

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
AGOSTO DE 2017
ANO 8 - Nº 92

EDITORIAL

O verdadeiro arrocho
orçamentário imposto
à Polícia Rodoviária
Federal já está
refletindo nas estradas
de nosso país.

PÁGINA 2

SC-401: Rodovia da Morte?



No último Dia dos Pais, a SC 401 foi palco de mais uma tragédia viária, que ceifou a vida de dois jovens, contribuindo para mais um lamentável recorde de vítimas fatais na via que dá acesso ao Norte da Ilha de Florianópolis. Até aonde vai o descaso das autoridades? (Pág. 3)

CNH digital começa a valer a partir de fevereiro de 2018

Página 4

Sociedade poderá sugerir mudanças na formação de condutor

Página 4

Deficientes isentos de taxa na renovação da CNH

Página 11

KOERICH
Gente Nossô

1º NÚMERO
EM MÓVEIS

RESPEITAR O TRÂNSITO É RESPEITAR A VIDA.



SENTIDO
CIRCULAR
OBRIGATÓRIO



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA
DE BICICLETAS



PROIBIDO
MUDAR DE
FAIXA DE
TRÂNSITO

EDITORIAL

ALTO PREÇO

O verdadeiro arrocho orçamentário imposto à Polícia Rodoviária Federal já está refletindo nas estradas de nosso país. Não bastasse a violência no trânsito, os números de roubos de cargas têm crescido assustadoramente, como nunca antes na história do Brasil.

Os números que já eram vergonhosos, agora beiram o caos. Para se ter uma ideia, de 2011 a 2016, foram registradas 97.786 ocorrências desse tipo no país neste período, segundo os dados de um estudo sobre o impacto econômico do roubo de cargas no Brasil, divulgado recentemente pelo Sistema Firjan.

Em 2016, foram 4.056

casos acima do registrado em 2015. O crescimento foi puxado por Rio de Janeiro com 2.637 registros e São Paulo com 1.453 casos a mais que no ano anterior. Juntos, esses estados representam 87,8% dos registros de 2016. E, neste ano, a situação já tem se apresentado muito pior.

Em São Paulo, o crescimento desse tipo de crime foi de 23% nos primeiros seis meses deste ano em comparação a igual período do ano passado. Em números absolutos, eles saltaram de 4.398 para 5.417. O crescimento de junho, de 19% ante o mesmo mês de 2016, é o 13º consecutivo – a maior sequência de altas desse tipo de crime deste

2009, quando o Estado registrou uma série de 18 meses.

Nas estatísticas galopantes dos roubos de cargas, o Rio de Janeiro sofre cerca de 28 ataques deste tipo todos os dias e o medo viaja de carona em caminhões de empresas de transporte de cargas da região. Esse tipo de crime cresceu cerca de 25% no primeiro semestre em comparação com o mesmo período do ano passado. Ao todo, foram registradas 5.179 ocorrências entre

janeiro e junho de 2017, contra 4.148 em 2016.

No território nacional, um roubo de caminhão acontece a cada 23 minutos, posicionando o Brasil como o oitavo país mais perigoso para o transporte de cargas, em uma lista com 57 países. Em 44 dias, o Brasil registrou o número total de roubos de cargas nos Estados Unidos e Europa juntos em um ano inteiro.

Uma situação lamentável, que nem mesmo a atuação de 3.600 homens

do Exército e da Marinha conseguiu inibir.

Por fim, além de aumentar a exposição à violência, o roubo de cargas está levando a outros efeitos colaterais, como elevação dos preços de produtos e geração de entraves ao transporte rodoviário no país.

Ainda assim, o governo federal insiste em cortar recursos do já defasado orçamento da Polícia Rodoviária Federal. Uma vergonha! É uma situação de guerra cada vez mais preocupante.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O Monatran

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

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Ildo Rosa

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o

APP
CARRO 100%

O aplicativo Carro 100% ajuda o motorista a verificar itens de segurança do veículo e saber a hora de fazer a revisão. Disponível gratuitamente para smartphones, o aplicativo agiliza a checagem de vários componentes e sinaliza o que precisa ser feito. Assim o dono do carro, sabe antecipadamente os componentes que devem ser checados, uma forma simples e prática que evita quebras inesperadas.

A revisão de férias deve considerar os seguintes itens: Sistema de arrefecimento para evitar o superaquecimento do motor; Freios; Suspensão; Lubrificação no motor; Palhetas do parabrisa; Bateria; Pneus; Luzes de sinalização e faróis. Saiba mais no site: www.carro100.com.br

MOTOCICLETAS
X HOMENS

Segundo a Seguradora Líder, 88% das indenizações por morte em acidentes com motocicletas, em 2016, foram para vítimas do sexo masculino. Para os casos de vítimas com sequelas permanentes, 78% 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.

ATENÇÃO
FEMININA

Em 2016, foram pagas 434.246 mil indenizações pela Seguradora Líder-DPVAT por acidentes de trânsito em todo o Brasil. Desse número, apenas 25% foram para mulheres. De janeiro a dezembro de 2016, a maior incidência de indenizações pagas foi para vítimas do sexo masculino, mantendo o mesmo comportamento dos anos anteriores.

E esse comportamento se repete no resto do mundo. De acordo com estudo realizado pela seguradora britânica Privilege, a mulher dirige com mais atenção do que o homem, o que a faz se envolver menos em acidentes. (Fonte: Portal do Trânsito)



SC-401 - Rodovia da morte?

GENTILEZA GERA GENTILEZA

Neste mês de agosto, um jovem de 21 anos surpreendeu positivamente o Brasil, quando deixou um bilhete pedindo desculpas por um arranhão que fez sem querer em um carro de luxo estacionado no Bairro Santa Mônica, em Florianópolis, enquanto tentava manobrar o seu veículo, e informando seu telefone para contato.

A honestidade do jovem comoveu o proprietário do veículo arranhado, um Porsche, que não pretende cobrar que o rapaz pague pelo conserto. “Na verdade foi só um arranhão, em uma rua em que, provavelmente, ninguém viu o que aconteceu. Matheus [o jovem] não tinha motivo nenhum para ter essa atitude, foi só uma questão de ética. Temos que valorizar esse tipo de prática”, elogiou o proprietário do Porsche.

QUE SIRVA DE ALERTA!

Na cidade de Indaial, no Vale do Itajaí, uma tragédia chocou a todos neste mês de agosto. Um menino de três anos morreu após cair do carro em movimento, dirigido pelo seu pai. A porta do veículo se abriu em uma curva e, avaliando a dinâmica do acidente, acredita-se que o garoto não usava o cinto de segurança.

Uma dor sem precedentes, que apenas Deus pode ser capaz de confortar. Ainda, consideramos importante registrar o fato neste espaço como alerta aos demais pais e cuidadores, que fiquem sempre atentos à legislação de trânsito, a fim de se evitar situações como esta.

Omissa e irresponsável definem a postura do Governo Estadual com relação à rodovia catarinense campeã em registro de imprudência no Estado. No último Dia dos Pais, a SC 401 foi palco de mais uma tragédia viária, que ceifou a vida de dois jovens, contribuindo para mais um lamentável recorde de vítimas fatais na via que dá acesso ao Norte da Ilha de Florianópolis.

Uma tragédia anunciada. Um alerta que não nos cansamos de repetir neste espaço, por acreditar que muitas vidas poderão ser salvas como resultado de uma ação efetiva por parte de nossos administradores públicos.

Todavia, estranhamente, temos acompanhado o silêncio ensurdecedor das autoridades ditas competentes que, vez ou outra, aparecem com as desculpas mais esfarrapadas que se têm notícia. O mais intrigante é que o Centro Administrativo do governo está, há anos, localizado às margens desta via. Aliás, chegamos a nos encher de esperança quando da sua instalação. No entanto, nem mesmo o convívio diário com as mazelas desta rodovia fora de lugar parece comover os que deveriam zelar pelo bem estar da população.

No início do ano passado, chegou a ser lançado um projeto que prometia transformar a SC 401 em uma avenida compartilhada

até 2018. Porém, até hoje não saiu nenhuma vírgula do papel, alegando-se falta de recursos. Para aumentar a vergonha, desde 2002, está engavetado na Celesc um projeto para iluminação pública da via. Como de costume, o Deinfra chegou a anunciar o convênio e a promessa de levantar os recursos, na época, mas depois nunca mais foi tocado no assunto. E a rodovia mais movimentada do Estado segue do mesmo jeito, às escuras, esburacada, com sinalização e drenagem pra lá de deficientes, necessitando das mais básicas estruturas como acostamento, meio-fio, passarelas para pedestres, ciclovia, etc.

As raras melhorias são emergenciais e pouco eficientes, à exceção da “recente” conclusão da duplicação da via, mas que ainda deixou muito a desejar. O fato é que, entra governo e sai governo, e todos parecem empurrar o problema com a barriga, com a desculpa velada de que precisam aguardar a resolução de um imbróglio na Justiça, onde é discutida uma indenização bilionária pela não instalação da praça de pedágios na rodovia, desde a década de 90.

Enquanto isso, seguimos com a nossa luta, na esperança de que um dia, o clamor da população seja ouvido e alguma providência séria e eficaz seja tomada por um trânsito mais humano e seguro.



DENATRAN

Sociedade poderá sugerir mudanças na FORMAÇÃO DO CONDUTOR



AUDIÊNCIAS PÚBLICAS COMEÇAM NO FIM DE AGOSTO EM TODAS AS REGIÕES DO PAÍS

Após anos de debate, foi finalizado pelos técnicos que compõem a Câmara Temática de Educação para o Trânsito, Formação e Habilitação de Condutores do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), a minuta da nova Resolução 168/04 que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e outras vertentes da área.

Para ouvir a sociedade sobre as propostas de mudanças, o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) marcou cinco consultas públicas, uma em cada região do país e irá abrir espaço para que a sociedade se manifeste a respeito das mudanças propostas na minuta da nova Resolução. Veja as datas e locais das Consultas:

1ª – Dia 29 de Agosto de 2017, às 09:00hs, na sede do DETRAN – AM, em Manaus;

2ª – Dia 1º de Setembro de 2017, às 09:00hs, na sede do DETRAN – PE, em Recife;

3ª – Dia 04 de Setembro de 2017, às 09:00, na sede do DETRAN – MS, em Campo Grande;

4ª – Dia 06 de Setembro de 2017, às 09:00hs, na sede do DETRAN – SP, em São Paulo e

5ª – Dia 12 de Setembro de 2017, às 09:00, no Auditório João Daudt, no Hotel SESC CAMPESTRE – RS, em Porto Alegre.

Para participar, o cidadão precisa preencher um formulário que está disponível no site do Denatran www.denatran.gov.br

Saiba mais: A Consulta tem como objetivo apresentar propostas para

qualificar o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos, realização dos exames, expedição de documentos de habilitação, cursos de formação especializados e reciclagem, com base em teorias e práticas pedagógicas que sejam capazes de promover um trânsito seguro.

“É o meio mais transparente de mostrar o que está sendo feito, para sentirmos a repercussão junto à sociedade. Essas normas visam aumentar a segurança e ter um condutor consciente; mas isso tem que corresponder ao anseio dos cidadãos”, diz o coordenador de Educação no Trânsito, do Denatran, Francisco Garonce.

A Câmara Temática de Educação, Habilitação e Formação de Condutores, recebeu a solicitação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para fazer uma revisão do atual programa de

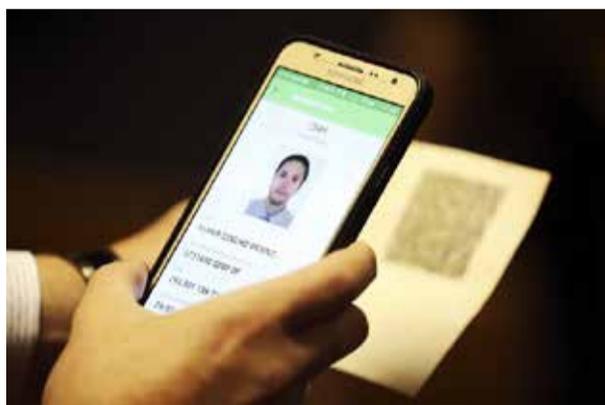
formação de condutores. O programa foi definido pela resolução 168 de 2004. Já ocorreram algumas atualizações e modificações na própria legislação de trânsito que exigem uma formação do condutor que garanta mais segurança.

Segundo Garonce, foram identificadas algumas práticas que precisam ser aprimoradas. A partir disso, a Câmara Temática, composta por 19 representantes de diversos segmentos da sociedade, que trabalham com vítimas do trânsito, familiares que desenvolvem ações na área, representações dos Centros de Formação de Condutores do país e dos Departamentos de Trânsitos Estaduais, passou seis meses revendo estudos. Também foram agregadas pesquisas recentes nessa área de formação. No final de junho chegou-se a um rascunho do que seria a Resolução.

CNH digital começará a valer a partir de fevereiro de 2018

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) aprovou no dia 25 de julho uma resolução que cria a versão digital da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A versão digital terá o mesmo valor da impressa, a de papel continuará sendo emitida e usada normalmente.

De acordo com a Resolução 684/17, a Carteira Nacional de Habilitação Eletrônica (CNH-e), deverá ser implantada pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, a partir de 1º de fevereiro de 2018, podendo o condutor optar



também pelo documento físico.

O sistema funcionará a partir de um aplicativo para smartphone, que já está em fase de testes. Dessa forma, seguirá sendo obrigatório dirigir portando a CNH, seja ela im-

pressa ou no aplicativo online. Para se certificar de que aquele documento virtual é válido, policiais e agentes de trânsito utilizarão um sistema de assinatura com certificado digital ou de leitora de QR-CODE.

Segundo o Contran, quando o serviço estiver em vigor, o motorista interessado deverá fazer um cadastro no portal do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), com o uso de um certificado digital, ou no balcão do Detran (Departamento Estadual de Trânsito). Após o login, o usuário deverá usar uma senha sempre que for visualizar o documento.

A Resolução diz ainda que as imagens utilizadas para a produção da CNH, em meio físico e digital, serão aquelas constantes na Base Central do RENACH.

QR-Code

Desde maio deste ano, todas as CNHs emitidas no país contam com um código QR impresso no verso do documento. Segundo o Ministério das Cidades, o objetivo da tecnologia é evitar fraudes e não é necessário atualizar o documento apenas para contar com o código QR. Todas as habilitações serão atualizadas conforme o prazo de vencimento, no ato da renovação do documento.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

COMPARTILHAR - MARCA REGISTRADA DO SÉCULO XXI

O trânsito é um dos problemas mais sérios que as cidades enfrentam ao redor do mundo. Entre seus efeitos deletérios dois são assustadores – a poluição química e a sonora - com suas consequências imediatas na saúde, no meio ambiente e na economia.

Estudos científicos internacionais apontam para os graves problemas decorrentes dos congestionamentos constantes, como a degradação ambiental, as doenças crônicas e a queda na produtividade de quem vive, trabalha e se transporta nessas localidades.

Segundo matéria publicada pelo jornal *O Globo*, os cariocas consideram o trânsito mais desgastante que o próprio trabalho. Pesquisadores da Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro concluíram que o desperdício com o ir e vir ao trabalho atingiu R\$35,7 bilhões em 2014, ou seja 8,1% do PIB da região. Somando a esses valores gastos com saúde chega-se a uma cifra astronômica. E esses bilhões deixaram de ser investidos em produtividade.

Esse quadro se agrava quando se observa que as cidades mais afetadas pelo chamado *nó do trânsito* não tem mais espaços para construir novas vias e nem mesmo para duplicá-las e modernizá-las. *Ben Plowden*, estrategista da *Transport for London* afirma que, "Londres não tem espaço para construir novas vias, a solução é encontrar o uso ideal para uma capacidade finita".

Esse tipo de preocupação se repete mundo afora. *Jay Kim*, do Departamento de Transportes de Los Angeles disse que "costumávamos ampliar as ruas, agora

nosso propósito é otimizá-las para vários modais de transporte".

E, não para por aí, o especialista em transporte *Chris Brown*, defende a mesma tese, de reorganização dos espaços viários disponíveis e apresenta uma série de exemplos: a cidade de Seattle já disponibilizou 3.000 lugares de estacionamento público para compartilhamento de automóveis; um projeto de Los Angeles, está examinando estratégias para remover até 2020, 100 mil carros. Este plano envolve compartilhamento de carros, bicicletas, de calçadas e a integração compartilhada da rede de transporte público, com o Uber, Lift e Taxis. Enquanto a tecnologia introduzida pelo Uber e Lift reinventou a viagem de taxi, ela também está sendo usada para facilitar outras necessidades comuns de transporte.

As cidades, principalmente as brasileiras, precisam ser reinventadas, encontrando novas formas de compartilhamento das vias, dos veículos e dos estacionamentos, principalmente nas áreas centrais, onde são cada vez mais raros, caros e de difícil acesso.

Cidades como Florianópolis, cortada internamente por estradas que se transformaram em perigosas vias urbanas, precisam ter a coragem de romper com o monopólio monomodal e parar de rodar única e exclusivamente em cima de pneus. Acima de tudo é necessário deixar de ficar de costas para o belíssimo mar de águas calmas e explorar o potencial do transporte público marítimo de qualidade. Afinal a estrada natural, de águas limpas, translúcidas e formosas está pronta, parada na frente dos usuá-

rios que se apertam, como sardinha em lata, nos ônibus que cortam a Ilha de Santa Catarina. Mas, este é apenas um exemplo do nosso atraso tecnológico. Outras cidades repetem em igual ou pior grau o mesmo modelo unimodal de transporte.

O mundo avança e a sociedade interage no compartilhamento. O carro elétrico já é uma realidade, mais lento e não poluidor, compartilhado, trocado por outro com um simples passar de cartão de crédito, enquanto as baterias se carregam e a natureza agradece.

Necessário se faz jogar as velharias no lixo, romper com os monopólios, com a corrupção endêmica e assumir o século XXI, a era do compartilhamento.

Mas, antes que tudo isso se processe, o motorista tem um compromisso imediato e definitivo com a *vida*: compartilhar o volante de seus carros, não ter vergonha de entregar a chave para quem é habilitado, toda vez que beber uma única dose.

Afinal, nos tempos que começam, compartilhar é viver!

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP. Professor Adjunto da UFSC 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, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente de Honra do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, Membro do Conselho Deliberativo do Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusuc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, NAV, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 217. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos:
Infração - média;
Penalidade - multa.

CONCREJATO
OBRAS ESPECIAIS

Mudanças no transporte público metropolitano

A Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Suderf), em parceria com o Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC e as prefeituras municipais, realiza apresentações da proposta de reestruturação do transporte público metropolitano. Os eventos começaram a ocorrer no dia 15 de agosto e seguem até o dia 24, nos municípios participantes do sistema: São Pedro de Alcântara, Antônio Carlos, Governador Celso Ramos, Santo Amaro da Imperatriz, Biguaçu, Águas Mornas, São José e Palhoça.

“É muito importante que os moradores da região metropolitana conheçam as mudanças propostas no sistema de transporte coletivo que vão afetar diretamente a vida das pessoas. Com a unificação dos sistemas de transporte público municipais com o sistema intermunicipal, criando um só sistema metropolitano, será possível oferecer melhores serviços e mais conforto aos

passageiros dos ônibus, com tarifas médias mais baixas que as atuais. Queremos realizar um processo participativo para aprimorar a proposta a partir da visão da população e das sugestões da sociedade civil”, explica o superintendente da região metropolitana da Grande Florianópolis, Cássio Taniguchi.

Segundo o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus), atualmente existem muitas superposições de linhas municipais com intermunicipais, além de superposição de linhas de diferentes empresas. “Esse diagnóstico nos mostra que temos, hoje, um sistema de transporte ineficiente. Com o novo sistema, buscamos ter ônibus confortáveis e mais rápidos para mudar a cultura dominante do automóvel na região metropolitana de Florianópolis”, comenta o coordenador do Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC, Werner Kraus Junior.

O projeto de reestrutu-



ração do transporte público metropolitano elaborado pelo Observatório prevê uma maior oferta de horários, mais conectividade entre os municípios da região continental e melhor qualidade dos ônibus que atenderão a população. Outra mudança importante é a reordenação dos itinerários das linhas de ônibus com a

utilização de dois terminais de integração, um em Biguaçu e outro em Palhoça, que resultará em uma maior cobertura territorial do sistema de transporte público.

Hoje há uma grande oferta de linhas para Florianópolis e poucas opções para se deslocar entre os demais municípios. Quando o usuário de ônibus

quer transitar entre São José e Biguaçu, por exemplo, muitas vezes precisa ir até o centro da Capital e pagar duas passagens intermunicipais para chegar ao seu destino, pois não encontra alternativa direta entre os dois municípios.

A proposta a ser debatida com a população nos próximos meses refere-se à fase inicial do sistema integrado metropolitano. Para as etapas futuras, já se dispõe de projeto de linhas de BRT conectando novos terminais, formando uma rede de alta capacidade e de alta velocidade.

No momento, o Governo de Santa Catarina, por meio da Suderf, está buscando recursos para viabilizar a implantação de corredores exclusivos de BRT e das estações de embarque ao longo da BR-101 e BR-282.

As apresentações da proposta de reestruturação do transporte público metropolitano estão conduzidas por técnicos da Suderf, além da equipe da UFSC e das prefeituras municipais.

Visita às obras de restauração da Ponte Hercílio Luz

O governador Raimundo Colombo e secretários de Estado visitaram no dia 7 de agosto, as obras de restauração da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. Após participar de reunião com equipe técnica e percorrer a ponte, Colombo parabenizou todo o grupo envolvido na obra pelo bom andamento dos trabalhos. “Temos todo um ambiente de desafio e de complexidade da obra, mas também de superação, de estar cumprindo aquilo que a sociedade catarinense espera de nós. Avançamos muito, estou muito feliz em ver o quanto se fez e a qualidade e a segurança do que está sendo feito”, destacou o governador.

Acompanharam a visita os secretários de Estado da Infraestrutura, Luiz Fernando Vampiro; do Turismo, Cultura e Esporte, Leonel Pavan; da Assistência Social, Trabalho e Habitação, Valmir Comin; e do Desenvolvimento Econômico Sustentável, Carlos Chio-



dini; o secretário adjunto do Deinfra, Paulo França; o secretário executivo de Assuntos Estratégicos, Cesar Souza Jr; e o engenheiro fiscal da obra, Wenceslau Diotallevy; além de representantes da empresa Teixeira Duarte, responsá-

vel pelo último ciclo das obras.

As equipes trabalham atualmente em diferentes frentes. São procedimentos como os preparativos para a obra receber o peso extra da estrutura provisória que vai sustentar as barras

de olhal, para que estas possam ser trocadas em uma etapa mais adiante.

O engenheiro fiscal da obra da Ponte Hercílio Luz, Wenceslau Diotallevy, explicou que antes da troca das barras de olhal será necessária uma nova operação para transferência de carga da ponte para a estrutura construída abaixo da obra, a chamada ponte segura. Será um trabalho semelhante ao realizado em fevereiro deste ano, quando foram transferidos cerca de 20% de carga da ponte. O procedimento foi executado com sucesso em uma ação de quatro horas, entre a noite do dia 11 e a madrugada do dia 12.

Agora, serão transferidos os 80% restantes, em procedimento previsto para o início de outubro. Depois dessa transferência definitiva de carga, serão trocadas as barras de olhal e substituídas outras peças. Todas as peças novas já estão sendo compradas e estão chegando ao canteiro de obras.



ILDO ROSA*

As multas e a renovação de frotas

Os contínuos aumentos de combustíveis promovida pelo Estado, visando compatibilizar os custos de nova demanda, vêm acentuando as dramáticas diferenças entre os veículos de transporte não motorizados menos poluentes, mas que na realidade contribuem como maior vantagem a não presença de combustíveis fósseis, ainda muito empregados no mundo todo, enquanto os motorizados todos nós já conhecemos.

Por outro lado, os custos de manutenção vêm superando seus indicadores, o que vai gradativamente inviabilizando o transporte individual.

Nunca se roubou tantos veículos quanto agora, o que certamente vem levando as seguradoras a repassarem esse aumento de valores aos clientes, ainda envolvidos com a crise dos combustíveis.

Já o valor das multas hoje lançados na estratosfera, promovem verdadeiros confiscos junto aos envolvidos, cada vez mais resultando os incrementos das infrações, tanto as de grande porte quanto as mais leves, abarrotando os cofres dos órgãos de trânsito enquanto que o usuário en-

frenta cada vez mais dificuldades para saldar seus compromissos quase que de natureza expropriatória, sendo assim impelido a valer-se do transporte público mal administrado e emparedado entre as tarifas escorchantes contaminadas pelo subsídio, o que faz com que o tributo recolhido pelo município retorne pela via do transporte empregado para reduzir o custo da tarifa.

O curioso é que justamente as infrações onde são tipificadas penas mais drásticas são as que vêm apresentando maior incidência.

Especialmente as associadas ao ato de dirigir embriagado, ou seja, ou se bebe muito mais ou falta uma desejável fiscalização ou um pouco de cada um.

A qualificação da infração como gravíssima foi estendida a várias outras condutas entre elas o ato de dirigir portando o celular, estacionar em vaga de deficiente ou idoso, falta de habilitação ou recusar-se ao teste do bafômetro.

Com tudo isto, fica por demais claro que não se trata aqui de ineficiência de nosso Código de Trânsito e sim

de uma nova cultura de Mobilidade, adoção de princípios de direção defensiva e o respeito aos outros condutores.

As demandas identificadas pelos gestores continua induzindo de forma, algumas vezes irresponsável ciclo-faixa onde o compartilhamento de diferentes modais induz erro aos mais frágeis, que acreditam trafegar em uma via protegida e se deparam com a presença de ônibus e caminhões que avançam sobre o, de por vezes frágil, sistema demarcado da ciclo-faixa.

A complexidade de tudo que diga respeito ao trânsito nos coloca diariamente frente a difícil escolha de optar pela mobilidade em nossas intrincadas cidades e o mínimo de segurança assim esperado.

“Uma tarefa de todos nós”

* Delegado aposentado da Polícia Federal. Presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis. Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Presidente do Conen/SC.

VOCÊ SABE O QUE É ISSO?

A partir de 2018 o Isofix será obrigatório nos veículos brasileiros...

A Resolução 518 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) determinou que todos os novos projetos de automóveis, caminhonetes e utilitários, produzidos no Brasil ou importados, deverão possuir os sistemas de fixação Isofix a partir de 29 de janeiro de 2018. Depois de dois anos, em 2020, a medida valerá para todos os veículos em produção no país.

Isofix é um sistema considerado mais seguro que o uso do cinto de três pontos na fixação dos assentos, por ser menos suscetível a erros de instalação e não permitir folgas.



De acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária, a palavra ISOFIX pode ser traduzida como Padronização Internacional de Organização de Fixação, cujo objetivo é pa-

dronizar e simplificar o encaixe dos dispositivos de retenção (bebê conforto, cadeirinha de criança e booster), garantindo a eficiência do produto. Ele exige pontos de ancoragem específi-

cos, tanto no veículo quanto na cadeirinha.

De acordo com estudo do Inmetro, ele prende melhor o produto e, com isso, aumenta a segurança das crianças. O sistema é composto por dois pontos de fixação na base (bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação) que se encaixam a dois pontos no veículo, localizados no vão entre o assento e o encosto do banco traseiro. Um terceiro ponto no carro se liga a uma espécie de gancho da cadeirinha, evitando que o dispositivo se movimente. Esse ponto pode estar no assoalho, na parte de trás do encosto ou

na lateral do carro (na mesma área de onde saem os cintos de segurança).

Testes realizados na Europa demonstram que os dispositivos fixados com ISOFIX reduzem o deslocamento dos dispositivos para transporte de crianças. Há um menor deslocamento do pescoço, ombros e coluna cervical, reduzindo as lesões nas crianças transportadas dessa forma.

De acordo com os testes, os dispositivos fixados com ISOFIX tiveram eficácia de 96% de encaixe correto, contra 30% dos dispositivos fixados com cinto de segurança.

Verba de multas poderá ir para o trânsito

Como ninguém gosta de levar uma multa de trânsito, é normal reclamar. Muitos, aliás, ficam mesmo indignados. Além disso, para onde vai o dinheiro arrecadado com as multas? Não são poucos os que consideram haver uma “indústria das multas”, vendo nelas uma fonte de recursos para as prefeituras.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) — Lei 9.503/1997 determina que o valor arrecadado com multas seja usado exclusivamente para sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação no trânsito.

Com o intuito de aumentar a segurança dos órgãos gestores desses recursos sobre a regularidade da aplicação dos valores arrecadados para melhoria da segurança das vias, o Projeto de Lei do Senado 158/2017, de Dário Berger (PMDB-SC), pretende transformar em lei a Resolução 638/2016 do Contran, que destina a aplicação da verba para serviços de pavimentação, recapeamento, tapa-buracos e recomposição de pista, e para adequar calçadas. O texto aguarda relator na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

“Como é uma regulamentação infralegal, ela não tem o poder de uma legislação. O cidadão vai sentir que o pagamento da multa vai ser revertido em benefício dele em obras de infraestrutura nas vias”, disse o senador.

Conforme a área técnica do Departamento Nacional



Senador Dário Berger (PMDB/SC)

de Trânsito (Denatran), arrecadou-se em 2017, até o mês passado, R\$ 4,6 bilhões, dos quais 95% vão para os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), que incluem o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), a Polícia Rodoviária Federal, os conselhos de trânsito e as polícias militares estaduais e do Distrito Federal.

Os outros 5% são encaminhados para o Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset), que custeia despesas do Denatran relativas à operacionalização da segurança e educação de trânsito, nos termos da Lei 9.602/1998.

De acordo com o Denatran, os recursos ao Funset destinados ao órgão têm sido contingenciados para o cumprimento da meta de superavit primário do governo, o que tem inviabilizado o repasse voluntário de recursos aos órgãos e entidades integrantes do SNT ou qualquer outra forma de parceria.

Ainda conforme o departamento, caso houvesse maior disponibilização dos recursos arrecadados pelo Funset ao Denatran, seria possível aplicar os recursos do referido fundo em diversos projetos que objetivam promover a educação, a cidadania, e os princípios e atitudes favoráveis à vida e à democratização do trânsito.

De acordo com o artigo 320 do CTB, “a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”.

FALTA DE INVESTIMENTO

O orçamento do Ministério dos Transportes em 2017 para manutenção e construção de rodovias federais é de R\$ 9,7 bilhões, segundo a consultora do Senado Liliane Colares.

“Desse montante, R\$ 8,8 bilhões são arrecadados com multas, mas o cidadão não vê

retorno algum.”

A advogada Mércia Gomes, do Instituto Trânsito Direito, de São Paulo, explica em que estados da Federação a resolução que o projeto quer transformar em lei é efetivamente aplicada ou sumariamente ignorada.

“Em Santa Catarina, a arrecadação é feita de forma descentralizada e isso faz com que os recursos retornem para a origem dos órgãos

atuadores em seus respectivos municípios e apliquem na forma do artigo 320. Enquanto isso, a Bahia não tem apresentado números. Em São Paulo, isso já foi motivo de ação pelo Ministério Público. Em Minas Gerais os recursos não têm sido destinados da forma estipulada pela legislação. Vale destacar que teremos planilha com cada estado após 1º de novembro de 2017.”

Obras nas BRs-285 e 282 são tema de audiência no DNIT

Foto: Julio Cavalheiro / Secom



O governador Raimundo Colombo participou no dia 27 de julho, em Brasília, de audiência com o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Valter Casimiro Silveira. Entre os temas do encontro, as obras já em andamento na BR-285, a Serra da Rocinha, no Sul de Estado; e o projeto de melhorias na BR-282, na Serra Catarinense.

Colombo afirmou que as obras no trecho catarinense da BR-285 estão avançando em um bom ritmo. Mas explicou que, para finalizar os trabalhos em 2018, ainda é preciso que o governo federal repasse mais cerca de R\$ 65 milhões para a última etapa, valor já previsto no orçamento do próximo ano. “Agora, nós do governo, junto à bancada catarinense, vamos acompanhar todos os procedimentos burocráticos para seguir com o cronograma”, acrescentou. O trecho catarinense da rodovia, na Serra da Rocinha, conta com 22 quilômetros, ligando Santa Catarina ao estado vizinho do

Rio Grande do Sul.

Na audiência, também foi apresentado um projeto para melhorias e implantação de trechos com terceira faixa na BR-282, entre Palhoça a Lages. Segundo Colombo, o projeto prevê R\$ 105 milhões em investimentos, contemplando intervenções em cerca de 50 pontos considerados críticos. A ideia é lançar o edital o mais breve possível para começar executar os primeiros trechos em 2018. “Esse é hoje um dos maiores gargalos entre as rodovias federais em Santa Catarina. O trânsito é muito intenso, e as viagens por ali cada vez mais longas. Sabemos da limitação financeira do atual cenário, mas é preciso investir na rodovia para reverter a situação e garantir segurança para todos que passam pela região”, afirmou Colombo.

Também acompanharam a audiência em Brasília, o secretário de estado de Turismo, Cultura e Esporte, Leonel Pavan, o secretário executivo de Articulação Nacional, Acélio Casagrande, e a secretária



Especialistas pedem mais educação para condutor

O Brasil é o quarto país onde o trânsito mais mata, mesmo estando longe de ser aquele que possui mais automóveis circulando. Embora na letra da lei o investimento em educação no trânsito seja obrigatório, a falta de um valor específico faz com que 80% da verba das multas acabe direcionada para fiscalização e policiamento, de acordo com a consultora Liliane Colares.

Para a advogada Mércia Gomes, a falta de preocupação com a postura do motorista brasileiro é flagrante.

“Educação de trânsito nunca foi objeto de investimento. Quando inserirmos o tema na grade curricular das crianças, teremos jovens educados no trânsito, adultos conscientes conduzindo veículos. Hoje não vemos crianças respeitando a faixa de pedestres. Não vemos os cidadãos trocarem o carro pelo transporte público, que deveria ser mais cobrado em termos de qualidade. O Brasil não tem condutores responsáveis. Se tivesse, teríamos um número menor de acidentes. No Brasil, o número de mortes no trânsito é maior que o de mortes por câncer”, informou.

Tornar as multas mais pesadas não vai fazer do brasileiro um motorista melhor, diz Mércia.

“Acredito que o aumento dos valores da multas não altera em nada quanto à educação e conscientização no trânsito. Se não existisse o quesito da pontuação, muitos condutores teriam milhões de multas. Seria mais vantajoso para eles, por exemplo, ter uma multa por excesso de velocidade acima de 20%, do que manter a velocidade nas vias dentro do município. Seria preciso haver aulas de trânsito nas quais se apresentassem estatísticas e vídeos.”

Especialista em legislação, ela diz que todos os atores envolvidos na questão do trânsito precisam se comprometer mais e dar mais atenção ao tema.

“Temos sentido dificuldade pela falta de compromisso de gestores públicos, da iniciativa privada e, acima de tudo, da própria sociedade. Se o assunto for levado a sério nessas três esferas, vamos entender que cada um tem a sua parcela de contribuição. Só assim entraremos no rumo certo para tornar o trânsito brasileiro mais seguro, ético e cidadão.”

A opinião da advogada é corroborada pelo presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, e pelo presidente do Instituto de Segurança no Trânsito, David Duarte Lima.

“O brasileiro é um motorista despreparado. A Espanha, que reduziu 80% da violência no trânsito nos últimos 15 anos, pode nos servir de exemplo. É preferível o infrator ter certeza da punição do que ter a esperança de impunidade. É preciso investir na formação e na educação dos condutores, sem esquecer de ter vias e veículos seguros.”

Deputados e agentes de trânsito cobram renovação de bafômetros

Em audiência pública da Comissão de Viação e Transportes, deputados e agentes de trânsito cobraram no dia 15 de agosto a renovação dos etilômetros, nome técnico dos chamados bafômetros, os aparelhos que medem a quantidade de álcool no sangue no motorista.

Os equipamentos utilizados no País, afirmaram os debatedores, têm em média dez anos de uso, e a aquisição de modelos mais atualizados depende de homologação do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). Nos últimos quinze anos, o órgão autorizou apenas dois modelos.

O tenente-coronel Marco Andrade, coordenador da Lei Seca no Rio de Janeiro, disse que o estado conta com somente 180 equipamentos. “Nossos bafômetros foram homologados em 2004. De lá para cá, as necessidades mudaram, mas ainda usamos os mesmos equipamentos, que estão obsoletos”, comentou.

RISCO DE MORTE

A embriaguez ao volante matou, no ano passado, 46 mil pessoas no Brasil. Nas rodovias federais, 7% das mortes são provocadas pelo álcool, porém o número pode ser bem maior, de acordo com Marcelo Azevedo, representante da Polícia Rodoviária Federal na audiência.

Segundo ele, a PRF tem 1.800 bafômetros para todo o País, sendo que apenas mil deles estão sendo usados. Os demais precisam de manutenção. “E isso não é fácil porque os aparelhos são antigos.”

Azevedo cobrou a homologação de novos equipamentos, assim como a autorização para o uso de uma espécie de bafômetro que serve apenas para apontar indícios de uso de álcool, sem determinar a quantidade, o chamado teste passivo.

Hoje, esse tipo de exame não tem valor legal, porém pode ajudar os agentes de trânsito a selecionar os motoristas que soprarão o bafômetro. Para ter validade, o teste positivo tem de ser repetido em um prazo de dois minutos, o que atrasa as operações. “Com esse equipamento alternativo, poderíamos triplicar o número de pessoas submetidas ao teste nas operações”, apontou.

AGILIDADE

A deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR) pediu mais agilidade do Inmetro. Oito anos atrás, ela



Deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR)

Lucio Bernardo Jr. / Câmara dos Deputados



Deputado Hugo Leal (PSB-RJ)

teve um filho morto em acidente de trânsito provocado por um motorista embriagado.

Na opinião da parlamentar, a falta de aparelhos mais modernos contribui para a impunidade. “Muitas vezes, a gente não consegue punir o assassino. O motorista que matou meu filho estava com nível altíssimo de álcool e drogas e isso não entrou no processo por falta de equipamento”, lamentou.

O deputado Hugo Leal (PSB-RJ), autor do pedido de realização do debate, também solicitou pressa na análise de novos bafômetros. “Hoje o principal problema é o prazo, sim”, sustentou.

Por sua vez, a representante do Inmetro na reunião, Anna Gleice da Silva Santos, disse que o órgão aumentou o número de técnicos responsáveis pela avaliação dos pedidos, mas defendeu critérios rigorosos para a aprovação desse tipo de equipamento. Ela informou que o órgão analisa atualmente seis pedidos de homologação feitos por fabricantes.

“Estávamos com apenas um técnico à frente desses processos. Hoje, são três. Com essa mudança, os processos andarão mais rápido”, comentou. “É preciso ressaltar que não temos processos atrasados e que

o instrumento tem de atender aos requisitos do regulamento”, acrescentou.

DROGÔMETRO

Além do bafômetro, os debatedores discutiram também a necessidade de implantação dos testes para detectar o uso de drogas pelos motoristas, o chamado drogômetro. Já existem aparelhos desse tipo no mercado, porém não há regulamentação para o uso no Brasil.

O tema está sendo estudado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), de acordo com o representante do órgão na audiência pública, Francisco Garonce.

“Nosso próximo passo é a análise do consumo imediato de droga. A eficiência dos equipamentos ainda não está comprovada cientificamente, mas tenho certeza de que os testes se complementam”, declarou.

Quem atua diretamente na fiscalização do trânsito aponta a necessidade desse tipo de teste. “O uso de drogas como anfetaminas tem crescido nas rodovias federais, principalmente por condutores de veículos de carga”, apontou Marcelo Azevedo, da PRF. “Muitos motoristas estão trocando o álcool pelas drogas”, concordou Marco Andrade.



Ministra Laurita Vaz

Preso por embriaguez ao volante é proibido de frequentar bares à noite

Na hipótese de concessão de prisão domiciliar a pessoa detida por conduzir veículo sob a influência de álcool (artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro), não configura constrangimento ilegal a determinação de que o beneficiário da medida permaneça em casa em horário noturno.

Com base nesse entendimento, a presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministra Laurita Vaz, indeferiu pedido liminar de suspensão de medida cautelar de recolhimento domiciliar noturno a homem preso em flagrante por supostamente ter conduzido veículo embriagado.

Após a prisão, o juiz de primeiro grau concedeu liberdade provisória mediante o pagamento de fiança. Como a defesa alegou que ele não possuía condições econômicas de arcar com o valor arbitrado, o magistrado o dispensou do pagamento, mas fixou algumas medidas cautelares, como a proibição de frequentar bares e outros estabelecimentos onde exista o consumo de bebidas alcoólicas e a determinação de seu recolhimento domiciliar após as 20h, bem como aos finais de semana e feriados.

No pedido de habeas corpus, a defesa alega que a imposição de recolhimento

domiciliar resulta em severa restrição à liberdade do réu e só poderia ter sido determinada pelo magistrado por motivo devidamente fundamentado.

MEDIDA PROPORCIONAL

Em caráter liminar, a ministra Laurita Vaz não verificou ilegalidade na decisão da instância ordinária e ressaltou que o STJ já se manifestou no sentido de ser possível o recolhimento domiciliar com base no princípio da proporcionalidade, e, adicionalmente, como forma de aplicar medidas suficientes para a preservação da ordem pública, com carga coativa menor que a prisão ou o pagamento de fiança.

“O estabelecimento de medida cautelar de recolhimento noturno ao paciente, que foi preso em flagrante pela suposta prática do crime de embriaguez ao volante, não se revela, ao menos em juízo de cognição sumária, desproporcional ou inapropriado ao delito por ele, em tese, praticado, notadamente para evitar reiteração delitiva”, afirmou a ministra, ressaltando que ele já havia sido preso anteriormente por crime de trânsito.

O mérito do habeas corpus ainda será julgado pela Quinta Turma, sob a relatoria do ministro Felix Fischer.

Negada liminar para redução de pena a condenado por roubo de carga em SP

A presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministra Laurita Vaz, indeferiu pedido liminar de habeas corpus que buscava a diminuição da pena de réu condenado por roubo de carga em São Paulo.

O crime, que ocorreu em setembro de 2014, teria sido premeditado, com o uso, inclusive, de bloqueador de rastreador. Segundo o motorista do caminhão, ele e seu ajudante foram abordados por dois criminosos enquanto estavam se preparando para a primeira entrega do dia, que consistia em uma carga de mais de três toneladas de alimentos, avaliada em R\$41 mil.

As duas vítimas percorreram cerca de dois quilômetros com os criminosos, até o local onde outro veículo estava à espera, com o terceiro indivíduo. Um dos homens foi detido e os outros dois não foram localizados. O réu foi sentenciado a cinco anos e oito meses de reclusão, em regime inicial fechado.

A defesa requereu a diminuição da pena, assim como a fixação de regime inicial semiaberto. O advogado alega constrangimento ilegal por interferir no direito de ir, vir e permanecer do cidadão ao estabelecer regime fechado, além de não haver fundamentação para o aumento da pena.

Gravidade

A ministra Laurita destacou a fundamentação do acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) que, devido à gravidade dos fatos e tamanho da pena, entendeu que seria inviável a fixação de regime inicial que não fosse o fechado. Segundo o tribunal paulista, o crime teria sido realizado de forma organizada, privando a liberdade das vítimas por mais de duas horas, e praticado com armas de fogo.

O TJSP também concluiu que o artigo 33, parágrafo 3º, do Código Penal, deixa espaço ao juiz para, dentro da realidade vigente, dosar a pena e fixar o regime de forma a ser suficiente para a reprovação e prevenção do crime.

“Assim, o caso em análise não se enquadra nas hipóteses excepcionais passíveis de deferimento do pedido em caráter de urgência, por não veicular situação configuradora de abuso de poder ou de manifesta ilegalidade sanável no presente juízo perfunctório, devendo a controvérsia ser decidida após a tramitação completa do feito”, finalizou Laurita.

O mérito do habeas corpus ainda será julgado pela Sexta Turma, sob a relatoria do ministro Rogerio Schietti.



Ministro Rogerio Schietti



CCJ aprova efeito suspensivo de multas de trânsito até última instância

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania aprovou no dia 8 de agosto proposta que suspende o efeito de multas de trânsito até a decisão em última instância do órgão julgador.

Pela proposta, o condutor autuado por desrespeitar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB - Lei 9.503/97) só será obrigado a pagar a multa caso não apresente recurso em sua defesa no prazo estabelecido ou após o recurso ter sido negado pela Junta Administrativa de Recursos de Infração (Jari) do Departamento de Trânsito (Detran).

Atualmente, logo após o encerramento do prazo para apresentação de recurso à Jari, o condutor já fica obrigado a pagar a infração, mesmo antes do julgamento do recurso.

Arquivamento

O texto estabelece que, caso o recurso interposto não seja julgado em até 120 dias após a apresentação, o auto de infração será arquivado e o seu registro julgado insubsistente.

Foi aprovado o substitutivo da Comissão de Viação e Transportes para o Projeto de Lei 7369/02, da Comissão de Legislação Participativa, que traz mais 19 projetos apensados.

Ao analisar cada projeto isoladamente, o relator na CCJ, deputado Gonzaga Patriota (PSB-PE), apresentou diversas emendas para corrigir falhas de redação e de técnica legislativa. Entretanto, defendeu a constitucionalidade e a juridicidade de todas as propostas.

“As proposições têm em vista, entre outros objetivos, atender ao princípio da razoabilidade no setor de trânsito, de forma a minorar a



Lucio Bernardo Junior / Câmara dos Deputados

Deputado Gonzaga Patriota (PSB-PE)

possibilidade de abusos por parte da autoridade competente”, sintetizou.

O substitutivo também prevê que todas as decisões da Jari deverão ser devidamente motivadas, ou seja, justificadas. Atualmente, o órgão não precisa justificar os motivos que o levaram a acatar ou rejeitar o recurso apresentado pelo condutor.

O texto ainda altera o CTB para permitir que os Detrans de cada região possam regulamentar, por meio de sinalização, velocidades inferiores ou superiores às previamente estabelecidas no Código de Trânsito, desde que tomem como base critérios técnicos definidos pelo Contran.

TRAMITAÇÃO

O substitutivo, bem como o projeto de lei principal (PL 7369/02) e todos os 19 projetos apensados, seguem para análise do Plenário da Câmara dos Deputados.

Comissão isenta pessoa com deficiência de taxa para renovação da CNH

A Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 6599/16, do deputado Paulo Azi (DEM-BA), que concede gratuidade às pessoas com deficiência na renovação da carteira de motorista. A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

O texto recebeu parecer favorável da deputada Carmen Zanotto (PPS-SC), que apresentou uma emenda para excluir o dispositivo que propunha a criação de uma multa para estacionamento irregular em vaga reservada a pessoas com deficiência. Zanotto explicou que uma lei do ano passado já regulamentou a questão (13.281/16).

Segundo a relatora, a isenção das taxas cobradas pelos Detrans na renovação da carteira é um fator de inclusão social das pessoas com deficiência, pois possibilita maior mobilidade aos seus portadores, facilitando a execução de



Lucio Bernardo Junior/Câmara dos Deputados

Deputada Carmen Zanotto

tarefas rotineiras.

“Para alguns tipos de deficiência, esse processo de renovação é ainda mais caro, já que deve ser realizado em intervalos de tempo mais curtos do que o prazo exigido para os demais condutores”, disse Zanotto.

TRAMITAÇÃO

O projeto, que tramita em caráter conclusivo, será analisado ainda pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Dpvat pode ter pagamento parcelado

O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (Dpvat), que é pago todos os anos por donos de veículos, pode passar a ter o valor obrigatoriamente parcelado. É o que prevê o PLC 71/2017, em análise na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). O texto prevê um mínimo de três prestações para o parcelamento.

O Dpvat indeniza vítimas de acidentes de trânsito em casos de morte e invalidez permanente, além de reembolsar despesas médicas e hospitalares. O texto torna obrigatório o parcelamento, em no mínimo três prestações mensais e iguais, desde que não sejam menores que R\$ 50. Os boletos serão pagos com as parcelas do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

O parcelamento não será obrigatório se o IPVA for pago em parcela única ou se o veículo for isento do tributo, mas o projeto diz que poderá ser feito em três parcelas. A regra do parcelamento vai valer apenas para pagamentos futuros, não para os vencidos.

Resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), órgão responsável por fixar as diretrizes e normas dos seguros privados, já permite o parcelamento do seguro Dpvat, mas ele é facultativo, ou seja: cada estado determina como vai exigir o pagamento.

Na CAE, o relator da matéria é o senador Telmário Mota (PDT-RR).

Alerta a quem está para perder CNH

Os departamentos estaduais de trânsito de todo o país deverão alertar os condutores que atingirem 16 pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). É o que propõe o senador Ronaldo Caiado (DEM-GO) no Projeto de Lei do Senado (PLS) 226/2017.

O alerta servirá para lembrar aos motoristas que estão perto de acumular 20 pontos e conseqüentemente ter suspenso o direito de dirigir por um período que varia entre 6 e 24 meses. Para Caiado, a medida evitará que os motoristas sejam pegos de surpresa e fará com que eles redobrem seus esforços para evitar novas multas:

“O sistema de somatório de pontos é um remédio amargo, porém necessário para se coibir condutas antissociais ou que possam colocar em risco a vida do condutor e daqueles a sua volta. Isso é inegável. Nosso objetivo é obrigar a autoridade de trânsito a emitir um alerta automático a todos os condutores que atinjam a soma de 16 pontos na CNH nos últimos doze meses”, argumentou.

A proposta está em fase de recebimento de emendas na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). O texto receberá decisão terminativa na comissão. Se for aprovado e não houver recurso para que seja votado pelo Plenário do Senado, poderá seguir para a Câmara dos Deputados.

Idosos terão desconto de 50%

A Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa aprovou proposta que prevê a concessão de desconto de 50% aos idosos nas taxas de renovação da carteira de motorista.

A medida está prevista no Projeto de Lei 5806/16, do deputado Valdir Colatto (PMDB-SC), que recebeu parecer favorável da relatora, deputada Creuza Pereira (PSB-PE). O projeto inclui a medida no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

Hoje, o código estabelece que pessoas com mais de 65 anos devem renovar a habilitação a cada três anos, após passar por exames clínicos. “Isso significa que, a cada três anos, o idoso deve enfrentar novamente toda a burocracia estatal e arcar com o pagamento das taxas devidas para renovação da Carteira Nacional de Habilitação, onerando o já combalido orçamento familiar”, disse a relatora.

Na visão dela, devem ser criadas condições para que os exames sejam realizados sem comprometer as finanças desse segmento da população.

TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado agora pelas comissões de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Quando a criança pode deixar o assento de elevação e usar somente o cinto de segurança?

De acordo com a legislação brasileira, a criança deve usar esse equipamento de quatro a sete anos e meio de idade. Entretanto, para oferecer mais segurança, recomenda-se que a criança use esse dispositivo até os 10 anos de idade (ou até atingir 1,45 m de altura).

O assento de elevação serve para que a criança, sentada, fique mais alta, fazendo com que o cinto de segurança do carro passe nas partes do corpo que são capazes de suportar o impacto ocasionado pelo travamento das tiras do cinto de segurança em caso de colisão ou freada brusca (quadril, centro do peito e meio do ombro).

Nesse dispositivo, a criança fica sentada de frente para o movimento, na mesma posição que os demais ocupantes do veículo.

Ao contrário dos demais dispositivos, que são fixados no banco traseiro com o cinto de segurança e utilizam tiras próprias para

prender a criança ao dispositivo, o assento de elevação prende simultaneamente o dispositivo ao banco e a criança ao dispositivo com o cinto de segurança de três pontos.

No mercado, há modelos de assento de elevação com e sem encosto e, é importante que os pais façam a escolha de qual modelo irão utilizar de acordo com o tamanho da criança. Para crianças com estrutura física menor, o encosto pode oferecer melhor acomodação ao dispositivo, além de posicioná-las de forma correta no banco. Outra vantagem do encosto é para as crianças que dormem, pois elas podem apoiar o corpo nas laterais do assento de elevação, evitando, assim, de cair para frente quando pegam no sono.

Quando deixar o assento de elevação (ou booster) e usar somente o cinto de segurança?

Familiares e responsáveis devem ficar atentos ao manual do equipamento



e verificar qual o limite máximo de peso suportado (geralmente de 15 kg a 36 kg). Quando a criança ultrapassar esse peso, ela provavelmente já não precisará mais utilizar o assento de elevação.

Entretanto, é importante observar também a altura da criança. Os cintos de segurança dos carros são projetados para proteger adequadamente pessoas com mais de 1,45 m de altura. Ou seja, se seu filho ainda não possui essa altura,

ele ainda precisa utilizar o assento de elevação para que o cinto de segurança passe pelas partes corretas de seu corpo (quadril, centro do peito e meio do ombro).

Para que a criança possa utilizar somente o cinto de segurança, observe se ela consegue sentar-se confortavelmente no banco do carro, apoiando totalmente as costas no encosto, dobrando os joelhos sem escorregar para frente e se o cinto não mais incomoda

seu pescoço e sua barriga.

Jamais permita que uma criança coloque a tira transversal do cinto de segurança de três pontos sob o braço ou atrás das costas, pois assim ela não estará segura em caso de colisão ou freada brusca.

E lembre-se: só a partir dos 10 anos de idade que a criança pode ser transportada no banco da frente do veículo. Antes dessa idade ela deve permanecer no banco de trás do automóvel.

Quer dirigir no exterior? Conheça as modificações no modelo da Permissão Internacional para dirigir (PID)

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) publicou no dia 15 de agosto, no Diário Oficial da União (DOU), a portaria nº 176 que estabelece ajustes no modelo da Permissão Internacional para Dirigir (PID) e os procedimentos para a homologação de entidades com a finalidade de expedição do documento. O PID permite que brasileiros dirijam em mais de 100 países signatários da Convenção de Viena sobre

Trânsito Viário, também pode ser aceita em países que têm o Princípio da Reciprocidade com o Brasil, desde que seja apresentada junto com a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Segundo o diretor do Denatran a padronização e os ajustes no documento vieram para facilitar a comunicação entre a autoridade estrangeira e o condutor. “A CNH deve ser aceita em todos os países, mas para evitar um pos-

sível transtorno, recomendamos a emissão da PID, que funciona como tradução da CNH, por ser elaborado em oito idiomas diferentes (alemão, árabe, chinês, espanhol, francês, inglês, português e russo), já chega em território estrangeiro apto a dirigir, com documento válido para tal”, explicou Elmer Vicenzi.

Em relação à homologação de entidades para expedir o PID, as mesmas devem fazer um requeri-

mento junto ao Denatran mediante a apresentação da regularidade fiscal e à capacidade técnica, descrita na portaria.

Vale lembrar que o PID não é válida para conduzir veículo em território nacional e não equivale a documento de identidade.

A lista completa dos países Signatários da Convenção está disponível no site do Departamento Nacional de Trânsito. www.denatran.gov.br

DIA INTERNACIONAL DO PEDESTRE

Elo mais fraco da corrente do trânsito, o dia 08/AGO foi dedicado a celebrar o dia do pedestre.

Infelizmente, pedestres e motociclistas dominam as estatísticas de óbitos em acidentes de trânsito, quando não, o óbito do pedestre é ocasionado pelo motociclista, em faixa de pedestres semaforizadas ou não.

Para mudar esse cenário, muitos Municípios, a exemplo daquilo que Brasília fez no passado, têm investido em campanhas para assegurar o deslocamento com segurança para o pedestre

em faixas para travessia não semaforizadas. Alguns chegam até mesmo a instituir gestos para isso, sendo que pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN algo desnecessário.

Ocorre que independentemente de como a ação é realizada, ela é necessária para efeito de conscientização não só do condutor, mas do próprio pedestre.

O pedestre tem que ser privilegiado na travessia, mas também deve ser orientado para que seja prudente e não se lance no meio da via e espere que todos os veículos parem de forma imediata.

Outro ponto que demanda atenção especial e deve ser trabalhado em prol da segurança são os motociclistas, para que ao observar um veículo parado na via pública, reduzam a velocidade diante da eminência de se

deparar com um pedestre a realizar a travessia em local não semaforizado.

Por fim, a data deve ser celebrada e se possível, servir para uma reflexão de como tratamos nossos semelhantes quando estão em situação mais frágil no trânsito, sem nunca esquecer que todos, em algum momento do dia somos pedestres.

ESPAÇO LIVRE

Ricardo Simões*



A velocidade e os novos gestores: uma corrida para humanização do trânsito

Na equação dos acidentes de trânsito, a velocidade aparece como protagonista: é ela a responsável por um terço das mortes. Isso significa dizer que, pela pressa em chegar ao destino ou pela confiança exacerbada na própria destreza ao volante, o motorista acaba empregando velocidades impróprias. Porém, reverter esse cenário fatídico não se restringe às posturas do motorista. É nesse momento que entram em cena os gestores, incumbidos de traduzir os gargalos das cidades em uma realidade com mais qualidade de vida à população.

A receita para isso já foi até preconizada pela Organização das Nações Unidas (ONU), que definiu 50km/h como velocidade máxima para minimizar a severidade dos acidentes. Como um instrumento de conscientização, a fiscalização eletrônica auxilia para que a magnitude da medida seja internalizada pelo motorista.

Fora do campo das ideias, porém, os números revelam uma massa de motoristas que abusam da velocidade no Brasil – e mundo – afora. Parece exagero, mas, conforme dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), mesmo conscientes dos riscos, de 40 a 50% dos condutores perdem as estribelas na hora de pisar no acelerador, tanto em países em desenvolvimento como

naqueles cujo Produto Interno Bruto (PIB) é considerado elevado, como França, Dinamarca e Reino Unido, por exemplo. De um lado, a atitude parece uma reprodução negligente daquilo que é praticado por muitos, cenário que deixa à tona o fato de um sujeito que, enquanto pedestre, é pacífico e respeitador das leis, mas, atrás do volante, se torna colérico e beligerante. De outro, não respeitar os limites de velocidade pode, nada mais ser, que efeito do temperamento do condutor. Em ambos, educação, informação e fiscalização são parte da solução.

Qualquer que seja o caso em que se enquadra o motorista que abusa da velocidade, o comportamento é somado à rotina apressada das cidades, à infraestrutura viária que deixa a desejar e, por fim, aos infratores contumazes – que mesmo correspondendo a menos de 5% dos casos, desarmonizam o trânsito. Em meio a esse cenário polivalente, emergem cidades que apostam na mudança. São os vestígios da combinação de redução da velocidade e fiscalização eletrônica que a cidade de Curitiba experimenta desde novembro de 2015 com a implantação das vias calmas, de 40 km/h. Ao final de 2016 veio a notícia: menos 33% acidentes de trânsito nessas áreas.

Diante dessa referência, como fechar

os olhos para a atmosfera controversa que impera na cidade de São Paulo? E como deixar de associá-la, sobretudo, às decisões da gestão? É fato que a administração passada acertou ao adotar o padrão da ONU e, com ele, usufruir dos benefícios da redução de 41% dos acidentes de trânsito com vítima nas marginais. A atual gestão, entretanto, ignorando esses números e recomendações, acatou ao clamor popular e, com isso, anunciou a volta do limite para até 90 km/h em pistas expressas e 60 km/h em pistas locais. O reflexo já é sentido nas ruas, sendo novamente palco de mais óbitos e acidentes severos.

Em suma, o que falta à gestão pública quando o assunto é o plural e controverso trânsito, é consciência e respeito a embasamentos técnicos para tornar as cidades, na limitação em que carregam, espaços humanizados para todos os atores que dele fazem parte, sejam eles motorizados ou não. E aos motoristas, faltam altivez e empatia para tomar para si a parcela de responsabilidade que lhe cabe para reverter um trânsito, hoje, nefasto.

*Ricardo Simões é gerente de produtos da Perkons e membro da Comissão de Estudos de ITS da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT)



CARTAS

ORÇAMENTO

É revoltante a falta de equilíbrio nas finanças do governo. Vi recentemente essa agressão à Polícia Rodoviária Federal ao ser cortada quase metade da verba destinada à instituição. Em contrapartida, o governo analisa um aporte aos partidos no valor de 3,5 bilhões de reais. Existe alguma contradição porque, na minha opinião, uma verba dessa deveria ir para onde há mais necessidade.

Pedro Moranotisk – São José/SC

SORRISO

Eu não acredito que podia sorrir para a Carteira Nacional de Habilitação e eu não sabia. Todo o Brasil mostrando seriedade e um rapaz de 33 anos quebrou essa tradição. Que bom! Isso motiva as pessoas a serem mais felizes e sorrirem para a vida. Preciso renovar minha CNH logo.

Daiane Ambrósio – São Paulo/SP

PREFEITO

Eita povo chato. O prefeito de Florianópolis tira uma foto com sua família no carro e sempre tem um bando de chato para criticar. O carro tem espaço para sete lugares e cabe toda a família. Mas antes de perguntar, as pessoas já começam a falar mal. Eu nem votei nesse prefeito, mas não é por isso que tenho que ser intolerante com ele.

Jéssica Souza – Florianópolis/SC

RADAR

Senhor Roberto Bentes, esse mal é realmente necessário. E acho que muitas tragédias já aconteceram por falta dos radares nos semáforos. Ficar a mercê da consciência dos motoristas é um risco. Não temos motoristas, temos muitas vezes selvagens em busca de adrenalina. Tomara que voltem logo esses radares para nossa cidade.

Carlos Correia – por e-mail

PONTE

Gente, eu não estou preparado para a conclusão da obra da ponte Hercílio Luz. Parece que vai acontecer mesmo... brincadeira a parte eu torço para que essa obra seja concluída e nós, povo da região, possamos ter a liberdade de ir e vir por essa ponte. Conseqüentemente, feche essa torneira de dinheiro público.

Fábria Nascimento – Palhoça/SC

URNA

Concordo totalmente com o doutor José Roberto Dias. Vejo governantes tomando decisões de olho na urna e não no povo. Se beneficiar o povo, que sorte! Atualmente, a máquina funciona somente para o político ter uma carreira estável e duradoura. Obras que não dão voto, ou projetos deste tipo, não vão para frente porque podem tirar votos. Além disso, quando há um projeto polêmico, o beneficiário será um terceiro, que nunca é o povo.

Eron Livramento – Campo Grande/MS

DETRAN

Fico feliz em ver esse encontro de todos os Detrans do país. Essa união faz fomentar boas ideias para o trânsito. O tema foi propício, trânsito mais seguro e humanizado. Entretanto, tudo isso irá esbarrar em dois fatores: Um governo devagar na tomada de decisões e na consciência dos motoristas. A parte deles está sendo feita, agora depende dos governantes e de nós mesmos.

Letícia Andrade – São Paulo/SP

PRF

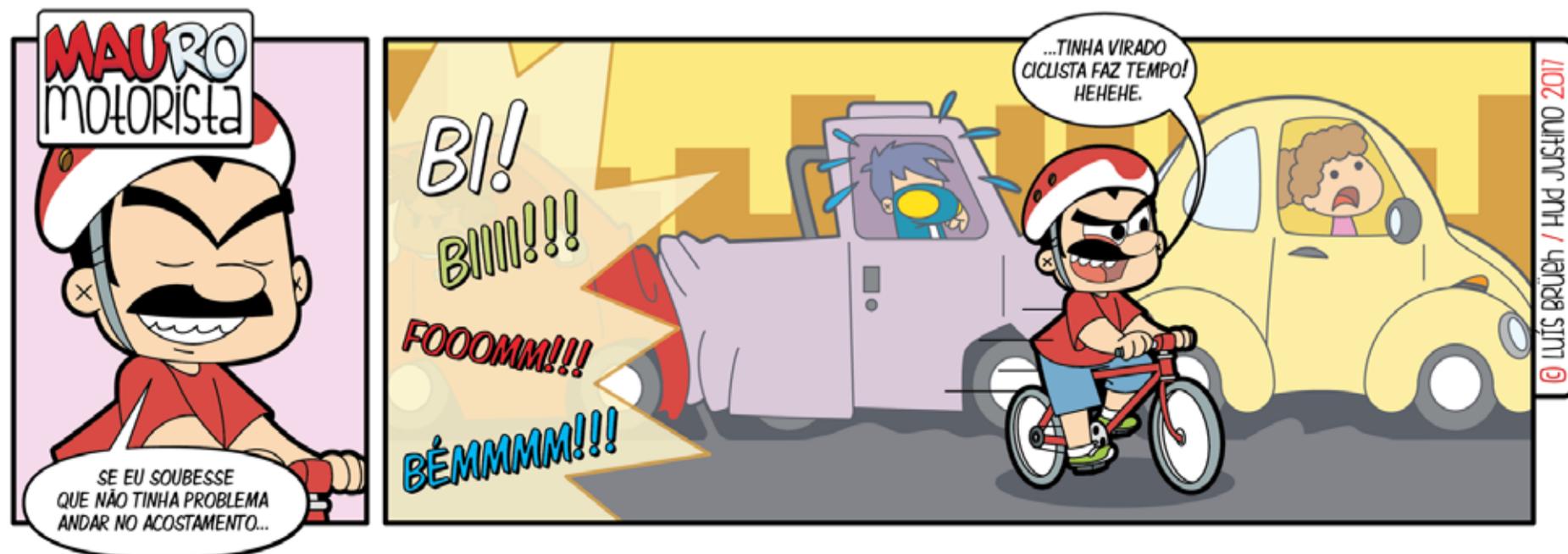
Doutor Ildo Rosa, continue sendo nossa voz. É uma loucura saber que a Polícia Rodoviária Federal está com falta de recursos e havia deixado de fiscalizar as rodovias em todo o Brasil. Em meio a tanta ganância desnecessária, alguém tem que levantar a voz e nos defender. Defender esses policiais! Tenho um amigo na PRF e ele me disse que não é fácil o trabalho por falta de pessoal e recursos. PRF, estamos juntos!

Anastácio Silva – Porto Alegre/RS

MOTOCICLISTAS

Interessante essa análise sobre os acidentes com motos. Uma leitura que não tinha percebido. Está tudo ligado a sofrimento e dor. Em 15 anos foi perdida a população de uma grande cidade, ou 1,8 milhão de óbitos e feridos. Onde iremos parar? Não sei, mas alguém tem que tomar alguma atitude logo.

Dilermano Freitas – São Paulo/SP





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

O TRANSPORTE NÃO MATA SÓ ATRAVÉS DE ACIDENTES, MAS TAMBÉM PELO QUE GERA NO MEIO AMBIENTE.

40.000 óbitos por ano, 380.000 vítimas, 100.000 sequelados não são os valores reais da tragédia causada pelo trânsito no nosso país.

Outros tantos vão a óbito, passam a portar doenças crônicas, evolutivas e incapacitantes em decorrência do que o transporte lança no meio ambiente.

Gases, vapores, material particulado fazem parte das agressões do transporte ao homem e ao meio ambiente.

A queima de combustível fóssil forma nuvens, neblinas ricas em dióxido de nitrogênio e de dióxido de enxofre resultantes da queima de óleo diesel, gasolina e outros.

A umidade do ar, a chuva faz com que esses produtos reajam formando o que chamamos de chuva ácida. Causam danos ao solo, plantas, construções históricas (monumentos), animais marinhos, terrestres, etc. Podem exterminar com determinados animais e vegetais. Poluem rios e fontes de água. Pode ainda prejudicar a vida humana causando doenças do aparelho respiratório, deficiência imunológica, neoplasia e outras.

A queima de óleo diesel e gasolina também têm contribuído para o efeito estufa. O dióxido de carbono e o monóxido de carbono ficam concentrados em determinada camada da at-

mosfera bloqueando a dissipação do calor. Essa camada poluente é visível nos grandes centros e funciona como um isolante térmico. O calor fica retido nas camadas mais baixas trazendo repercussão climática e ecológica.

A queima desses combustíveis produz principalmente:

- Hidrocarbonetos (Compostos orgânicos que contém átomos de carbono e hidrogênio).
- Enxofre
- Nitrogênio

É um material extremamente agressivo ao homem e ao meio ambiente.

O enxofre é elemento indesejável em qualquer combustível devido à ação corrosiva de seus compostos e a formação de gases tóxicos como o SO₂ (dióxido de enxofre) e o SO₃ (Trióxido de enxofre) que se formam na combustão.

Na presença de água, o trióxido de enxofre forma ácido sulfúrico (H₂SO₄) extremamente corrosivo. Este é um dos componentes da chuva ácida.

O óleo diesel produzido no Brasil sempre foi o mais rico em enxofre, hoje bastante reduzido, mas ainda presente e todos os demais gases e vapores da combustão desse e dos demais combustíveis são responsáveis por graves

doenças pulmonares, câncer, desequilíbrio imunológico, má formação fetal que causam morte prematura de aproximadamente 13.000 pessoas por ano na cidade de São Paulo. O predomínio ocorre entre crianças, gestantes e idosos.

Em 2009, o Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) emitiu resolução determinando que a partir de janeiro de 2009 o enxofre do diesel baixasse para 50 ppm (partes por milhão). Na realidade tínhamos 2.000 ppm nas regiões rurais e de 500 ppm nas metrópoles. Hoje bem reduzido, mas ainda presente. Nos Estados Unidos e Europa a atmosfera apresenta apenas 10 ppm e com tendência para zero.

É tempo de se reduzir as agressões à vida e ao planeta buscando métodos alternativos para nossa mobilidade. O transporte hoje consideramos como uma verdadeira indústria desguarnecida de qualquer meio de proteção à vida e ao meio ambiente.

* 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)

Por que faixas de pedestres são ‘enfeite’ em boa parte do Brasil

A exemplo de Brasília, campanhas educacionais e mobilização da sociedade poderiam mudar a situação, dizem especialistas

Em um país em que morrem 8.800 pessoas por ano vítimas de atropelamento, de acordo com dados do SUS de 2012, a vulnerabilidade do pedestre é algo evidente. A desobediência à faixa preferencial para cruzar as ruas nas cidades brasileiras é um dos sinais mais claros do descaso de autoridades e motoristas com quem anda a pé.

Em diversos países, a seguinte cena é bastante comum: o pedestre coloca o pé na faixa e os carros que estão na via param para deixá-lo passar. Já em algumas cidades brasileiras, parece que só o impeditivo do semáforo vermelho (e da possível multa para quem o desrespeita) segura os motoristas de avançarem sobre a zona designada para o pedestre. Quando não há semáforo, pedestres em

geral preferem não arriscar e deixam os carros passar primeiro.

“No Brasil, ao se aproximar da faixa de pedestre, alguns condutores até aceleram em vez de reduzir”, afirmou Renato Campestrini, gerente-técnico do ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária).

Entretanto, os hábitos inseguros não são universais no país. Existem casos de cidades que contrariam a tendência nacional, se caracterizando por terem conseguido estabelecer o respeito à preferência dos pedestres. Entre elas estão Gramado e Ijuí, no Rio Grande do Sul, Caraguatatuba, em São Paulo, e Tangará da Serra, no Mato Grosso.

De acordo com especialistas, a única capital em que isso se implantou de modo consolidado é Brasília. Desde os anos 1990, a faixa de pedestre é um espaço seguro para a travessia a pé na capital federal.

QUAIS SÃO AS LEIS NACIONAIS

O artigo 70 do Código Nacional de Trânsito diz que pedestres têm

“prioridade” nas faixas sinalizadas para cruzamento da via. A exceção é feita aos locais “com sinalização semafórica”, onde vale a regra de cumprimento da indicação do sinal de trânsito.

No artigo 214 aparece a categoria da infração e a penalidade para quem não obedecer essa preferência: é do tipo gravíssima e sujeita à multa, com perda de sete pontos na carteira. De acordo com o artigo, vale a multa para o condutor apenas se o pedestre se encontrar na faixa. Em cruzamentos em que há sinal de trânsito, o pedestre deve poder concluir a travessia mesmo que o sinal abra para o veículo. E em casos em que não há sinalização de cruzamento, se um pedestre já tiver iniciado a travessia, o carro deve dar a passagem.

“Brasília é um exemplo de como é possível mudar um comportamento coletivo em pouco tempo.”

Para Eduardo Biavati, sociólogo e especialista em segurança viária, falta clareza e detalhes na legislação a respeito do tema, o que faz com que exista

uma “zona cinzenta” para pedestres e condutores. O especialista diz acreditar que o código poderia ser mais específico sobre limites e procedimentos de ambos, como por exemplo, quando o carro deve parar e quando pode seguir em frente. Se assim fosse, a situação menos suscetível ao livre arbítrio de condutores e pedestres, além de facilitar a fiscalização.

De acordo com Biavati, o problema também é da sinalização, “mal cuidada, muitas vezes apagada”, que dificulta a identificação do local certo da travessia. “A gente cresce deseducado a usar, é um elemento urbano que para a maioria é quase que como um enfeite”.

O pedestre também tem parcela de culpa no descaso, ainda que seja a parte mais vulnerável. O artigo 254 do código de trânsito diz que é vedado ao pedestre “andar fora da faixa própria”. Desobedecer essa determinação é considerado infração leve, sujeita à multa de “50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza leve”.



Compromisso com a **MOBILIDADE**

*Um valor que
a gente reforça no
dia a dia da sociedade*

Há quatro décadas, a Concrejato tem se destacado por sua participação em projetos de recuperação, reforço de estruturas, restauro de bens históricos, retrofit e obras especiais.

Com um amplo portfólio de empreendimentos no segmento de transportes, a Concrejato executa serviços técnicos com qualidade de padrão internacional, tanto em pontes e viadutos quanto em portos, aeroportos, canais e demais projetos desenvolvidos para um dia a dia com mais mobilidade e segurança para a sociedade.

Uma atuação que reflete nosso compromisso para garantir que o patrimônio nacional esteja preservado para futuras gerações.

CONCREJATO
OBRAS ESPECIAIS

concrejato.com.br