou entregar o terminal em 1º de outubro para ter pronta a obra de acesso à estrutura, de responsabilidade do governo do Estado. Para piorar, vão ser apenas duas das quatro pistas previstas no projeto. E agora, sem nenhuma comunicação prévia, o Governo do Estado joga o prazo para um dia antes do mês de novembro.

Embora saibamos que a responsabilidade pelo atraso vexaminoso das obras seja da administração anterior (abacaxi herdado do governo Raimundo Colombo/Eduardo Pinho Moreira), esperamos que o novo governo ao menos cumpra o que prometeu.

Não é possível que continuemos a ver nossos administradores públicos sem saber lidar com uma empresa séria, simplesmente comprometida com sua parte no acordo. A impressão que dá é que o Estado estava “empurrando com a barriga”, esperando os costumeiros atrasos ocorridos na maioria das obras no Brasil e agora não sabe o que fazer para correr atrás do prejuízo.

Governo Federal enviará projeto ao Congresso que pretende aumentar a validade e o limite de pontos da CNH

Neste mês de abril, o Governo Federal deu mais um passo em direção a duas alterações no Código de Trânsito Brasileiro. O Ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas confirmou que vai enviar ao Congresso um Projeto de Lei que pretende aumentar de 20 para 40 pontos o limite de pontos, no período de 12 meses, para suspensão do direito de dirigir e, também, dobrar para dez anos o prazo de renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

Ainda de acordo com o Ministro, os estudos que embasam as medidas já foram concluídos e serão enviados para análise do presidente Jair Bolsonaro.

Em 2011, ainda como deputado, Jair Bolsonaro apresentou a Câmara dos Deputados o PL 367/11 que suspendia o direito de dirigir do infrator que atingisse quarenta pontos na CNH, durante o período de doze meses. O projeto foi arquivado.

Pontos na CNH

Pela legislação atual, o condutor pode perder a carteira se acumular 20 pontos ou mais ao longo de 12 meses. O projeto do governo pretende dobrar esse número no caso de infrações mais leves, e agilizar o processo de suspensão em casos mais graves, como dirigir sob efeito de álcool. O órgão informou ainda que, atualmente, o processo de suspensão em casos de infrações gravíssimas chegam a ser analisadas por seis instâncias. A partir da nova medida, o trâmite cairá para três instâncias antes de o motorista ter o direito de dirigir suspenso. Isso tornará o processo mais ágil.

“Intenção é agilizar punição às condutas mais perigosas e aliviar vida do condutor comum”, afirmou Tarcísio Freitas.

Para Celso Mariano, diretor do Portal do Trânsito, há risco nessas alterações.

“Em algum momento, os atuais 20 pontos foram arbitrados. Este limite poderia ser 10 ou 80. Este número, por si só não tem importância. Tudo depende das correlações deste limite com o rigor estabelecido com pontos e valores das multas para aquilo que é considerado infração. Pelo que estamos vendo, o único fator que vai mudar pelo que está sendo proposto é o limite de pontos. Isso significa simplesmente ser mais tolerante com os infratores. Isso coloca o Brasil na contramão do que os outros países estão fazendo para diminuir a violência no trânsito” defende.

Sobre o assunto, a advogada especializada em trânsito Rochane Ponzi, diz que o projeto é populista. “Justamente porque as pessoas que mais precisam das suas carteiras (motoristas profissionais categoria C, D e E) têm a possibilidade de se submeterem a curso de reciclagem preventivo toda a vez que atingirem 14 pontos; fazem a reciclagem e não ficam sem dirigir por no mínimo 6 meses... Mas daí vocês podem me dizer: nunca vi ninguém que tivesse feito essa reciclagem. E eu lhes respondo: nem eu! E sabe por quê? Porque apesar da lei estar em vigor, a maioria dos Detrans (inclusive o do RS) não cumpre a lei!!! Melhor seria o presidente exigir e punir o administrador público que não cumpre a lei do que fazer essa “lambança” com a pontuação”, avalia.

Segundo a especialista ainda há uma outra situação que precisa ser lembrada. “Com o aumento da pontuação, poderemos ver uma enxurrada de ações pedindo a revisão de suspensões do direito de dirigir,

com base na retroatividade da lei mais benéfica, princípio de direito penal, mas que há diversos julgados entendendo que se aplica no âmbito administrativo”, alerta Ponzi.

A advogada Mércia Gomes, que também é especialista em Legislação de Trânsito e profunda conhecedora do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), relatou que não vê motivo para aumentar o limite de pontos na CNH.

“Se os condutores com número de 20 (vinte) pontos, não respeitam a legislação, não respeitam sinalização, não cumprem com o que determinado, porque aumentar o número num país que não alcança diminuição de acidentes no trânsito, que não existe educação e respeito no trânsito? Ainda, não houve qualquer explicação plausível com apresentação estatisticamente que essas medidas, serão passíveis de melhora no trânsito”, afirma.

Validade da CNH

Nesse mesmo projeto, será proposto o aumento de 5 para 10 anos no prazo de validade para a renovação da CNH. Esse intervalo valerá até a pessoa completar 50 anos, quando então a renovação volta a ser feita de 5 em 5 anos.

Em alguns casos, esse tempo poderá ser menor, de acordo com o Ministério da Infraestrutura. É o caso de indícios de deficiência física, mental ou de progressividade de doença que venham a diminuir a capacidade do motorista de dirigir.

De acordo com o oftalmologista do Instituto Penido Burnier, Leôncio Queiroz Neto, perito em medicina do trânsito e membro da ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego), em matéria publicada no Portal do Trânsito, o uso de óculos desatualizados é um dos fatores que contribui com o crescimento de mortes no trânsito. Isso porque, a maioria dos brasileiros só faz exame oftalmológico quando vai renovar a CNH.

“A nossa legislação é clara: Para dirigir é necessário ter, no mínimo, 50% de acuidade visual. O problema é que as alterações no grau dos óculos ou lentes de contato são lentas e passam despercebidas. Por isso, pessoas que enxergam próximo ao limítrofe estabelecido pelo Detran correm mais risco de serem reprovadas no exame de renovação da CNH”, alerta.

Queiroz Neto afirma que a dificuldade de enxergar aumenta em até três vezes a chance de acidentes. Isso porque, 85% de nossa integração com o meio ambiente depende da visão.

Mércia Gomes concorda com a importância dos exames periódicos realizados na renovação da CNH.

“Vale destacar que, a data de validade da habilitação, tem sua funcionalidade com reflexo na condução do veículo, qual seja, examinar as condições de permanecer conduzindo veículo, tais como psicológicas, psiquiátricas e visão, são elementos essenciais e imprescindíveis, que em 10 (dez) anos, podem ser altamente perigosos se mantido, como exemplo o condutor que adquire uma depressão, que aumenta o grau nas lentes, entre outros fatores”, conclui.

Para Celso Mariano, estará nas mãos dos deputados essa decisão. “Vamos ver como os deputados receberão esse Projeto e se realmente irá passar pela Casa Legislativa”, finaliza.



Contran suspende Resolução que determinava a identificação de agente de trânsito que aplicou multa

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou neste mês de abril a Res. 774/19 que revoga a norma que determinava a publicação na internet dos nomes e códigos dos agentes e autoridades de trânsito, além dos convênios de fiscalização de trânsito celebrados pelos órgãos e entidades executivos de trânsito.

Em resumo, os órgãos públicos responsáveis pela fiscalização do tráfego de veículos não precisam mais publicar na internet a lista com os nomes e número de matrícula dos agentes encarregados de aplicar multas aos motoristas que infringirem as leis.

E, segundo o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), a suspensão da norma aconteceu para evitar a desnecessária exposição do agente de trânsito e preservar a sua integridade física.

A lista como os nomes dos agentes estava disponível no portal de cada órgão que compõe o Sistema Nacional de Trânsito (SNT). A resolução previa também que fossem publicadas na internet cópias dos convênios de fiscalização de trânsito firmados pelos órgãos e entidades executivas de trânsito.

PDC

Um Projeto de Decreto Legislativo (PDC) 825/17,

do deputado Cabo Sabino (Avante-CE), já solicitava essa suspensão. Para o relator da matéria na Comissão Comissão de Viação e Transportes da Câmara, deputado Mauro Lopes (MDB-MG), a resolução seria desnecessária, na medida em que a Lei de Acesso à Informação (12.527/11) já assegura a todo e qualquer cidadão o acesso a dados de interesse individual ou coletivo.

“O condutor que desejar ter acesso a dados do agente de trânsito responsável pela autuação da infração poderá solicitá-los ao respectivo órgão de trânsito, porém, será devidamente identificado e responderá pelo uso que fizer das informações obtidas – o que nos parece mais razoável do que simplesmente divulgar esses dados na internet”, disse Mauro Lopes.

O Denatran confirmou que o cidadão não será prejudicado, pois o acesso aos dados continuará pelos meios de comunicação oficial publicados pela União, pelos Estados e também através de consulta direta via Lei de Acesso à Informação.

NOTA DO EDITOR:
É lamentável que já no início do “novo governo” o Contran continue voltando atrás das suas decisões.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

RADAR, BOM SENSO E CALDO DE GALINHA

A questão do bom senso, hoje mais do que nunca, aplica-se a várias situações vividas pelo Brasil. Ousa-se dizer até, que os resultados das eleições de outubro de 2018, apoiaram-se nesse mesmo pressuposto.

Os eleitores cansados da corrupção, da manipulação ideológica e da deterioração dos costumes usaram o bom senso na escolha de uma nova rota e depositaram seu voto em apoio à Lava Jato.

A opção que fizeram representava suas aspirações.

Evidente que isso está longe de representar uma carta branca ou apoio incontestado a qualquer medida. Afinal o voto é plantio, cobrar que se cumpra o prometido é a colheita, por isso mesmo obrigatória.

Natural que nos primeiros quatro meses de uma nova administração se sintam alguns sacolejos. Por isso cobra-se e vigia-se.

Alguns equívocos têm sido cometidos nesse período inicial de governo, mas a intenção demonstrada de retirar os radares das estradas brasileiras demonstra desconhecimento de um dos mais graves problemas de saúde pública do País.

É compreensível pois foi praxe nos últimos anos a estratégia de terra arrasada. Governantes atrasados, ideológicos e medíocres, mais preocupados com seus adversários políticos do que com o bem-estar da sociedade brasileira, usaram a tática de não passar informações de Estado.

Isso pode explicar o fato do governo, que recém assumiu, não ter um quadro perfeito da gravidade dos acidentes de trânsito, tão bem explicitados em relatórios minuciosos que mostram que o trânsito brasileiro deixa mais vítimas do que guerras e atentados pelo Mundo.

Estatísticas importantes da Polícia Ro-

doviária Federal revelam que entre 2015 e 2018, houve 24.801 mortes e 330.491 feridos (somente nas estradas federais). O número de óbitos deve ser superior, se contabilizados ao que vieram a falecer nos hospitais.

Segundo especialistas, há vários estudos demonstrando que a fiscalização de velocidade diminui a ocorrência de acidentes, sobretudo com vítimas.

Afirmam, ainda, que o radar é uma ferramenta importante se for bem utilizada. Em alguns casos destacados pela imprensa, a população não aceitou a implantação do radar porque foi colocado em locais onde não ocorriam acidentes e fixando uma velocidade muito baixa, com claros objetivos arrecadatários.

Um radar colocado em local onde ocorrem acidentes se **bem sinalizado**, gera efeito positivo na segurança do trânsito e tem apoio integral da sociedade. Criando, assim, um efeito psicossocial positivo.

Um bom exemplo é a BR 116, na região sul do Estado de São Paulo onde o Presidente da República passou parte de sua juventude, e que era conhecida como a rodovia da morte. A duplicação dessa via, a princípio estimulou o aumento da velocidade e, conseqüentemente de acidentes, feridos e mortos.

A instalação de radares acompanhados por *sinalização* avisando a existência dos mesmos tornou aquela estrada muito mais segura. Bons exemplos são a Serra do Cafezal e o Vale do Ribeira, locais de triste memória, e onde hoje se trafega com segurança e paz.

Deve-se lembrar, que a Resolução do Contran de número 08/98 (*íntegra na página 15*), estipulou de forma clara e objetiva a obrigatoriedade de sinalização indicativa de fiscalização eletrônica.

Infelizmente, lobbies poderosos em consonância com interesses subalternos se opuseram

à proteção da vida e a Resolução 8/98 foi revogada. O argumento usado pelos defensores da fábrica de multas era de que os condutores diminuíam a velocidade nos locais indicados e depois voltavam a abusar da velocidade.

A verdade, entretanto, foi bem outra. As estatísticas da Polícia Federal mostraram que o número de fatalidades decresceu em vias eletronicamente bem fiscalizadas e *sinalizadas*.

Senhor Presidente da República, ninguém nasce sabendo governar, isso também se aprende e não é demérito algum. Muito pelo contrário, é uma demonstração de humildade e de generosidade.

Em algumas ocasiões o Senhor já demonstrou possuir essas qualidades e saber voltar atrás quando necessário. Assim, espera-se que repense cautelosamente a questão dos radares. Retirá-los, diminuí-los ou desliga-los para saber o que pode acontecer, tem o mesmo sentido de *fazer um teste com a vida dos outros*, como afirma o especialista, Engenheiro Leles de Souza.

A Resolução Contran 8/98 pode ser o caminho do meio. Editar uma nova Resolução no mesmo sentido obrigando que os radares sejam sinalizados, informando ao longo da via a existência de fiscalização eletrônica, impedindo a mudança brusca de velocidade, deixando perfeitamente indicada a velocidade de cada trecho, é a forma mais acertada para prevenir acidentes e proteger a vida.

Afinal, cautela, bom senso e caldo de galinha, não fazem mal a ninguém.

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

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 231. Transitar com o veículo:

- I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
- II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
 - a) carga que esteja transportando;
 - b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
 - c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;



Governo lança DETRAN DIGITAL e disponibiliza serviços de forma online

Quem precisa fazer a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) definitiva, tirar uma segunda via ou obter uma Permissão Internacional para Dirigir (PID) não precisa mais se deslocar até o Ciretran para dar início ao processo. O Governo de Santa Catarina lançou, no dia 4 de abril, o Detran Digital, serviço online que permite fazer essas solicitações sem sair de casa. O único deslocamento que o cidadão precisa fazer será para buscar o documento quando estiver pronto.

No futuro, outros serviços serão adicionados ao portal. “É muito importante que o cidadão tenha o direito de ter acesso aos serviços de forma simples, ágil e online”, considera o governador Carlos Moisés. Ele fez o lançamento oficial do Detran Digital, serviço construído em conjunto entre o Departamento Estadual de Trânsito, o Centro



Júlio Cavalheiro/Secom

de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc), a Secretaria de Estado de Administração e a Secretaria de Estado da Segurança Pública.

O Detran Digital pode ser acessado no site do órgão, detran.sc.gov.br.

No total, a quantidade de solicitações para esses três serviços é de 140 mil por ano em Santa Catarina. Isso significa que 280 mil deslocamentos são feitos anualmente, já que é preciso entregar a docu-

mentação e, depois, ir buscar o documento. A possibilidade de iniciar o processo de forma online pode diminuir as filas para a obtenção da CNH definitiva, segunda via ou PID em até 50%.

PRÓXIMOS PASSOS

O governador frisou que o Estado pretende avançar na digitalização de serviços, dando aos catarinenses a opção de ter o documento físico, apenas digital ou ambos. “Queremos chegar no nível em que não seja mais

necessário nem ir buscar o documento, mas receba de forma digital no smartphone se assim desejar. Isso precisa ser ajustado com o Governo Federal, mas vamos perseguir essa evolução”, garantiu Moisés.

De acordo com o secretário de Estado da Administração, Jorge Eduardo Tasca, o objetivo é, até 2022, digitalizar 100% dos serviços que possam ser feitos de forma online. “Hoje tenho convicção de que vamos alcançar essa meta. Todo esse trabalho em conjunto vai facilitar a vida do cidadão catarinense”, afirmou.

O site dispõe de sistema de acessibilidade para deficientes visuais e foi elaborado de forma que seja fácil inclusive para quem tem poucos conhecimentos de informática. Basta fazer um cadastro e o acesso é liberado instantaneamente. Para iniciar uma

solicitação, é só selecionar o serviço desejado. O sistema informa o valor da taxa e libera um código de barras para o pagamento. Enquanto a guia não for paga, é possível cancelar a solicitação a qualquer momento. O andamento de todos os processos pode ser consultado no site, que informa quando o documento está pronto para ser buscado.

“Nossa meta, dentro do Detran, é fazer com que a pessoa tenha cada vez menos deslocamentos, com a implantação da acessibilidade digital em processos mais ágeis e informatizados”, explica a diretora do departamento, Sandra Mara Pereira. Segundo o presidente do Ciasc, Sérgio Maliceski, lembrou que o trabalho para digitalizar serviços continua. “O Ciasc vem para ajudar o governo na sua tarefa mais importante, que é melhorar a vida do cidadão”, resumiu.

Proprietários podem cadastrar principal condutor no Portal de Serviços do Denatran

Os proprietários de veículos podem indicar ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) quem é a pessoa responsável por conduzir o seu veículo. Com o registro do Principal Condutor no Portal de Serviços do Denatran, o condutor habitual passará a ser o responsável pelas infrações de trânsito que cometer, como prevê a Lei 13.495/2017.

O principal condutor registrado assume a presunção da responsabilidade pelas infrações de trânsito cometidas com o veículo, responsabilidade que hoje cabe ao proprietário.

De acordo com a norma, o principal condutor pode ser apontado pelo dono do veículo. O motorista indicado deve aceitar expressamente a indicação para que ela tenha

validade. Depois disso, seu nome será inscrito no cadastro do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam).

Assim, não é mais necessário que o proprietário enfrente o atual processo para transferir as sanções devidas — elas já serão aplicadas diretamente ao principal condutor. A indicação do condutor continuará existindo, se o real infrator não for o condutor indicado e nem o proprietário.

Caso o veículo seja vendido, o principal motorista indicado terá seu nome automaticamente desvinculado do Renavam. Outras hipóteses para a exclusão do nome do condutor são a indicação de outra pessoa para a condição ou um requerimento do próprio condutor ou do proprietário.

Para efetuar esta indicação, é necessário que o proprietário possua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) Digital válida com QR Code e acesse o portal de serviços do Denatran, a partir de seu login e senha. No portal, basta clicar na opção “meus veículos” e selecionar o veículo para qual será realizada a indicação. A pessoa recomendada receberá um e-mail e deverá clicar no link enviado para confirmar o cadastro e aceitar a indicação.

De acordo com o Denatran, o objetivo de disponibilizar esse serviço é padronizar os procedimentos relativos à inclusão do principal condutor, notadamente, para que os órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal (Detrans) tenham subsídios para operar de forma otimizada.

SISTEMA NOS DETRANS

São poucos os Detrans que estão aptos a receber essa informação. Um dos que já está realizando o serviço é o Departamento Estadual de Trânsito de Sergipe (Detran/SE).

De acordo com o órgão, o sistema da autarquia já está preparado para receber as informações a partir do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) para registrar no prontuário do veículo e do condutor. Todos os passos para o uso da nova ferramenta estão descritos no site do Detran/SE, na opção “Principal Condutor”.

Se você pretende utilizar esse serviço, entre em contato com o Detran e verifique se o seu estado já está preparado para efetuar esse registro.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Carteira Nacional de Habilitação

Por incrível que possa parecer a CNH é uma carteira que todos sem exceção querem possuir. Homens, mulheres e jovens, principalmente jovens, ao completarem 18 anos tendo ou não recursos, possuindo a família automóvel ou não, querem porque querem ser motoristas.

O veículo sobre rodas é uma máquina como as outras. Diferencia-se pelos riscos maiores de acidentes.

Esse é o brinquedo maior do ser humano. É sinal da independência, da estabilidade, da riqueza, do conforto, do “status”, da conquista e da força. Qual é o pai que dispende de recursos não presenteia o filho ou filha com um automóvel. E qual é o rapaz ou senhora que aos 18 ou 19 anos, mesmo sem recursos, não é portador da Carteira Nacional de Habilitação.

O carro dá “status” e é sinal de “poder”.

Se compararmos o que determina a legislação do trabalho com máquinas, com a legislação de trânsito que também é um trabalho com máquinas, como amadores ou profissionais, vemos que as preocupações das leis são bastante distintas, incompatíveis e dissociativas.

Nas fábricas obriga-se o empresário a ter rígido controle de saúde do trabalhador. Com máquinas mais perigosas, por serem móveis, extremamente ruidosas, comprometerem a saúde

dos operadores, usuários, pedestres e meio ambiente não se tem a mesma obrigatoriedade. E o pior, compromete a saúde de toda a população através da poluição ambiental caracterizada pela fuligem, vibração, ruído, liberação de gases extremamente tóxicos e também alto risco de acidente. O Código Nacional de Trânsito, CONTRAN, DENATRAN, DETRAN, CET, Agências Reguladoras, Município, Estado parecem não ter a mesma preocupação.

A Carteira Nacional de Habilitação comprova o que acabamos de citar. A validade do exame médico parece eterna. Parece que para ser motorista não precisa ter saúde. Sabemos que o estado de saúde de qualquer indivíduo pode se modificar de uma hora para outra mesmo para aqueles com aparente vigor físico.

Os prazos de validade do Exame Médico na área de trânsito contrariam a legislação do trabalho. Três anos, cinco anos para todas as categorias, amadoras e profissionais!

Vamos mais adiante na frequência da avaliação médica sugerindo que amadores sejam examinados anualmente, profissionais de veículos leves e pesados também anualmente. Os veículos pesados, no caso de transporte de cargas perigosas, sejam semestrais.

A legislação do trabalho determina a realização de Exames periódicos que serão mais distantes ou mais frequentes

dependendo do risco.

Nos acidentes de trânsito, com ou sem vítimas, teria o motorista sua carteira apreendida e remetida para o DETRAN. Tal indivíduo seria submetido à nova avaliação de saúde e teria tal fato registrado na carteira. Seria outro meio auxiliar para conter o crescente número de acidentes e relacionar o acidente com condições de saúde do operador.

Em um acidente com vítima, hoje, as autoridades só se preocupam com o homem se estava drogado ou alcoolizado.

Não são só esses fatores que interferem na direção veicular. A máquina humana apresenta sinais e sintomas diários que são compensados no decorrer do dia. Apresenta ainda doença em potencial que a qualquer momento poderá eclodir e ser responsável por um acidente.

O organismo humano é uma máquina complexa que necessita revisões periódicas.

Precisamos evoluir, precisamos amadurecer e concertarmos estas situações esdrúxulas que comprometem a segurança de todos nós.

* 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.

Condutor sem multas poderá ter descontos de até 15% no IPVA em MS

Condutores exemplares de Mato Grosso do Sul poderão ter descontos no IPVA (Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores) a partir de 2020. A medida valerá para o motorista que ficar por mais de um ano sem receber multas, ou cometer infrações no trânsito. É o que defende o projeto apresentado no dia 11 de abril, na Assembleia Legislativa.

De acordo com o deputado Marçal Filho (PSDB), autor do projeto, um ano sem multas resultará em desconto de 5%. Já o condutor que ficar mais de dois anos sem ser notificado, terá desconto de 10%; e para os motoristas que alcançarem três anos, a porcentagem

será ainda maior, de 15%.

Para Marçal, a medida servirá de incentivo para o bom motorista. “As multas são importantes para coibir acidentes e o motorista que anda acima da velocidade ou passa no sinal vermelho. Mas, é preciso promover o inverso, incentivar as pessoas a não cometer infrações de trânsito. Além disso, toda vez que afeta no bolso do cidadão, ele fica mais consciente e começa a se policiar para não levar multa e, assim, ter desconto”, justificou.

Se aprovado, a novidade passará a valer a partir do ano que vem. O tempo servirá para que o Governo do Estado possa prever o desconto em seu orça-

mento. Sobre o ponto de vista jurídico, o deputado do PSDB aponta já ter uma decisão do STF, da própria constituição federal, em que se pode gerar despesas ao Governo Estadual em determinadas situações.

“Projetos estão sendo arquivados na própria CCJ ou depois vetados pelo governo, mas dessa vez, o Estado vai deixar de receber um pouco, mas vai economizar em recursos para hospitais em função de acidentes de trânsito, que trazem muitas despesas para a saúde pública”, complementa Marçal.

NOTA DO EDITOR: Ótimo exemplo a ser imitado por outros estados da Federação.

Foto: Leonardo Rocha



Deputado Marçal de Souza

Começam trabalhos de reformas das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo

Começaram efetivamente no último dia 18 de abril os trabalhos de recuperação das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos. As empresas estavam concentradas na montagem do canteiro e nas vistorias, mas agora iniciou a reforma com a limpeza para retirada da sujeira do concreto. Depois será feita a raspagem da argamassa para comece a recuperação dos pontos necessários. O trabalho terá duração de dois anos.

A recuperação começou pela Colombo Salles e vai se-

guir com uma sequência de serviços consecutivamente em cada pilar de sustentação e em toda a parte inferior das estruturas. O trabalho nas pistas das duas pontes serão realizados paralelamente à recuperação das estruturas inferiores. A intenção é impactar o mínimo possível no trânsito.

A maior interferência deve ocorrer daqui a um ano, quando será feita a concretagem das juntas de dilatação da ponte Colombo Salles. O Deinfra prevê o fechamento da estrutura por uma semana.



Tiago Ghizoni / Diário Catarinense

Vizinha

Perto das duas pontes, a Hercílio Luz também teve uma etapa importante no dia

18. Os operários começaram a colocar as barras de olhal, que são as peças responsáveis por dar a curva arquitetônica

da Velha Senhora e por manter o vão central. Até o ano passado foram colocadas 120, agora faltam 240.



Reforma da Ponte Hercílio Luz chega a 80% das obras concluídas

O trabalho de reforma da ponte Hercílio Luz segue em ritmo acelerado. No último dia 8 de abril, o governador Carlos Moisés fez a sua segunda visita às obras de recuperação do cartão postal desde que assumiu a gestão do Estado em janeiro. No escritório de trabalho da Teixeira Duarte, empresa portuguesa responsável pela restauração do monumento, Moisés foi informado pelo diretor João Pedro Lopes do andamento do serviço, que chegou a 80% de conclusão, e das próximas etapas a serem cumpridas.

Na oportunidade, Lopes esclareceu que o atual prazo para a reabertura ao tráfego é 30 de dezembro deste ano, enquanto a retirada das estruturas auxiliares de suporte ocorrerá até março de 2020. O governador se mostrou satisfeito com o que viu, uma vez que o atual

cronograma está sendo mantido à risca.

“Saio hoje daqui com a mesma sensação da primeira visita, de que essa obra está em boas mãos. A empresa está cumprindo o cronograma e a expectativa de entrega aos catarinenses é para o dia 30 de dezembro. É bom chegar aqui e ver essa obra evoluindo”, salientou Moisés.

Depois de ser informado dos detalhes do cronograma, Moisés fez um rápido passeio pela estrutura, acompanhado dos engenheiros portugueses. Ao final, reforçou a importância de se devolver este patrimônio aos catarinenses:

“Primeiro, (isso é necessário) para fazer jus a tudo que foi gasto. A ponte, quando entregue, será importante para a mobilidade urbana da Grande Florianópolis e também para o turismo, para a atração de mais visitantes. É um monumento do nosso Estado”.

Empreiteira procura Estado para retomar projeto de túnel entre a Ilha e o Continente

Representantes da construtora Queiroz Galvão procuraram o Estado para retirar da gaveta um projeto de 2012. Eles estão interessados em retomar a proposta de construção de um túnel entre a Ilha e o Continente, em Florianópolis. A reunião ocorreu na primeira semana de abril. Por parte do Estado, participaram membros da SCPAr.

O projeto da construtora foi uma das inscritas no Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) aberto à época pelo governo para receber propostas para a ligação entre a Ilha e o Continente.

O valor para a obra, há sete anos,

era alto: R\$ 2 bilhões. A SCPAr, então, pediu à empreiteira que refaça os estudos de valores atuais. A ideia inicial para o desenrolar do projeto seria uma parceria público-privada (PPP). O túnel ficaria entre o bairro Capoeiras, na ligação da Avenida Ivo Silveira e a Via Expressa, e a Beira-Mar Norte, perto do shopping. O trecho seria pedagiado.

Caso a proposta avance, os estudos de modelagem demoram dois anos. A obra levaria em torno de três anos. A construtora Queiroz Galvão é uma das envolvidas na operação Lava-Jato. Recentemente, o TCU proibiu a empreiteira de prestar serviços para o governo federal por três anos.

Foto: Tiago Ghizoni



Contorno viário da Grande Florianópolis sem prazo para conclusão

A obra do contorno viário da Grande Florianópolis ainda não tem prazo para ser concluída e somente a partir deste mês de abril que a Arteris, a concessionária responsável pela construção, enviará um cronograma do que foi executado e o que falta à Assembleia Legislativa. A falta de prazo e a elaboração do cronograma foram anunciados no final da audiência pública realizada no dia 22 de abril, promovida pelas comissões de Transportes e Desenvolvimento Urbano em parceria com a Comissão de Economia, Ciência, Tecnologia, Minas e Energia, com a presença dos deputados estaduais, federais, prefeitos, vereadores e lideranças da região.

O deputado Bruno Souza (PSB), proponente da audiência, lamentou a ausência de representantes da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e afirmou que a partir deste mês, apesar do convite para integrar uma comissão para acompanhar a execução das obras e a divulgação de um cronograma delas, será necessário cobrar providências jurídicas. “Repudio a ausência da ANTT e lembro que estamos atrasados há mais de dez anos na conclusão do contorno e pelo visto não teremos um prazo final.”

ESTUDOS PARA LIBERAR TRECHOS DA OBRA

Apesar de não ter prazo para conclusão das obras do contorno viário da Grande Florianópolis, a Autopista Litoral Sul poderá liberar parte do trecho em dezembro de 2021 para o trânsito, afirmou o diretor de operações Sul da Arteris, Cesar Sass, durante a audiência. “Os projetos já aprovados e em andamento serão concluídos em 2021, mas sem os projetos aprovados, para aqueles que faltam, não tenho como dar prazos.”

O diretor aproveitou a audiência para apresentar um relato histórico da obra, lembrando várias vezes que foram feitas várias alterações nos traçados da rodovia, além da inclusão de

túneis. A obra toda terá 51,4 quilômetros e cortando os municípios de Governador Celso Ramos, Biguaçu, São José e Palhoça. Conforme Cesar Sass, dos 51,4 quilômetros de extensão do anel viário, 70%, ou seja, 35 quilômetros, já estão em obras. Alguns trechos, como nas proximidades da SC-281, na Colônia Santana, em São José, estão praticamente concluídos.

Sass afirmou que 95% das áreas que serão impactadas pelo anel viário já estão liberadas para as obras. Os trechos em que ainda há impedimentos, como a questão dos licenciamentos ambientais, estão nas extremidades, tanto na saída Sul, em Palhoça, como no acesso Norte, em Biguaçu, além do entroncamento com a BR-282, em Palhoça. Ele revelou que das áreas para desapropriação, 989 já estão liberadas pela Justiça e que há 167 ainda em negociação.

Segundo o dirigente, um dos pontos mais complexos do empreendimento é o trecho de Palhoça. O projeto original previa que o traçado passaria por uma região onde atualmente há condomínios residenciais. Com isso, a Arteris teve que refazer o trajeto, o que implicará na construção de três túneis duplos, de aproximadamente um quilômetro de extensão cada. “Nessa região, a obra teve que ser praticamente recomeçada do zero. Estamos no aguardo da liberação do projeto dos túneis pela ANTT. É um trecho ambientalmente complexo.”

A concessionária ainda não sabe como o aumento do custo do projeto, com a inclusão dos três túneis, vai ser compensado. Há duas possibilidades: recursos do governo federal ou aumento da tarifa de pedágio na área administrada pela Arteris, que vai de Curitiba (PR) a Palhoça. Conforme Sass, até o momento, já foram investidos R\$ 1 bilhão na obra. A Arteris ainda não tem uma estimativa do custo final da obra. “Nós vamos fazer a obra. Queremos entregar a obra à sociedade, que nos cobra, mas foram muitos os percalços para sua realização.”



Filipe Scotti

Investimento de R\$ 2,7 bi pode melhorar mobilidade da BR-101 Norte em SC

Um pacote de obras que totaliza cerca de R\$ 2,7 bilhões em investimentos pode melhorar substancialmente a mobilidade da BR-101 Norte entre Garuva e Palhoça foi no último dia 24 de abril, nas reuniões do Grupo Técnico da BR-101 do Futuro, em Itajaí e Florianópolis. O Grupo foi criado pela FIESC em 2014 para contribuir com o planejamento da BR-101, visando obter maior segurança e eficiência no fluxo de veículos de passageiros e cargas e a melhoria da mobilidade no eixo litorâneo catarinense.

A proposta prevê intervenções em ruas laterais, pontes, retornos, viadutos, melhoria de acesso, construção de túneis, plano de aumento da capacidade, entre outros, em diversos locais do trecho Norte da rodovia. Entretanto, o valor exato das obras só será possível saber no momento da conclusão dos projetos executivos correspondentes.

Na ocasião, o presidente da FIESC, Mario Cezar de Aguiar, ressaltou que é preciso garantir o futuro da BR-101, dadas as condições atuais de comprometimento do eixo litorâneo, que é estratégico para a logística catarinense, do Brasil e do Mercosul. “A rodovia permite o acesso aos portos catarinenses, um dos mais importantes complexos logísticos do País e da América Latina, em pleno crescimento. Além disso, é a principal via utilizada pelo intenso fluxo turístico des-

tinado para Santa Catarina. Atualmente, a rodovia possui níveis críticos de serviço, comprometendo a mobilidade das cidades do entorno, provocando acidentes e elevando os custos logísticos”, disse. Ele salientou ainda que o Contorno Viário de Florianópolis pouco contribuirá para a mobilidade da Grande Florianópolis. Terá, sim, efeito positivo no tráfego de passagem com destino ao Norte e Sul e na segurança e fluidez deste eixo estratégico.

Já o diretor de operações sul da Arteris Litoral Sul, Antonio Cesar Ribas Saas, ainda alertou que se nada for feito, em 2030 a rodovia estará muito mais congestionada. “É um pacote significativo de obras, mas temos um passo importante que é o apoio dos municípios para aí sim levar a proposta ao conhecimento da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)”, disse, lembrando que a agência está participando das reuniões em que são discutidos os investimentos por meio da coordenadoria regional, mas a proposta precisa ser analisada em Brasília. Caso seja aprovada, aí podem ser feitos os projetos executivos e, posteriormente, a execução de obras. Ribas explicou que o impacto dos investimentos na tarifa de pedágio só poderá ser calculado após a execução do projeto executivo. “É importante também que o TCU entenda que essas obras são necessárias”, completou.



Rodolfo Espínola/Agência AL

Audiência pública na Assembleia para tratar das obras do Contorno Viário.



Norma do CTB que permite ao Contran criar sanções para infrações de trânsito é julgada inconstitucional pelo Supremo

Por maioria de votos, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF), na sessão do dia 10 de abril, julgou parcialmente procedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 2998 e afastou a possibilidade de estabelecimento de sanções por parte do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A ação foi ajuizada pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) contra dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/1997) que condicionam a expedição do novo certificado de registro de veículo e do certificado de licenciamento anual ao pagamento de débitos relativos a tributos, encargos e multas vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Foram questionados os artigos 124 (inciso VIII), 128 (caput), 131 (parágrafo 2º), 161 (caput e parágrafo único) e 288 (parágrafo 2º) do CTB. A OAB alegava ofensa ao direito de propriedade e ao devido processo legal.



Correntes

O relator da ação, ministro Marco Aurélio (foto), afirmou que a circulação de veículo pressupõe o atendimento de formalidades legais e, por isso, a renovação da licença se dá anualmente. “Não se trata de limitar o direito à propriedade, tampouco de coação política com o propósito de arrecadar o que é devido, mas de dados inerentes às sucessivas renovações do certificado de registro do veículo junto ao órgão com-

petente”, disse.

O ministro votou pela improcedência da ADI com relação aos artigos que tratam dos requisitos e exigências e os declarou constitucionais. O relator considerou inconstitucional, no entanto, o ponto que confere ao Contran a possibilidade de criar sanções e votou no sentido de dar interpretação conforme a Constituição para excluir a possibilidade de o órgão atuar normativamente, “como se legislador fosse”.

Primeiro a inaugurar a divergência parcial, o ministro Ricardo Lewandowski votou no sentido de declarar a nulidade da expressão “ou das resoluções do Contran” do caput do artigo 161.

O ministro Celso de Mello abriu nova divergência por entender que os dispositivos que condicionam a expedição do registro de veículo ao pagamento dos débitos vinculados estabelecem sanção política. “O Estado não pode se valer de meios indiretos de coerção e convertê-los em instrumentos de acerto da relação tributária para, em função deles e mediante restrição do exercício de uma atividade lícita, constranger o contribuinte a adimplir obrigações eventualmente em atraso”, afirmou.

Resultado

A decisão do Plenário considerou constitucionais os artigos 124, inciso VIII; 128, caput, e 131, parágrafo 2º, do CTB, vencido o ministro Celso de Mello. Por unanimidade, foi conferida interpretação conforme ao parágrafo único do artigo 161 para afastar a possibilidade de estabelecimento de sanção pelo Contran. No exame do caput do mesmo artigo, por maioria, prevaleceu a declaração de nulidade da expressão “ou das resoluções do Contran”, vencidos nesse ponto o relator e os ministros Edson Fachin, Luís Roberto Barroso e a ministra Rosa Weber. A ação foi julgada prejudicada com relação ao artigo 288, parágrafo 2º, diante da revogação do dis-



Juíza do DF manda União manter radares e renovar contratos sob pena de multa diária de R\$ 50 mil

A juíza Diana Wanderlei, da 5ª Vara Federal em Brasília, determinou no dia 10 de abril que a União não retire radares eletrônicos e que renove contratos com concessionárias que forneçam radares que estejam prestes a vencer.

Ela impôs multa diária de R\$ 50 mil em caso de descumprimento da decisão por parte do governo federal.

A magistrada atendeu a pedido feito em ação popular pelo senador da Rede Fabiano Contarato, do Espírito Santo.

A ação argumentou que Bolsonaro anunciou em uma rede social que não iria mais haver novas lombadas eletrônicas e que, um dia depois, o Ministério da Infraestrutura divulgou que suspendeu a instalação dos equipamentos.

Cabe recurso ao Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1).

Histórico dos radares

A instalação dos novos aparelhos seria nas rodovias administradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), e cobriria 8 mil pontos nos próximos 5 anos.

Se a suspensão começar a valer, 1.000 destes locais podem deixar de ter radares até junho.

O governo também disse que iria adotar as medidas nas estradas federais que são administradas pela iniciativa privada.

No dia 3 de abril, em uma audiência na Câmara, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas disse que a ideia não era acabar com os radares.

“São vários os motivos que causam acidentes, um deles é excesso de velocidade. Mas não é o único. Eu preciso colocar radar naqueles locais em que os acidentes estão conectados com o excesso de velocidade. Isso não estava acontecendo. Não vamos acabar com os radares. Vamos ter radares aonde se precisa”, afirmou.

MAIOR RISCO NAS ESTRADAS

Na avaliação da magistrada, a retirada de equipamentos poderá afetar a vida de motoristas e pedestres, aumentando o número de mortes nas rodovias.

“Há o nefasto efeito deletério, atacar o problema errado, causando outro, onde a medida estaria cumprindo bem o seu papel: acidentes e mortes em estradas, podendo ensejar, inclusive, a responsabilidade de indenização do Estado por culpa administrativa, pela falta do serviço, se eventualmente, com a retirada dos medidores sem substituição por um novo instrumento preventivo”, diz a decisão.

Segundo a juíza, o próprio governo afirmou em nota pública que estava renovando contratos de radares para uma nova definição de política de controle eletrônico de velocidade. E que, portanto, não pode ser suspenso até que uma nova política, com estudos técnicos, seja definida.

“Pelo todo cotejo de provas e fatos narrados e evidências no mundo do ser, não se pode afirmar que a parte ré, neste momento, detém de forma profissional, técnica e isenta de subjetivismo, informações e planejamentos adequados a fim de eliminar os medidores de velocidade nas rodovias federais do país, não renovando os respectivos contratos, e desconsiderando o ‘Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade’, elaborado pelo próprio DNIT, por meio de sua equipe técnica”, afirmou.

Ela também mandou o caso para o Ministério Público Federal avaliar se houve improbidade administrativa com a medida tomada, de suspender instalação de radares.

A juíza marcou audiência para o dia 30 de abril, com integrantes do governo, para tratar do tema.



Senador propõe modificações no CTB e pede punição mais rigorosa para quem bebe e mata no trânsito

Modificar a disciplina da substituição das penas privativas de liberdade por penas restritivas de direitos, quanto aos crimes de trânsito de homicídio culposo e lesão corporal culposa praticados sob a influência de álcool, esse é o tema de um projeto (PLS 600/19) que está na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CC) do Senado Federal.

Do senador Fabiano Contarato (Rede-ES), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/1997) para que os crimes de trânsito de homicídio culposo e lesão corporal culposa causados por motoristas embriagados sejam punidos com prisão.

Essa alteração “corrige” a intenção da Lei 13.546/17, que previa aumentar a rigidez em relação ao motorista alcoolizado que causa acidente no trânsito. A norma estabelece a pena de cinco a oito anos de reclusão para caso de homicídio culposo “se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência” e dois a cinco anos de reclusão para o crime de lesão corporal culposa praticado sob as mesmas circunstâncias.

“Há que se destacar, entretanto, que embora o espírito da lei tenha sido o de promover punição mais severa e efetiva aos crimes de homicídio e de lesão corporal cometidos no trânsito por condutores alcoolizados ou sob a influência de substâncias psicoativas, na



prática o SF/19930.56230-38 efeito alcançado foi o oposto, haja vista que ambos os crimes estão positivados apenas sob a modalidade culposa e, se interpretados os dispositivos em tela de forma sistemática, o autor não será privado da liberdade um dia sequer, mesmo que seja condenado a pena máxima, visto o Código Penal estabelecer que, em caso de crime culposo, as penas privativas de liberdade devem ser substituídas por restritivas de direitos, qualquer que seja a pena aplicada – como é o caso”, disse o Senador na justificativa do PLS.

Além disso, o que em um primeiro momento fora interpretado como um avanço na legislação de trânsito, traduziu-se posteriormente em verdadeiro quadro de impunidade. “A legislação vigente, ao prever exclusivamente a modalidade culposa dos crimes em tela, passou a limitar a atuação de magistrados e, por vezes, a impossibilitar eventuais condenações por dolo eventual

de crimes de homicídio ou de lesão corporal em acidentes de trânsito cometidos por condutor embriagado ou sob efeito de outras substâncias”, explica na justificativa.

Para Contarato, mesmo com os inegáveis avanços decorrentes da popularmente conhecida “Lei Seca”, ainda são incontáveis os casos de motoristas que insistem em fazer uso de bebidas alcoólicas ou de outras substâncias psicoativas e deliberadamente assumem o risco de provocar acidentes, aumentando as estatísticas tanto de vítimas fatais, quanto de gravemente lesionadas.

“A sensação de impunidade sempre esteve presente nos casos de homicídios e de lesões corporais provocados por motoristas alcoolizados ou sob a influência de substâncias psicoativas, seja pela ausência de dispositivo legal específico aplicável à situação fática, seja pelo fato de as penas previstas serem incompatíveis com crimes congêneres”, finaliza.

Comissão aprova obrigatoriedade de pedestre sinalizar com o braço intenção de fazer travessia de rua

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que inclui no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) o dever de o cidadão, ao usar a faixa de pedestres, fazer gesto com o braço indicando a intenção de atravessar a pista e aguardar a parada dos veículos. A medida foi aprovada conforme substitutivo apresentado pela relatora, deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR), ao Projeto de Lei 7556/17, do deputado Veneziano Vital do Rêgo (PSB-PB)

Conforme explica a deputada, esse procedimento já é adotado em Brasília desde o fim da década de 1990 e é um bom exemplo para o País. O objetivo é aumentar a segurança das pessoas que atravessam as ruas usando as faixas de pedestres.

“Um simples gesto, feito com o braço, chama a atenção do motorista e sinaliza que o pedestre precisa atravessar a via, num exemplo claro de convivência pacífica”, argumentou. “Não se trata de retirar do pedestre a prioridade, mas apenas de estender ao resto do País uma experiência exitosa de Brasília. O pedestre também é responsável pela segurança, principalmente a sua própria. Assim, em vez de depositar toda a responsabilidade no motorista, o substitutivo propõe que o pedestre assuma parte do compromisso com a paz no trânsito”, explicou.

MOTORISTAS

O projeto original de Vene-

ziano Vital do Rêgo aumentava a penalidade para o condutor que deixasse de dar preferência de passagem a pedestres e a veículos não motorizados, como cadeiras de rodas. Segundo a regra em vigor, o motorista comete infração gravíssima, sujeita a multa, quando não dá passagem a pessoas e a veículos sem motor que estejam na faixa de pedestres; que não tenham concluído a travessia (mesmo se o sinal estiver verde para o motorista); e a pessoas com deficiência, idosos, crianças e gestantes.

O texto original do projeto multiplica em cinco vezes o valor da multa para a infração gravíssima nesses casos. Porém, segundo avaliou a deputada Christiane de Souza Yared, essa medida não seria razoável e proporcional, já que a multiplicação do valor da multa só é adotada pelo Código de Trânsito em situações mais graves, como avançar o sinal vermelho ou transitar pela contramão.

A relatora considerou que, dentro do espírito do Código, é mais útil manter a punição prevista atualmente para os motoristas e adotar campanhas de conscientização para que os pedestres usem as faixas com segurança.

TRAMITAÇÃO

O projeto, que tem caráter conclusivo, ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

Flagrado na Lei Seca poderá ter de passar por consulta médica para reaver CNH

Além de pagar multa e até ser preso, quem for flagrado dirigindo bêbado mais de uma vez poderá ser obrigado a passar por uma avaliação médica e psicológica para reaver a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Essa é a proposta do PL 1.612/2019, em análise na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

Pela proposição, a devolução da CNH aos condutores reincidentes flagrados na chamada Lei Seca (Lei 11.705, de 2008) será condicionada à realização de um exame, em que o médico também

poderá recomendar a participação do condutor em curso ou programa educativo sobre álcool e outras drogas.

Apresentado pelo senador Styvenson Valentim (Pode-RN), o projeto tem o objetivo de desestimular ainda mais os motoristas que insistem na combinação de álcool e volante, colocando em risco a própria vida e a de terceiros. O parlamentar alerta para o fato de que o consumo de bebidas alcoólicas antes de dirigir também resulta na perda de produtividade de cidadãos, faltas ao trabalho e, conseqüentemente, mais custos

aos empregadores e ao Estado.

O senador aponta ainda que os acidentes de trânsito estão entre as maiores causas de morte no mundo e são a principal causa de óbitos entre crianças e jovens com idades de cinco a 29 anos, segundo a Organização Pan-Americana da Saúde (Opas).

“Estima-se que, no Brasil, um a cada cinco acidentes causados por homens e um a cada 20 acidentes causados por mulheres tenham influência do álcool”, diz Styvenson na justificativa do projeto.

Fernando Frazão/Agência Brasil



15 situações que dão suspensão do direito de dirigir

Muitos desconhecem a legislação de trânsito, mas a penalidade de suspensão do direito de dirigir pode ser aplicada mesmo sem ser excedido o número máximo admissível de pontos (20) no período de 12 meses. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, são 15 infrações que levam a suspensão direta do direito de dirigir.

A punição, para os casos de suspensão direta, pode variar de dois a oito meses, ou de oito a dezoito meses se houver reincidência.

“Sempre que tiver o seu direito de dirigir suspenso, o condutor terá que entregar a CNH, cumprir o prazo de suspensão e fazer o curso de reciclagem”, explica Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

Veja quais são as 15 situações que levam direto a suspensão do direito de dirigir:

1. Dirigir sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa que gere dependência (Art.165)

Apesar de ser um ato criminoso, mais de 50% dos acidentes de trânsito no Brasil envolvem alguém alcoolizado. Segundo a Res.432/13 do Contrans, condutores flagrados em 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 capacidade motora alterada e notificada pela autoridade de trânsito, serão autuados por infração gravíssima, multa de R\$ 2.934,70, suspensão do direito de dirigir por 12 meses e recolhimento da CNH.

No entanto, passa a ser crime de trânsito se a concentração de álcool for de 0,34 miligramas por litro de ar, 6 decigramas por litro de sangue no exame sanguíneo ou fique constatada a alteração na capacidade psicomotora do condutor. Neste caso, além da pena relativa à infração o condutor poderá ser detido por um período de seis meses a três anos.

2. Recusar-se a ser submetido ao bafômetro (Art.165-A)

As mesmas penalidades aplicadas ao condutor que é flagrado dirigindo embriagado são destinadas ao condutor que se recusa a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa. A infração é gravíssima, com multa de R\$ 2.934,70, suspensão do direito de dirigir por 12 meses e recolhimento da CNH.

3. Promover ou participar de competição, exibição, demonstração de perícia (Art.174)

Essa infração também é gravíssima e pode levar a suspensão direta do direito de dirigir. A multa é de R\$

2.934,70, com apreensão e remoção do veículo* e recolhimento da CNH.

4. Disputar corrida por espírito de emulação (competição ou rivalidade) em vias públicas (Art.173)

O famoso “racha” continua sendo uma atitude comum, principalmente entre os jovens, na maioria das cidades brasileiras. Sem entender o perigo, muitos jovens se envolvem em corridas na rua para testar seus veículos e até mesmo sua capacidade de enfrentar desafios. O que muitos não sabem é que muitas vezes, em caso de acidentes, nem sempre há uma segunda chance.

Além de ser um crime de trânsito, esse ato caracteriza-se como uma infração gravíssima, com multa de R\$ 2.934,70, apreensão e remoção do veículo*, recolhimento da CNH e também leva a suspensão direta do direito de dirigir.

5. Efetuar manobras perigosas, arrancadas, derrapagem ou frenagem em vias públicas (Art.175)

Essa infração também é gravíssima e pode levar a suspensão direta do direito de dirigir. A multa é de R\$ 2.934,70, com apreensão e remoção do veículo* e recolhimento da CNH.

6. Forçar passagem entre veículos que estejam ultrapassando (Art.191)

O condutor que ultrapassar mais de um veículo de cada vez ou fizer essa manobra junto com um segundo veículo que já iniciou a ultrapassagem, ou ainda sem tempo hábil para retornar a sua faixa de rolamento, por exemplo, poderá ser autuado por estar realizando uma “ultrapassagem forçada”, mesmo em trecho onde é permitido fazê-la.

Essa também é uma infração gravíssima, com multa de R\$ 2.934,70 e pode levar a suspensão direta do direito de dirigir.

7. Ameaçar pedestres ou veículos que cruzam a via (Art.170)

O Código de Trânsito Brasileiro responsabiliza os condutores pela segurança dos pedestres. A boa convivência entre condutores e pedestres depende do respeito aos direitos e deveres de cada um. Ameaçar pedestres que cruzam a via ou veículos também é uma infração que leva a suspensão direta do direito de dirigir. A multa é de R\$ 2.934,70, com retenção do veículo e recolhimento da CNH.

8. Transpor bloqueio policial (Art.210)

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), essa infração também é gravíssima e pode levar a suspensão direta do direito de dirigir. A multa é de R\$ 293,47, com recolhimento da CNH e retenção do veículo.

9. Transitar em qualquer via em velocidade superior à máxima em mais

de 50% (Art.218)

Exceder os limites de velocidade é uma das maiores causas de acidentes no trânsito e é a infração mais cometida em todo Brasil. “A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo”, diz Pietsak.

Segundo o CTB, dirigir acima da velocidade máxima permitida acima do limite de velocidade em mais de 50% é infração gravíssima, com acréscimo de 7 pontos no prontuário do condutor, multa de R\$880,41, suspensão do direito de dirigir e recolhimento da CNH – Carteira Nacional de Habilitação.

10. Dirigir motocicleta sem capacete, viseira, óculos ou vestuário exigido por lei (Art.244)

Pesquisa do Ministério da Saúde, realizada em parceria com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), aponta que apesar de obrigatório, 20% dos motociclistas não usam o capacete. “O capacete é o equipamento para condutores e passageiros de motocicletas que, quando utilizado corretamente, minimiza os efeitos causados por impacto contra a cabeça do usuário em um eventual acidente”, afirma Pietsak.

Estudos efetuados para avaliar a eficácia do uso de capacetes, demonstraram que, o seu uso pode prevenir cerca de 69% dos traumatismos crânio-encefálicos e 65% dos traumatismos da face. O capacete protege o usuário desde que utilizado corretamente, ou seja, afivelado, com todos os seus acessórios e complementos. A viseira também é um equipamento de segurança obrigatório aos motociclistas. O seu uso só pode ser substituído por óculos de proteção específicos, desenvolvido para essa finalidade.

Nesse caso, a infração é gravíssima, com multa de R\$ 293,47, recolhimento da CNH e suspensão do direito de dirigir.

*A viseira levantada não se enquadra nessa infração de trânsito.

11. Passageiro sem capacete ou fora do banco ou carro lateral (Art.244)

As regras de segurança valem tanto para condutores como para passageiros. Por esse motivo, passageiro sem capacete ou fora do banco ou carro lateral também pode levar a suspensão direta do direito de dirigir. A infração é de R\$ 293,47 e também prevê recolhimento da CNH.

12. Motociclista fazendo malabarismos ou equilibrando-se em uma roda (Art.244)

Quando analisamos as estatísticas de acidentes envolvendo motos, os

números são impressionantes. Apesar de representar apenas 27% da frota nacional, as motos estiveram envolvidas em oito de cada dez acidentes indenizados em 2016 pelo DPVAT. Além de ser muito perigoso, fazer malabarismos ou equilibrar-se em uma roda é também uma infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47, recolhimento da CNH e suspensão direta do direito de dirigir.

13. Motocicleta com faróis apagados, ou com criança menor de 7 anos ou sem condições de cuidar-se (Art.244)

O transporte de crianças, em qualquer veículo, tem que ser realizado com muita segurança. No caso das motocicletas é proibido levar crianças menores de sete anos ou que não tenham condições de cuidar de si própria. Infelizmente, essa é uma regra que não é seguida por muitos motociclistas e que representa uma infração gravíssima, passível de multa de R\$ 293,47, recolhimento da CNH e suspensão do direito de dirigir.

14. Deixar de prestar ou providenciar socorro à vítima de acidente ou evadir-se do local (Art.176)

Além de infração com suspensão direta do direito de dirigir, essa atitude também pode ser caracterizada como crime de trânsito. A solicitação de ajuda especializada é uma maneira de prestar socorro à vítima. A multa é de R\$ 1.467,35, com recolhimento da CNH.

15. Deixar de sinalizar o acidente de trânsito e afastar o perigo, identificar-se, prestar informações ou acatar determinações da autoridade (Art.176)

Sinalizar o local do acidente é uma das primeiras providências a serem tomadas ao presenciar um acidente. Essa atitude pode evitar novos acidentes e atropelamentos.

Essa também é uma infração gravíssima, com multa de R\$ 1.467,35, recolhimento da CNH e pode levar a suspensão direta do direito de dirigir.

Todas as normas tem em comum o potencial risco que oferecem a segurança se forem transgredidas. “O condutor infrator deve enfrentar as consequências de seus atos, de seus erros. Contudo, se fosse educado antes e melhor, seria infrator? Não há como prever. Porém, se focarmos mais em prevenção, em educar, certamente o resultado será diferente”, finaliza Pietsak.

Com a entrada em vigor da Lei 13.281/16, a penalidade de apreensão do veículo continua prevista nas infrações, mas não poderá ser aplicada devido à revogação do Art.262 e também do inciso IV do Art.256 do Código de Trânsito Brasileiro.

Assim como em 2017, a maioria das indenizações pagas pelo DPVAT no ano passado foi para motociclistas

Dados da Seguradora Líder, que administra o DPVAT, mostram que entre janeiro e novembro de 2018, mais de 320 mil indenizações foram pagas nos três tipos de cobertura: Morte, Invalidez Permanente e reembolso de Despesas de Assistência Médica e Suplementares (DAMS). Esse número é 15% menor do que o registrado em 2017.

Do total de indenizações pagas no ano passado, 70% foram para acidentes de trânsito com vítimas que adquiriam algum tipo de invalidez permanente. Foram mais de 228 mil ocorrências nessa cobertura. Representando apenas 27% da frota nacional, as motocicletas foram responsáveis por cerca de 75% das indenizações pagas em 2018, acumulando mais de

246 mil pagamentos.

Os casos de Morte registraram queda de 7% em relação ao mesmo período do ano passado e representaram 38.281 pagamentos. O número de reembolsos de Despesas de Assistência Médica e Suplementares (DAMS) cresceu 5% na comparação com 2017.

Os casos de Invalidez Permanente representaram a maioria das indenizações pagas pelo Seguro DPVAT no período (69%), apresentando uma redução de 20% ante o mesmo período de 2017.

Os pagamentos das indenizações referem-se às ocorrências no período e em anos anteriores, observado o prazo prescricional de 3 (três) anos para solicitar o benefício do Seguro DPVAT.



RANKING

Pela primeira vez, o Relatório Anual da Seguradora Líder traz os Rankings com Estados e Capitais com mais indenizações pagas considerando um cruzamento proporcional à frota no ano da análise.

De acordo com essa análise, Rondônia, Roraima e Tocantins são os estados com o maior indicador DPVAT, enquanto Distrito Federal, Rio de Janeiro e São Paulo têm o menor número. Em relação às capitais Boa Vista, Porto Velho e Campo Grande, lideram o ranking do total de sinistros pagos em 2018 (em relação a frota de veículos).

PERFIL DAS INDENIZAÇÕES

A maior incidência de reembolsos pagos manteve o mesmo perfil identificado em anos anteriores: a maioria das vítimas é do sexo masculino, com idades entre 18 e 34 anos. Esse público representa 47% do total, o que corresponde a cerca de 155 mil indenizações.

Nesse período, a Região Nordeste foi a responsável pela maior concentração das indenizações pagas pelo Seguro DPVAT (30%), embora sua frota seja apenas a 3ª maior do País (17% dos veículos), atrás das regiões Sudeste (49% da frota nacional) e Sul (20% da frota nacional).

A maior incidência de acidentes indenizados ocorreu no período do anoitecer, entre 17h

e 19h59, representando 23% das indenizações, seguido pela tarde, que representou 21% das indenizações em 2018.

MOTOCICLETAS

A motocicleta foi o veículo com o maior número de indenizações pagas em 2018. Apesar de representar apenas 27% da frota nacional, concentrou 75% das indenizações pagas. A maioria das indenizações por morte em acidentes com motocicletas foram para vítimas do sexo masculino.

Para os casos de vítimas com sequelas permanentes, 79% das indenizações por acidentes com motocicletas também foram para vítimas do sexo masculino, enquanto as indenizações por acidentes com os demais veículos, pagas também para os homens, representaram 65%, o que demonstra que a concentração de vítimas do sexo masculino é maior nos acidentes com motocicletas do que com os demais veículos.

As vítimas de acidentes com motocicletas são em sua maioria jovens em idade economicamente ativa. No período citado, as vítimas entre 18 e 34 anos concentraram 49% dos acidentes fatais e 53% dos acidentes com sequelas permanentes. Foram pagas, aproximadamente, 96 mil indenizações por invalidez permanente às vítimas nessa faixa etária, em acidentes envolvendo o uso de motocicletas.

Para Celso Mariano, espe-

cialista em trânsito e diretor do Portal, a falta de fiscalização principalmente em relação a CNH favorece esses números.

“Quantas vezes nos últimos anos você foi parado numa blitz? Quantas vezes já solicitaram a apresentação da sua CNH em uma operação policial? Não temos uma fiscalização intensificada para averiguar os motoristas que dirigem sem a CNH. A falta de habilitação possui ainda uma correlação com a faixa econômica dos cidadãos, principalmente motociclistas. São pessoas de baixa renda, que optam por comprar a moto, mas não têm condição de pagar pela habilitação. Isso é muito característico nas pequenas cidades no nordeste”, afirma o especialista.

FRAUDES

De acordo com o Relatório, em 2018, as ações de combate sistemático às fraudes foram ampliadas, com destaque para a implementação de um novo modelo de Prevenção e Combate às Fraudes, com ferramentas de analytics, e a contratação de um novo motor de regras. Todos os pedidos de indenização do Seguro DPVAT recebem o monitoramento contínuo, sendo avaliado pelos softwares de inteligência artificial, o que garantiu mais eficácia nas ações de prevenção, investigação e detecção de ocorrências. Para o período de Janeiro até Dezembro de 2018, foram identificadas 11.898 fraudes.

Tecnologia poderá ser usada para detectar motorista drogado

O Ministério da Justiça e Segurança Pública decidiu instituir um grupo de trabalho para estudar a viabilidade de utilizar tecnologias de screening (rastreamento) para detecção de motoristas dirigindo sob efeito de substâncias psicoativas.

A portaria instituindo o grupo de trabalho está publicada no Diário Oficial da União do último dia 12 de abril. Ela prevê que os seus integrantes terão um prazo de 12 meses para conclusão das atividades e, em seguida, apresentarem um relatório ao secretário Nacional de Políticas sobre Drogas (Senad).

DROGÔMETRO

A tecnologia é semelhante à do bafômetro, que detecta o teor de álcool no organismo. Países como Canadá, Estados Unidos e Austrália usam tecnologias de screening. O aparelho tem a capacidade de identificar, em cinco minutos, a presença de substâncias como maconha, cocaína e anfetaminas a partir de amostras de saliva de motoristas.

“A experiência de países como Austrália, Inglaterra, Noruega, Alemanha, Nova Zelândia, Canadá e Estados Unidos demonstra que, aliada às políticas de fiscalização, a implementação das técnicas de triagem para detecção de substâncias psicoativas por condutores de veículos é efetiva para reduzir os índices de colisões e mortes no trânsito”, disse o secretário nacional de Políticas sobre Drogas, Luiz Roberto Beggiora.

O grupo de trabalho será composto por representantes, titular e suplente, da Senad, da Secretaria Nacional de Segurança Pública e da Polícia Rodoviária Federal. O trabalho será coordenado pelo representante da Senad.



CARTAS

FLORIANÓPOLIS

Nossa cidade é linda, tem mil opções de lazer, mas peca no atendimento à mobilidade urbana. Como bem citou o editorial no mês passado, nossas pontes são fundamentais, entretanto estão aquém do que realmente precisamos hoje. Até quando teremos tanta enrolação para ajudar o motorista e o pedestre?

Sérgio Vargas – Florianópolis/SC

AGENTE

Que mico esse da prefeitura de Santa Cruz do Rio Pardo/SP. Um agente de trânsito sem habilitação trafegando pela rua e estacionando em local irregular é algo que só acontece no Brasil. Me admira a prefeitura ainda dizer que vai abrir processo administrativo. Tinha que agir logo. E o pior é ele ainda estacionar em local irregular, mostrando falta de comprometimento.

Solange Américo – São Paulo/SP

COMPARTILHAR

Excelente ideia essa da prefeitura de Presidente Getúlio, em Santa Catarina, ao criar uma campanha para evitar que as pessoas compartilhem imagens de pessoas mortas ou machucadas. A gente recebe cada coisa no celular que se irrita. E ainda tem gente que diz que está compartilhando para avisar que não se deve compartilhar. Irônico. Espero que as pessoas tenham consciência não só nesta cidade, mas em todo o país.

Silmar Ramos – Curitiba/PR

LOUREIRO

Olha, eu nem votei nesse prefeito, mas gostei da atitude dele. Não pensou duas vezes e resolveu o problema, mesmo não sendo da sua responsabilidade. Falo do caso do guincho nas pontes da capital. O DEINFRA mostra mais uma vez seu atestado de incompetência por não promover algo tão importante, que é atender a população de forma eficaz. Parabéns pelo editorial senhor Roberto Bentes!

Lilian Pacheco – São José/SC

PUNIÇÃO

Punir infratores é fundamental para educar a população e a ideia do presidente Bolsonaro me preocupa, assim como relatado pela especialista em direito de trânsito senhora Márcia Pontes. Tirar as lombadas eletrônicas é um retrocesso. Poderiam ser melhores utilizadas e serem colocadas em locais mais interessantes, mas tirar o recurso punitivo só irá incentivar as infrações.

Márcio Paixão – Porto Alegre/RS

TREM

É inadmissível ver que no Brasil o transporte coletivo não funciona de forma correta. Estrutura, horários e trânsito acumulam problemas que afetam o transporte urbano. Como bem escreveu o doutor José Roberto Dias, os trens, por exemplo, seriam uma via de escape mais barata do que o atual investimento em vias e gastos com acidentes. Está na hora de mudar.

Getúlio Bragança – Curitiba/PR

RIO TAVARES

Não é que entregou mesmo? O Gean Loureiro entregou essa curva de rio que era o elevado do Rio Tavares. O mínimo que podemos fazer é agradecer. Era obrigação concluir, mas hoje em dia o básico os governantes não entregam. Além disso, a prefeitura está com dívida até o pescoço devido a gestão passada.

Leila Lopes - Florianópolis/SC

PLACA

Muito bom esse levantamento publicado pelo jornal do Monatran na última edição. Esses esclarecimentos sobre os mitos e verdades sobre a placa de identificação veicular, modelo Mercosul, têm muitas coisas a serem faladas. Obrigado ao Monatran e ao Portal do Trânsito, que fez o levantamento.

José Silva – São Paulo/SP

AR CONDICIONADO

O ar condicionado no veículo é muito bom, mas eu tenho minhas precauções. E fico feliz em saber que boa parte do que já tenho cuidado foi relatado pelo doutor Dirceu Rodrigues Alves Júnior em seu artigo. O principal deles é a mudança de temperatura ao sair e entrar no carro, um cuidado que pode evitar resfriados e gripes.

Antônio Fraga – Palhoça/SC



Resolução CONTRAN nº 8 de 23/01/1998 (Conforme artigo de José Roberto Dias - pág. 5)

Norma Federal

Publicado no DO em 26 jan 1998

Estabelece sinalização indicativa de fiscalização mecânica, elétrica, eletrônica ou fotográfica dos veículos em circulação.

Notas:

1) Revogada pela Resolução CONTRAN nº 79, de 19.11.1998, DOU 20.11.1998.

2) Assim dispunha a Resolução revogada:

“O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando o que dispõe o Código de Trânsito Brasileiro; Considerando o caráter educativo da fiscalização de trânsito;

Considerando a necessidade de estabelecer uma fiscalização ostensiva e preventiva que evite os acidentes de trânsito; resolve:

Art. 1º. Toda fiscalização de trânsito por meio mecânico, elétrico, eletrônico ou fotográfico deverá ser indicada, pelo menos, por sinalização vertical conforme modelo constante no anexo I da presente Resolução.

Art. 2º. A sinalização deverá ser colocada ao longo da via fiscalizada, observada a engenharia de tráfego, respeitando espaçamentos mínimos que mantenham o usuário permanentemente informado.

Parágrafo Único. Quando a fiscalização for realizada em equipamento tipo portátil, operado por agente de fiscalização, a sinalização poderá ser do tipo removível.

Art. 3º. Esta resolução entra em vigor trinta dias após a data de sua publicação, mantidas as Resoluções 795/95, 801/95 e

820/96 e revogadas as disposições em contrário.

IRIS REZENDE

Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA

Ministério dos Transportes

JOSÉ ISRAEL VARGAS

Ministério da Ciência e Tecnologia

ZENILDO GONZAGA ZOROASTRO DE LUCENA

Ministério do Exército

PAULO RENATO DE SOUZA

Ministério da Educação e do Desporto

GUSTAVO KRAUSE

Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

CARLOS CÉSAR SILVA DE ALBUQUERQUE

Ministério da Saúde

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



Normas gerais de circulação e conduta

Aos prezados colegas advogados e especialistas em legislação de trânsito, de antemão, deixo uma advertência que irá economizar dois ou três minutos do seu tão atribulado e corrido dia: esse artigo não fala sobre leis de trânsito! Pessoalmente, nutro grande admiração por colegas que demonstram amplo conhecimento dos 341 artigos do Código de Trânsito, não perdendo qualquer oportunidade para citá-los de cabeça, sempre à ponta da língua. Embora seja originalmente agente de trânsito, devido ao tempo afastado da fiscalização, não tenho essa capacidade. E, em verdade, nunca tive! Entendo (com todo o respeito aos referidos colegas) que a capacidade de decorar artigos, com mais ou menos esforço, qualquer um tenha. Mas a utilidade disso hoje, na minha opinião, equivale a gravar números de telefones na cabeça. A tecnologia já nos permite consultar o CTB, seus artigos, desdobramentos e resoluções de qualquer lugar de um simples Smartphone.

Diversos especialistas são unânimes em afirmar que o Brasil tem um dos melhores códigos de trânsito do mundo. Temos aqui muitas leis que não existem em países desenvolvidos. E, talvez, seja exatamente esse o maior problema do nosso CTB: o excesso de normas. Só de resoluções são 772, até então...

Convido o caro leitor para um breve exercício. Imagine você a seguinte situação: certo dia você chega cansado de um dia de trabalho e a única coisa que você quer é entrar em casa e relaxar. Ao abrir a porta do apartamento, você se depara com sua esposa, com a vassoura na mão, terminando uma faxina (e isso não tem nenhum cunho sexista, até porque a faxina lá em casa é compartilhada). Ela o impede de en-

trar, dizendo não querer que você marque com a graxa dos seus sapatos o chão que ela acabara de encerar. Abnegado, você tira os sapatos para poder entrar, o que, no fim das contas, acabou até sendo bastante relaxante... Eis que ela o questiona com tom impositivo se vai realmente ficar de meia, estando o chão encerado. Segundo ela, o risco de uma queda seria enorme. Você prontamente tira a meia (não esqueça que ela ainda está com a vassoura na mão...).

Passados alguns minutos, ela exclama já ser tarde e que seus passos, com os pés descalços, fazem barulho que podem estar incomodando os vizinhos do andar inferior. Você vai até o quarto e calça um par de chinelos, pois não tem a intenção de começar uma discussão àquela hora da noite. E, por já ser noite, ela o interpela novamente, afirmando que você pegaria um resfriado se ficasse só de chinelo com o frio que estaria fazendo. Você, por um minuto, se impacienta. Mas logo percebe a preocupação dela com a sua saúde e volta ao armário para buscar um par de tênis.

Eis que você está voltando à sala de tênis, extremamente satisfeito pela relação de afeto e cuidado que você tem com sua esposa, quando, antes mesmo de chegar lá, você ouve os gritos dela do sofá dizendo odiar o barulho que a sola daqueles tênis faziam em contato com o piso encerado. “Você não tem um outro par de sapatos que possa calçar?!” – pergunta ela. Você, pensando em várias coisas, como o real sentido de toda aquela discussão, a razão pela qual as pessoas se casam e o estatuto do desarmamento, da meia volta, vai novamente até o armário e, mesmo já estando de pijama, acaba calçando o mesmo par de sapatos com os quais você chegara em casa há algumas horas. E a vida segue tranqui-

lamente, como se nada tivesse ocorrido...

São situações desse tipo que fazem com que existam na nossa sociedade a “lei que pega” e a “lei que não pega”. Chegamos ao cúmulo de termos a necessidade de legislar sobre o óbvio! Assim como no exemplo da imagem abaixo, onde o governo do estado do Rio de Janeiro instalou há algum tempo em Niterói placas de Proibido Assaltar.

De nada adianta termos leis para tudo se as mesmas não forem fiscalizadas e se seus infratores duramente penalizados. Existem casos de países, como a Espanha, por exemplo, que conseguiram em um curto espaço de tempo reduzir drasticamente a mortalidade no trânsito com essas medidas. Essas, que são medidas com resultados obtidos em curto prazo, associadas a medidas educativas, que geram resultados em longo prazo, fariam de fato alguma diferença no trânsito brasileiro.

E no que diz respeito à educação, se não apenas os futuros candidatos à habilitação, pois nem todos se tornarão necessariamente condutores, mas todos os cidadãos, que utilizam de alguma forma as vias públicas, saíssem das escolas conhecendo pelo menos um dos vinte capítulos do CTB, sendo mais especificamente o capítulo III, que se refere às NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUÇÃO, teríamos certamente um trânsito de fato seguro, no qual todos estariam cientes de suas responsabilidades e não precisaria se legislar sobre coisas óbvias e banais. E, dessa forma, seria mais fácil a implementação de um CENTRO DE (TRANS) FORMAÇÃO DE CONDUTORES.

* 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.

IMPORTANTE

VI Encontro Global reforça o compromisso mundial pela Segurança no Trânsito

Mais de 270 participantes vindos de diversos pontos do planeta, com muita vontade de fazer a diferença por um trânsito mais humano e seguro. Essa é a receita que deu vida ao VI Encontro Mundial de ONGs pela Segurança no Trânsito, promovido pela Global Alliance of NGOs for Road Safety (Aliança Global de ONGs pela Segurança no Trânsito). A Fundação Thiago Gonzaga estava presente nesse grande evento. A equipe Vida Urgente embarcou para a Grécia e levou na bagagem algumas das principais ações desenvolvidas nos últimos dois anos, além das experiências acumuladas em mais de duas décadas de atuação.

Em cinco dias de workshops, palestras e debates, organizações não-governamentais, líderes de empresas e agentes públicos ligados à mobilidade reforçaram a importância do combate à violência no trânsito. “A Segurança no Trânsito não deveria ser diferente de qualquer outra doença não comunicável”, defendeu Matthew

Baldwin, coordenador europeu pela Segurança no Trânsito e Mobilidade Sustentável, destacando que esta também é uma questão de saúde pública. No entanto, para Ahmed Shelbaya, criador e diretor da Nada Foundation (Egito), a sociedade como um todo tem dificuldade de ver a questão por essa ótica:

“Se descobríssemos um tratamento/cura para o câncer amanhã, imediatamente o aplicaríamos. Nós já temos o tratamento para a violência no trânsito, mas não o colocamos em prática”, lamenta.

Além disso, Etienne Krug, Diretor do Departamento de Prevenção de Violências, Lesões e Incapacitações da Organização Mundial de Saúde (OMS), chamou a atenção para o modelo de trânsito que adotamos, centralizado nos automóveis: “Nós passamos o último século construindo um sistema de transporte baseado em carros. Precisamos dedicar o próximo século a construir um sistema de transporte em torno de pessoas.

Precisamos pensar nos ciclistas, nos pedestres. Só assim vamos avançar”, concluiu.

Com a proximidade do fim da Década de Ação, apesar de muitos bons resultados terem sido apresentados no Encontro, os objetivos traçados ainda não foram atingidos. Dessa forma, os participantes renovaram o compromisso por um trânsito mais seguro, com a meta de diminuir em 50% as mortes e lesões graves até 2030. Nesse cenário, David Ward, presidente da Towards Zero Foundation e da Global NCAP, destaca o papel das organizações da sociedade civil: “Se pensarmos no que foi realizado nos últimos 20 anos, nada disso teria acontecido sem as ONGs. Por isso, a campanha #50by30 é tão importante. Precisamos garantir que a segurança no trânsito siga na agenda de discussão mundial”, argumenta. E, para que as atividades das instituições apresentem ainda mais resultados, a diretora executiva da Global Alliance, Lotte Brondum, frisou a importância da vontade política e convocou:

“Nós chamamos os governos para que se comprometam a agir”, convocou.

O VI Encontro Mundial de ONGs pela Segurança no Trânsito aconteceu de 9 a 13 de abril em Chania, na Grécia. Maior evento já realizado até hoje pela Global Alliance, ele também serviu de preparação para a III Conferência Ministerial Global, marcada para 19 e 20 de fevereiro de 2020, em Estocolmo, na Suécia.



ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Espaço do Presidente
Vergonha à vista!**
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Radar, bom senso
e caldo de galinha**
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR



**Carteira Nacional
de Habilitação**
PÁGINA 7

RODRIGO VARGAS DE SOUZA



**Normas gerais de
circulação e conduta**
PÁGINA 15