

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
DEZEMBRO DE 2018
ANO 10 - Nº 107

Garanta
tranquilidade em
sua viagem de
carro durante
as férias

PÁGINA 12

*Que o bom velhinho
nos dê um Feliz
Natal e um Ano Novo
de esperanças, na
expectativa de que
os novos dirigentes
tratarão a nossa
Trânsito com mais
respeito e dignidade!*

Boas Festas!

KOERICH
Gente Nossa



SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.



EDITORIAL

Esperança renovada

Como que num piscar de olhos, aqui estamos nós nos aproximando do término de mais um ano. Esta época por si só, já é um tempo de reflexão, avaliação do que passou e planejamento para o futuro. Todavia, neste ano, em especial, nosso coração teima em ampliar as expectativas mais positivas.

Findada uma eleição histórica, com a maior renovação da Câmara e do Senado das últimas décadas, assim como uma drástica guinada à direita, parece ter reascendido o ânimo no potencial de crescimento de nosso país, que há tempo vinha esmorecido.

Em Santa Catarina, além da renovação de 55% dos deputados para a Assembleia Legislativa, foi eleito um governador que nunca ocupou um cargo no Executivo, mas conhece bem de perto as mazelas da população, por conta de sua trajetória como bombeiro militar.

Toda esta conjuntura nos enche de expectativas! Afinal, ficou evidente o clamor da população por mudanças. Do jeito que está, não dá para continuar! E essa angústia se estende inclusive às políticas de trânsito pra lá de retrógradadas aplicadas no Brasil.

Não aguentamos mais a omissão de nossos governantes frente aos quase

50 mil mortos anualmente no trânsito de nosso país, além dos mais de 400 mil sequelados pelos chamados acidentes no Brasil. Uma tragédia que vai muito além da morte. É uma questão de saúde pública, visto que grande parte dos leitos dos hospitais são ocupados por estas vítimas. Uma questão de economia e previdência social, quando percebemos que a maioria destes estariam ou deveriam estar em idade economicamente ativa, mas agora estão enterrados ou sofrendo os prejuízos de um estado de invalidez.

Esperamos sinceramente que os novos líderes dos Executivos Nacional e Estadual olhem com mais carinho para todas estas questões. Que o trânsito se torne uma prioridade. Que seja feito um trabalho sério de educação e cidadania. Que o órgão máximo do trânsito em nosso país - o Denatran (Departamento Nacional do Trânsito) - seja tratado com o respeito que merece e deixe de ser apenas um "penduricalho" de um Ministério qualquer. Que seja criada uma Secretaria Especial ligada diretamente à presidência

e que o trânsito passe a ser, de fato, pauta prioritária do nosso país.

Por fim, ficamos na torcida por tempos melhores para que tenhamos boas notícias para compartilhar. E, ao nos aproximarmos deste período em que as perigosas e superadas rodovias brasileiras recebem um número estupefante de veículos, por conta das festas de final de ano, que cada família se comprometa a zelar pelo bem mais precioso que existe - a vida - e nos ajude nessa missão de promover um trânsito mais humano e seguro.

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



IRRESPONSABILIDADE

Se você pensa que já viu de tudo nesta vida, certamente está enganado. A cena dessa mulher transportando um bebê, supostamente preso a um carregador do tipo "canguru" pelas avenidas movimentadas da zona norte de Natal (RN), sob sol quente, está chocando a internet.

O flagrante, no mínimo irresponsável, foi feito por um "motorista" que vinha atrás da moto e registrou tudo com o celular (também de forma irresponsável).

FLAGRANTE

Um ciclista foi flagrado recentemente pedalando "no vácuo" de um caminhão na Rodovia Anhanguera (SP-330), em Limeira (SP). O flagrante foi feito pela reportagem da EPTV, afiliada da TV Globo. As imagens mostram o ciclista pedalando muito perto da traseira do caminhão. Ao perceber que estava sendo filmado, o ciclista se afasta do veículo e se aproxima do acostamento da rodovia. Pela velocidade do carro da re-

portagem, o caminhão seguia em cerca de 100 quilômetros por hora.

Segundo a Polícia Militar Rodoviária de Limeira, pelo



Código de Trânsito Brasileiro, a prática é proibida para motoristas de veículos e motociclistas, que podem ser multados e perder pontos na carteira.

Ainda de acordo com a Polícia Rodoviária, o ciclista não pode ser notificado pela infração, mas por questão de segurança, a regra é manter uma distância mínima de três metros do veículo da frente, já que a prática causa risco de acidente grave.



TRÂNSITO E ARROZ

O Departamento de Trânsito de Washington realizou uma experiência didática e, no mínimo, intrigante. Eles mediram quanto tempo levou para que um quilo de arroz conseguisse passar por um funil em duas situações diferentes.

Na primeira delas, o arroz era despejado todo de uma vez na boca do funil, enquanto na segunda ele ia sendo despejado de forma suave e contínua. Ao contrário do que muitos possam imaginar, o primeiro método foi muito mais lento do que o segundo.

E o trânsito nisso? O paralelo com o trânsito e as gentilezas não é uma simples metáfora. Se o número de veículos que entrar numa via for só um pouco inferior à capacidade da via, será possível escoar, no mesmo período de uma hora (por exemplo) um número muito maior de veículos, do que se a demanda for superior à capacidade e se permitir que acesse a via sem nenhum tipo de controle.

CULTURA RODOVIÁRIA



Sonhos sepultados

Localizada no Litoral Norte de Santa Catarina, Balneário Camboriú é um dos principais destinos turísticos do sul do Brasil e do Mercosul. Além das praias e atrativos turísticos, a cidade possui comércio forte todos os dias do ano.

Famosa também pela verticalização de seus imóveis, Balneário Camboriú concentra alguns dos prédios mais altos do Brasil. Mas as edificações são apenas parte das atrações da cidade, que se destaca também pelas paisagens naturais e pelo contraste entre a imponência dos arranha-céus e a singeleza das comunidades de pescadores.

Ao longo da alta temporada, a cidade é visitada por mais de um milhão de pessoas. O espaço mais badalado da cidade é a orla da Praia Central, com seus cerca de sete quilômetros de extensão. Por toda a Avenida Atlântica, há bares e restaurantes com gastronomia variada e música ao vivo.

E foi justamente neste cenário paradisíaco e sempre movimentado de pedestres que, há poucos dias, um idoso foi atingido fatalmente por um veículo, cujo motorista apresentava sinais de embriaguez, em plena luz do dia.

De acordo com informações da Polícia Militar, o homem de 74 anos atravessava na faixa de segurança da Avenida Atlântica quando foi atingido por um Chevrolet Cruze, conduzido por um motorista de 66 anos.

A violência do impacto foi tão grande que, no momento da chegada das viaturas, o corpo da vítima estava a cerca de seis metros do local em que o atropelamento foi registrado e populares tentavam linchar o motorista do Cruze.

Mais uma vida que se foi... um simples passeio à beira-mar, que se transformou em luto. Uma tragédia que nos consome a alma, nos dilacera o peito... e pensar que, num piscar de olhos, os sonhos de alguém foram abruptamente enterrados, sem chance de defesa.

Lamentavelmente, percebemos que não podemos confiar no bom senso alheio. Não basta respeitar a sinalização de trânsito, atravessar na faixa de pedestres... é preciso se preocupar com a irresponsabilidade do motorista, que assume o volante após ter ingerido álcool, drogas ou mesmo remédios fortes, assim como aquele que fala ao celular enquanto dirige, sem esquecer daquele que está distraído com a música alta ou simplesmente não está prestando atenção ao que se passa em sua volta. Enfim, o trânsito é coletivo e a nossa vida, cada dia mais fugaz.

Faça a sua parte! Sempre! Mas não se esqueça de se preocupar além. Enquanto formos um país que não coloca o trânsito como prioridade na educação, continuaremos a contar nossos mortos, nessa guerra silenciosa e desleal. Continuaremos a desafiar a morte até mesmo em um simples passeio à beira-mar.

Que os familiares deste cidadão, ainda mais abalados pelo não cumprimento da lei, pois o "assassino", após pagar uma fiaassim como de tantas outras vítimas, encontrem conforto e forças para superar este momento de dor. Mas, sobretudo, que histórias como esta nos levem a refletir onde estamos errando e como podemos ajudar quem fica. Que a nossa luta seja por um trânsito mais humano e seguro! E que as futuras gerações tenham menos tragédias para contar.

Requerimento legislativo pede suspensão das placas Mercosul por 180 dias

Mais um capítulo da história que parece não ter fim aconteceu no dia 12 de dezembro na reunião da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Foi aprovado um requerimento legislativo ao Departamento Nacional de Trânsito solicitando a prorrogação por mais 180 dias da Resolução 729/18 do Contran, que estabelece o novo padrão de identificação veicular denominado placas Mercosul.

De acordo com o deputado Domingos Sávio (PSDB-MG), presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara, foi feito um acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) após audiência pública que debateu a implementação das placas realizada no dia 11. “Buscamos um entendimento para que fosse possível atender o interesse de todos e evitarmos uma decisão que pudesse ser mais traumática e que pudesse gerar prejuízos graves para o interesse público”, explicou.

Ainda conforme o deputado Domingos Sávio, o diretor do Denatran e presidente do Contran, Maurício José Alves, não só se comprometeu como disse que essa decisão o deixava mais tranquilo, pois é uma situação que o preocupa muito.

A solicitação dos deputados, através do requerimento, é que o adiamento venha acompanhado de um cronograma de implantação da proposta construído com os demais entes da federação. “De modo a assegurar transparência absoluta no credenciamento de fornecedores e prestadores de serviços e, em especial, assegurando que todo sistema de segurança digital esteja



implantado e em condições de operar em todo território nacional”, diz o requerimento.

De acordo com Julyver Modesto de Araújo, especialista em legislação de trânsito, em post nas redes sociais, a solicitação foi um acordo da Comissão diretamente com o Diretor do Denatran, para que não fosse votado o Projeto de Decreto Legislativo n. 902/18, que pretendia sustar a Resolução.

“Resta saber se o referido requerimento será, de fato, endossado”.

Brasões e bandeiras - Como se não bastassem tantas idas e vindas com relação aos prazos de instalação das novas placas, fez parte também da novela, a exclusão dos brasões ou bandeiras de estados e municípios. Tais itens estavam previstos na regulamentação brasileira sobre o novo emplacamento, mas não faziam parte do acordo assinado pelo Brasil e pelos demais países do Mercosul.

Tal decisão, ainda provoca divergência entre Ongs e órgãos oficiais, visto que muitos defendem a permanência, ao menos, da identificação do estado. Mas, em tese, a deliberação do Denatran tem o objetivo de reduzir custos e permitir que a mesma placa seja mantida, ainda que o veículo seja transferido de domicílio, eliminando pagamento de nova taxa de emplacamento.

Amazonas é o segundo estado brasileiro a adotar a placa Mercosul

Desde o dia 10 de dezembro, os proprietários de veículos do estado do Amazonas têm acesso às placas no padrão Mercosul. O estado é o segundo a adotar o modelo, que garante mais transparência e segurança para os veículos, graças à integração de informações com órgãos de fiscalização e segurança. Cerca de 750 mil veículos devem realizar a mudança para o novo modelo. Até 31 de dezembro, todas as unidades federativas do país deverão disponibilizar as placas padrão Mercosul para os proprietários.



De acordo com o ministro das Cidades, Alexandre Baldy, o uso dos novos modelos de placas dará aos proprietários mais segurança contra fraudes. “O novo padrão garante maior segurança e permite uma fiscalização mais eficiente, minimizando a ocorrência de fraude e falsificações, como a clonagem de placas, por exemplo”.

O novo modelo só será necessário aos veículos que passarão pelo primeiro emplacamento, que realizarem a mudança de proprietário ou por vontade própria. A ação é de acordo com as resoluções nº 729/2018, nº 733/2018 e nº 748/2018 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

A adoção e a integração do novo padrão de placas facilita a identificação de veículos nos países-membros do Mercosul, formado atualmente pelo Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai.

Outros estados - Também iniciaram a utilização das novas placas, neste mês de dezembro, os estados do Espírito Santo, Paraná e Rio Grande do Sul. Todavia, Minas Gerais, suspendeu a implantação (antes mesmo de começar as instalações). De acordo com a Polícia Civil do estado, o processo foi suspenso para que o governador eleito, Romeu Zema (Novo), decida como serão as ações de implantação e fiscalização.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Paz no Trânsito, Prioridade de um Governo Decente

Dezembro é um dos meses mais significativos do ano, em ambos os hemisférios a natureza parece conspirar a favor da vida. Época de confraternização, de amor e solidariedade. O frio e o calor – cada qual de sua maneira – inspiram as pessoas a olharem o outro como seu próximo, dedicando nem que seja por um terço de segundo aquilo que de melhor possuem em seu intimo.



Por outro lado, é época de balanços e de planejamentos, ocasião em que todos se perguntam: o que fiz com a minha vida, como corrigir rumos, avançar, melhorar, progredir?

No Brasil o final deste ano coincide com o término de uma legislatura – período de governo – e com o encerramento de um difícil ciclo marcado pelo populismo e pela corrupção.

Várias foram as marcas deixadas pelo caminho, mas sem dúvida uma das mais brutais está na violência associada ao trânsito.

Segundo a Organização Mundial da Saúde, órgão vinculado a ONU, o Brasil registra cerca de 47 mil mortes no trânsito por ano e 400 mil pessoas ficam com algum tipo de seqüela. É uma verdadeira epidemia que resulta em um custo assombroso de aproximadamente à R\$ 56 bilhões.

Com esse dinheiro seria possível construir 1.800 hospitais, tente multiplicar esse número pelos 16 anos dos últimos governos e considere se é possível um país se viabilizar com tal realidade.

Mas, o que de fato impressiona é a insen-

sibilidade política perante a gravidade desse quadro.

Encerra-se uma etapa da vida republicana, a sociedade nunca esteve tão esperançosa como hoje. O Presidente eleito, Jair Bolsonaro, aclamado como Mito, cria uma forte expectativa no que se refere à guerra no trânsito. Ao longo de sua campanha mostrou que irá combater a violência, principalmente o crime organizado, mas nada disse sobre o acidente de trânsito. Estará atento sobre essa grave questão?

Certamente será frustrante se o governo que se inicia, na ânsia de resolver os problemas econômicos, não perceba que a violência no trânsito é uma doença que pode ser perfeitamente identificada, tratada e reduzida à níveis civilizados.

Compreende-se as preocupações com o caixa que foi dilapidado nos últimos governos, mas a família brasileira terá muita dificuldade em aceitar que tudo continue como antes nas ruas e estradas brasileiras.

Importante salientar que o Código de Trânsito Brasileiro - Lei 9.503/1997 – em seu Artigo 320, determina que o valor arrecadado com multas seja usado *exclusivamente* para sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação no trânsito. De acordo com essa Lei, 95% desses valores destinam-se aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, 5% são encaminhados ao Fundo Nacional de Trânsito – FUNSET.

Portanto, existe dinheiro mais do que suficiente para ser aplicado na prevenção dessa terrível doença social que até hoje se insiste em denominar, erroneamente, de acidente de trânsito.

Os governos que se sucederam desde 22 de janeiro de 1998, quando o Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor, não foram capazes de cumprir a própria Lei que geraram, como se pode observar.

Segundo o *Especial Cidadania*, publicação do *Senado Notícias*, do dia 03/10/2017, adverte

que os recursos do FUNSET têm sido sistematicamente contingenciados para o cumprimento da meta de superávit primário do governo, o que tem inviabilizado o repasse voluntário de recursos aos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito ou qualquer outra forma de parceria.

A citada publicação afirma, ainda, que se os recursos do FUNSET fossem disponibilizados, diversos projetos estariam em andamento e seguramente o número de fatalidades seria bem menor, como aliás mostram algumas das estatísticas do passado.

Insiste-se aqui em dizer que o acidente de trânsito – forma errônea de identificar uma grave doença – seria radicalmente reduzido se a sociedade fosse constantemente vacinada por programas permanentes de mobilização e de conscientização sobre a vida no trânsito.

O Brasil na década de 90, através do Programa PARE e do Grupo Executivo de Redução de Acidentes – GERAT, vinculado diretamente à Presidência da República, conseguiu reduzir o número de feridos e de mortos no trânsito. Por motivos ideológicos os governos que se sucederam a partir de 2002, resolveram retirar da pauta dos problemas nacionais o acidente de trânsito.

O resultado não poderia ser outro, de um lado as estatísticas voltaram a crescer enquanto, do outro lado, os recursos eram contingenciados e se perdiam, talvez, nos descaminhos da corrupção.

Senhor Presidente Jair Bolsonaro, os brasileiros esperam que a *Paz no Trânsito* faça parte das prioridades de seu governo e que daqui há quatro anos se possa comemorar a vitória da Vida.

* 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 – Cesus, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 230. Conduzir o veículo:
IV - sem qualquer uma das placas de identificação;
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.



CONCREJATO
OBRAS ESPECIAIS

DPVAT mostra as capitais com menos acidentes de trânsito registrados nos últimos dois anos no país

A realidade da violência no trânsito brasileiro ainda preocupa. Mas algumas regiões já têm adotado medidas em busca de melhorias que garantam como resultado a redução dos índices de acidentes nas ruas. Um levantamento realizado pela Seguradora Líder reuniu as capitais do país com o menor número de ocorrências registradas nos últimos dois anos e indenizadas pelo Seguro DPVAT. Vitória (ES), Macapá (AP), São Luís (MA), Rio Branco (AC) e Maceió (AL) lideram a lista e somam, juntas, 5.614 casos. No total, foram mais de 560 mil acidentes em todo o Brasil em 2016 e 2017.

Em primeiro lugar no "ranking do bem" das capitais está o município de Vitória, com 765 ocorrências, sendo a maior parte causada por motociclistas. A posição conquistada pela cidade é resultado do investimento da Prefeitura em medidas para reforçar a segurança no tráfego. Entre elas, o Programa Vida no Trânsito, iniciativa nacional, coordenada pelo Ministério da Saúde, em resposta aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito 2011 – 2020.

Em Vitória, o programa é usado para analisar os acidentes buscando identificar as causas, que podem ser infraestrutura, educação e fiscalização. Após a avaliação, um grupo de trabalho propõe soluções para que não voltem a ocorrer acidentes semelhantes. O município também elaborou um Plano de Ação Integrado para a Redução de Acidentes, envolvendo diferentes setores da cidade para a identificação de fatores de risco de velocidade, identificação de fatores de álcool e direção, e os grupos de riscos (pedestre e motociclista).

Macapá ocupa a segunda posição do ranking, com 949 ocorrências nos últimos dois anos. Destes, a maioria envolveu os motoristas dos veículos. Para intensificar a segurança, a Companhia de Trânsito e Transporte de Macapá (CT-Mac) revitalizou e instalou novas faixas de pedestres e diversas placas de sinalização, além de ter elaborado um plano estratégico de fiscalizações. A instituição ainda promoveu ações educativas nas escolas municipais da região.

A terceira colocada, São Luís do Maranhão, com 1.122 casos, contou com o apoio da Secretaria de Estado da

Infraestrutura (Sinfra) para revitalização das vias. Também foram promovidas ações de conscientização e educação no trânsito.

Já em Rio Branco, foram registradas 1.254 ocorrências no período, efeito das iniciativas adotadas pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – RBTRANS, como: campanha de conscientização e educação; e blitz educativas. Em 2018, a instituição ainda vem promovendo ações com foco nos motociclistas.

O último lugar do ranking é ocupado por Maceió, com 1.524 casos sinalizados. O município segue trabalhando frequentemente em campanhas educativas, políticas públicas de segurança viária e fiscalização.

O DPVAT é um seguro de caráter social que indeniza vítimas de acidentes de trânsito, sem apuração da culpa. Ele pode ser destinado a qualquer cidadão brasileiro – motorista, passageiro ou pedestre. O DPVAT oferece três perfis de coberturas: morte (R\$ 13.500), invalidez permanente (até R\$ 13.500) e reembolso de despesas médicas e hospitalares da rede privada de saúde (até R\$ 2.700).



Valor do seguro obrigatório cairá 63,3% em 2019

Os motoristas pagarão menos seguro obrigatório em 2019. O Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), vinculado ao Ministério da Fazenda, aprovou ontem (13) a redução média de 63,3% do valor do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos (DPVAT) no próximo ano.

As reduções ocorrerão de forma diferenciada conforme o tipo de veículo. Automóveis particulares, táxis e carros de aluguel, veículos ciclomotores e máquinas de terraplanagem, tratores, caminhões, pick-ups, reboques e semirreboques terão o DPVAT reduzido em 71%. No caso dos automóveis particulares, a tarifa cairá de R\$ 41,40 para R\$ 12.

Os ônibus, micro-ônibus e lotações terão o seguro reduzido em 79%. Já o seguro para as motocicletas e motonetas, que concentram a maior parte dos acidentes de trânsito que demandam o acionamento do DPVAT, cairá menos e ficará 56% mais barato.

COMBATE A FRAUDES

Em nota, o Ministério da Fazenda informou que a redução dos prêmios tarifários foi possível porque o montante de recursos acumulados atualmente é superior às necessidades do

DPVAT. A pasta atribuiu a sobra de recursos ao combate às fraudes, que levou a uma redução significativa dos sinistros, e à rentabilidade das reservas do fundo que compõe o seguro.

O ministério informou ainda que os percentuais de redução variaram de acordo com o tipo de veículo para reduzir o subsídio às motos. Apesar de concentrarem 74% das indenizações, as motocicletas correspondem a apenas 27% da frota nacional.

Em relação aos veículos de transporte coletivo, a redução foi proporcionalmente maior porque o Conselho Nacional de Seguros Privados quis privilegiar os meios de transportes coletivos, que oferecem menos riscos em relação aos meios de transporte individuais.

Segundo a Fazenda, as reservas são mais que suficientes para garantir a solvência de longo prazo do Seguro DPVAT, que paga indenizações em torno de R\$ 2 bilhões por ano.

O ministério também destacou melhorias na gestão da Seguradora Líder, administradora do seguro obrigatório, o que aumentou o rigor com as indenizações e reduziu os gastos com o DPVAT.

Quadro das capitais com o menor índice de acidentes de trânsito nos últimos dois anos.

Posição	Estado	Capital	Total de ocorrências
1º	ES	Vitória	765
2º	AP	Macapá	949
3º	MA	São Luís	1.222
4º	AC	Rio Branco	1.254
5º	AL	Maceió	1.524
6º	PA	Belém	1.586
7º	TO	Palmas	1.659
8º	SE	Aracaju	1.704
9º	RR	Boa Vista	1.709
10º	SC	Florianópolis	2.110



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Vai viajar? “Vá e Volte”.

Os riscos na direção veicular são constituídos pelos “atos inseguros” e “condições inseguras” sendo que 93% dos acidentes acontecem causados por quem está atrás do volante.

Risco é tudo aquilo capaz de tirar a atenção, concentração, reduzir os reflexos, como também o não uso dos equipamentos de proteção, a deficiência na manutenção de equipamentos e máquinas, tudo concorrendo para produzir acidente ou doença.

De férias, com saúde, fazendo a viagem dos sonhos, ter isso interrompido por acidente e virar mais um corpo estendido no asfalto ou removido para um hospital de onde pode sair numa cadeira de rodas, é sofrido. Ninguém merece.

Ato Inseguro - é todo aquele ato produzido pelo indivíduo que pode levá-lo a um acidente ou doença. Citamos exemplos:

- Esticar-se para mexer no porta-luvas com veículo em movimento;
- Tirar as mãos do volante;
- Acender cigarro (Fumar);
- Usar celular;
- Colocar cinto de segurança com o veículo em movimento;
- Uso inadequado da buzina, faróis e pisca alerta;
- Direção ofensiva (xingar, gestos obscenos, brigar)

Condição Insegura - é tudo que se encontra no ambiente de operação que poderia levar ao acidente ou doença, são eles:

- Manutenção precária da máquina, suspensão, amortecedores;
- Lanternas e faróis não funcionando;
- Pneus em mau estado, alinhamento, balanceamento e calibragem irregular;

- Não manter a distância entre veículos;
- Deixar de sinalizar quando houver enguiço;
- Deixar de sinalizar quando houver mudança de rumo ou de pista;
- Falta de apoio para a cabeça;
- Ruas esburacadas;
- Falta de sinalização nas vias.

Agora que conhecemos alguns atos e condições inseguras, vamos comentar um por um, começando pelos:

Atos inseguros:

- **Esticar-se para mexer no porta-luvas.**
- **Tirar as mãos do volante.**
- **Acender cigarros e fumar.**
- **Uso do Celular**
- **Colocar o cinto de Segurança com o Veículo em Movimento.**
- **Dar a ré sem voltar-se para trás.**
- **Não uso do cinto de segurança.**
- **Colocar braço para fora da janela.**
- **Uso inadequado da buzina, faróis e pisca alerta.**

Condições inseguras

- **Manutenção precária da Máquina, suspensão, amortecedores, freios, etc.**
- **Lanterna e faróis não funcionam.**
- **Pneus em mau estado, alinhamento, balanceamento e calibragem irregular.**
- **Não manter a distância entre veículos**
- **Não sinalizar para a mudança de rumo ou pista.**

- **Deixar de sinalizar quando houver enguiço.**
- **Falta do apoio para a cabeça.**
- **Ruas esburacadas e sem sinalização.**
- **Falta de manutenção do ar refrigerado.**

Em caso de acidente.

Se tiver condição de locomoção deixe o veículo, sinalize vinte metros para trás e para frente se a via é de mão dupla e coloque-se fora da área do acidente, local seguro. Veja se existe vítima, tente tranquilizá-la colocá-la em posição de conforto sem mobilizá-la. Entrar em contato com o resgate da rodovia. Em caso de enguiço, o veículo deve ser posicionado no acostamento, com triângulo ou galhos de árvores sinalizar 20 metros para trás e para frente. Passageiros devem deixar o veículo e buscar local seguro.

Combater ato inseguro e condição insegura constitui atitude essencial na área de segurança veicular e consequentemente na redução dos acidentes de trânsito.

“Vá e Volte”...

* 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.

Justiça dá aval para retirada de CNH e passaporte de devedor

Por falta de indicação, pelo devedor, de meios mais eficazes para a quitação da dívida, a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) apontou que não há ilegalidade em decisão judicial que retira o passaporte e CNH do devedor com o objetivo de coagi-lo, de forma indireta, a pagar o débito de forma voluntária.

Ao citar o Código de Processo Civil de 2015, a decisão aponta que o devedor não pode se limitar a dizer que o ato é ilegal sem apresentar proposta menos

onerosa para cumprir a obrigação. Isso porque a falta de alternativas para pagamento do débito é considerada uma violação aos deveres de boa-fé e colaboração.

No mesmo julgamento, o colegiado também entendeu não ser possível questionar, por meio de habeas corpus, a medida de apreensão de carteira nacional de habilitação do devedor, também como forma de exigir o pagamento da dívida. Segundo o colegiado do STJ, o habeas corpus não seria a via processual adequada para discutir a violação

do direito de ir e vir.

Apesar de negar habeas corpus, o colegiado ressaltou que a medida pode ser suspensa caso o devedor apresente uma alternativa de pagamento. O valor da ação, quando a sentença foi cumprida, era de 120 mil reais.

PROCESSO

No pedido de habeas corpus, o devedor questiona a decisão do juiz de primeira instância que suspendeu sua carteira de habilitação e condicionou seu direito de deixar o país ao

oferecimento de uma garantia para pagamento da dívida.

O pedido foi negado pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, que concluiu que o habeas corpus estaria sendo utilizado como substituto de recurso, já que a decisão de primeira instância teria sido anteriormente impugnada por meio de agravo de instrumento.

Em recurso dirigido ao STJ, o devedor alegou que o habeas corpus seria a via adequada para conter o abuso de poder ou o exercício ilegal de autoridade relacionado ao direito de ir e vir.

Sistema compartilhado de patinetes elétricos inicia em Florianópolis



Florianópolis conta, agora, com patinetes elétricos para uso compartilhado da população. Por meio de uma parceria firmada com a Prefeitura de Florianópolis, os equipamentos da empresa Ride de São Paulo estão disponíveis em 20 locais da região central para aluguel pelo custo de R\$3,00 para desbloqueio e 0,50 centavos por minuto rodado. A primeira corrida de até 10 minutos sai de graça. Até o final do ano, cerca de 200 equipamentos estarão instalados em diferentes bairros da cidade.

O serviço é baseado em aplicativo, o Grin, disponível para Android e IOS. Por meio dele, é possível localizar os patinetes mais próximos e desbloqueá-los. Ao final da corrida, o usuário pode deixá-lo em qualquer via pública desde que não atrapalhe o fluxo de veículos e de pedestres, já que todos os equipamentos têm GPS integrado. Foram contratadas 10 pessoas de comunidade carente para auxiliar no recolhimento e levar o patinete até o local da estação inicial. O serviço funciona das 7h às 22h. Depois, funcionários recolhem os patinetes para carregar.

Segundo o secretário de Esporte, Cultura e Juventude, Ed Pereira, a ideia é as pessoas utilizarem o patinete como meio de transporte. “Vimos que em outros lugares como São Paulo as pessoas utilizam essa modalidade no dia a dia pela sua praticidade. Então, queremos adaptar para a cidade. Estamos cada vez mais criando alternativas para o deslocamento ao trabalho, à escola, de forma segura, rápida e com qualidade de vida.”, acrescenta.

Há cerca de um mês, foram doados 10 equipamentos que ficaram à disposição para teste gratuito das pessoas aos finais de semana na Beira-mar Norte e no Parque de Coqueiros. Durante a semana, o município utilizou com os funcionários para deslocamentos rotineiros.

MPSC pede bloqueio de bens de oito pessoas e quatro empresas por obras da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis

Valor de bloqueio passa de R\$ 233 milhões, por aditivos de contrato irregulares e falta de fiscalização.

O Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) moveu no dia 17 de dezembro uma ação de improbidade administrativa contra oito pessoas e quatro empresas para a devolução de mais de R\$ 230 milhões aos cofres públicos por irregularidades nas obras da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis.

A ação da promotora de Justiça Darci Blatt pede a indisponibilidade dos bens de todos os envolvidos até o total de R\$ 233.675.518,92. São citadas seis pessoas do Deinfra (Departamento de Infraestrutura de Santa Catarina), dois empresários e quatro empresas.

CONTRATOS E FISCALIZAÇÃO

O MPSC analisa as obras a partir

de 2006. São vistas irregularidade em dois contratos com acréscimos de valor, alterações de projeto, carência de licitação, falta de fiscalização e aplicação de multa, bem como subcontratações. Também foi considerado que os envolvidos tiveram enriquecimento ilícito e lesaram o patrimônio público.

Entre as afirmações, está do descumprimento proposital da Lei de Licitações, que autoriza aditivos de até 25% do valor total do contrato. A promotora também entendeu que a empresa de fiscalização foi conivente com erros da construtora executora do projeto.

“O conluio entre as empresas e a ganância por mais e mais aditivos quando se tem um consórcio que recebe regularmente os valores do contrato para realizar a restauração da ponte, mas não efetua pelo menos 50% [cinquenta por cento] da obra e isso passados muitos anos. E de outro lado, outro consórcio que recebe para



‘fiscalizar’ as obras de restauração sem que o faça efetivamente, já que se mostra bem mais interessante fechar os olhos para tais equívocos, evitando, assim, que multas sejam aplicadas e rescisões ocorram de forma mais célere para que, dessa forma, possa ir permanecendo com o decorrer dos anos e recebendo verbas estratosféricas com aditivos escancaradamente abusivos [acima do limite legal], sem que faça o que foi contratada para tanto”, conclui a promotora em trecho.

Veja a lista dos citados pelo MPSC:

- Romualdo Theophanes de Fran-

ça Júnior, ex-presidente do Deinfra;

- Paulo Roberto Meller, ex-presidente do Deinfra;

- Wenceslau Jerônimo Diotallevy, engenheiro e servidor do Deinfra;

- Antônio Carlos Xavie, engenheiro e servidor do Deinfra;

- Nelson Luiz Giorno Picanço, engenheiro ex-servidor do Deinfra;

- Lyana Carrilho Cardoso, assistente jurídica do Deinfra;

- Prosul - Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda;

- Concremat Engenharia e Tecnologia S/A;

- Wilfredo Brillinger, engenheiro;

- Construtora Espaço Aberto, compõe o consórcio Florianópolis Monumento;

- CSA Group INC, compõe o Consórcio Florianópolis Monumento;

- Paulo Ney Almeida, arquiteto.

A ação está agora sob análise do Juiz de Direito da Vara da Fazenda Pública da comarca da Capital.



Participantes de uma audiência na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados apontaram a gestão do trânsito nos municípios como principal desafio para reduzir pela metade as mortes por acidentes no Brasil, por grupo de 100 mil habitantes, até 2028.

A meta está prevista no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Lei 13.614/18), que virou lei em janeiro deste ano e foi discutido no dia 4 de dezembro a pedido do deputado Hugo Leal (PSD-RJ). Em 2015, segundo o Ministério da Saúde, 37 mil pessoas morreram em decorrência de acidentes de trânsito no Brasil.

O problema apontado é que a maioria dos acidentes no País acontece nos municípios, onde há excesso de motocicletas e pouca sinalização e, muitas vezes, falta um gestor específico de trânsito.

“No Brasil, mais de 3,5 mil municípios não têm gestão alguma, não têm uma pessoa com quem a gente possa chegar lá e discutir trânsito”, lamentou o presidente do Fórum Nacional dos Conselhos Estaduais

de Trânsito (Focotran), Horácio Mello. “Todos sabem da dificuldade de implantar um plano quando não se cuida da base”, disse.

Na avaliação do observador do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) Jorge Tiago Bastos, os municípios não têm capacidade de incorporar as metas. Por isso, ele sugere que os estados identifiquem aqueles que querem mudar.

Já a consultora da área de trânsito do Ministério da Saúde, Cheila Lima, defendeu um banco nacional de informações de acidentes de trânsito e ainda a padronização de boletins de ocorrência nos estados. “Precisamos estabelecer critérios, porque senão não adianta vir planos de ações”, afirmou.

INTEGRAÇÃO

Conforme lembrou o coordenador de Qualificação do Fator Humano no Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Jackson Lucena, um dos pilares do plano é justamente a integração de dados. Outros incluem educação para o trânsito, fiscalização e atendimento de vítimas.

Para o deputado Hugo Leal, a uniformização de dados estatísticos é primordial para investigar as causas dos acidentes. “Por que acontecem acidentes? É responsabilidade de quem? Só do motorista, da via, da sinalização?”, questionou. “Queremos a responsabilização das pessoas que podem cumprir um papel e não cumprem”, afirmou.

Uma saída, segundo o parlamentar, é trabalhar com a receita dos municípios, punindo aqueles que não cumprem metas no trânsito. Hugo Leal afirmou que, da mesma forma que o Ministério da Saúde pune quem não cumpre metas de combate a endemias, também poderia punir quem não cumpre metas de trânsito.

A principal punição seria reter recursos destinados aos municípios. “[Os municípios] não recebem receita, não recebem IPVA? Se você passar a responsabilidade e não houver nenhum tipo de punição, o gestor não vai cumprir [as metas de redução de acidentes de trânsito]”, disse Leal.

A ideia, segundo o deputado, é levar as demandas para o cumprimento do plano de redução de acidentes

ao novo governo que toma posse em 1º de janeiro.

RODOVIAS FEDERAIS

Nas rodovias federais, diferentemente dos municípios, as mortes têm diminuído, segundo o diretor-geral da Polícia Rodoviária Federal (PRF), Renato Dias. “Quando se iniciou o desafio de reduzir em 50% [os óbitos no trânsito], nós tínhamos contabilizadas 8,7 mil mortes por ano e estamos agora, no último levantamento, com 6,4 mil mortes em rodovias federais”, informou.

Dias disse ainda que, depois da lei, a PRF elaborou um plano específico, cujas diretrizes foram em sua maioria acatadas pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Foram realizadas audiências públicas e aberto um canal de comunicação na internet com a sociedade. “Com investimento e viaturas e trabalhando com dados, verificamos os pontos mais críticos e direcionamos policiamento para essas áreas, além de realizar campanhas temáticas nos veículos de comunicação”, explicou o diretor da PRF.



Liminar suspende licitação milionária da Central de Trânsito de Blumenau

A Justiça suspendeu a licitação de compra de equipamentos para estruturar a Central de Controle Operacional (CCO) de Trânsito. A decisão foi tomada um dia antes da data prevista para entrega dos envelopes com as propostas das empresas interessadas (6 de dezembro).

De acordo com a liminar assinada pelo juiz da 1ª Vara da Fazenda, Raphael Borges, o sistema licitatório de pregão eletrônico é indicado apenas para aquisição de bens e serviços comuns, o que não é o caso da Central. Na visão de Borges, a prefeitura deveria elaborar um edital de concorrência comum, como ocorre com diversas obras e compras municipais.

Os equipamentos para a CCO são itens como câmeras, pontos de informação, plataforma de integração para gestão e operação de todos os equipamentos e softwares e video wall, que são as telas de monitoramento.

“Além do mais, a especificidade do serviço, que demanda conhecimento de metodologia, organização, tecnologia e corpo técnico especializado, qualifica o serviço como de natureza especial”, diz o juiz no texto.

Com 4,5 milhões de dólares garantidos pelo financiamento com Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o foco da CCO será monitorar a mobilidade. Para isso, oito guardas de trânsito serão capacitados e trabalharão exclusivamente diante das imagens geradas em tempo real.

Os profissionais ficarão na sala dentro da prefeitura, onde funcionava a Câmara de Vereadores. Do local, vão monitorar o trânsito através de 200 câmeras espalhadas pela cidade e controlarão semáforos inteligentes, que podem ter o tempo alterado sempre que for necessário.

PREFEITURA PEDE RECONSIDERAÇÃO

A empresa que solicitou a suspensão, a Helper Tecnologia de Segurança, apontou três irregularidades no processo: incompatibilidade do objeto licitado com o pregão, restrição indevida à competitividade e ausência de cláusula de reajuste. Borges aceitou apenas o primeiro motivo.

A prefeitura já encaminhou um pedido de reconsideração à Justiça. De acordo com o Procurador Geral do Município, Júlio Augusto Souza Filho, o pregão foi estabelecido por uma especificidade do recurso, que é internacional.

“Foi uma orientação do próprio Tribunal de Contas do Estado, que disse que a modalidade estava correta, e uma orientação da empresa que a gente contratou como consultora”, explica o procurador.

A prefeitura tenta um diálogo com o juiz para retomar o processo. O atraso no andamento pode, inclusive, fazer com que o município perca o investimento vindo do BID. O dinheiro deve ser usado até agosto de 2019.

“A gente está na corrida para tentar reverter a situação. O objeto da licitação tem uma descrição detalhada, mas ele não é, em tese, um equipamento de difícil oferta, tanto que a gente teve mais de 50 empresas participantes”, defende Júlio.

Não há prazo para o juiz responder ao pedido do governo municipal. O Judiciário entra em recesso de fim de ano a partir do dia 20 e retorna em 7 de janeiro.

Negado recurso de motorista que causou acidente ao tentar evitar choque com caminhão

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve a condenação de um motorista que causou acidente ao invadir a faixa oposta quando, conforme alegou no processo, tentava desviar de um caminhão que abruptamente entrou na pista. No recurso rejeitado pela turma, o motorista disse que o acidente teria sido causado pela imprudência do caminhoneiro, e não por sua manobra evasiva.

De acordo com o colegiado, apesar da manobra do motorista não caracterizar ilícito, não é possível excluir sua responsabilidade, já que o acidente foi fruto de uma manobra voluntária ao desviar de outro veículo.

Para o relator do caso, ministro Marco Aurélio Bellizze, a alegação de que o acidente foi provocado pela conduta do caminhoneiro não exclui a responsabilidade do motorista recorrente, já que ele atingiu outro veículo por ter desviado voluntariamente para a faixa contrária.

FATO DE TERCEIRO

O recorrente afirmou à Justiça que, ao passar pelo caminhão no acostamento, este retornou de repente à pista e chegou a colidir levemente com seu carro, o que o fez perder o controle da direção e invadir a outra faixa, causando o acidente com o veículo em sentido contrário.

Segundo o ministro Bellizze, em acidentes de trânsito, o fato

Mantida prisão preventiva de condenado por homicídio qualificado em acidente de trânsito

O ministro Edson Fachin, do Supremo Tribunal Federal (STF), negou seguimento (julgou inviável) ao Habeas Corpus (HC) 162978, no qual a defesa de Odenir Rodrigues dos Santos, condenado a 14 anos de reclusão pela morte de duas pessoas em acidente de trânsito em Nova Andradina (MS), pedia a revogação da sua prisão preventiva e a desclassificação do delito para homicídio culposo na direção de veículo automotor.

O HC foi impetrado contra decisão monocrática do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que rejeitou habeas corpus lá apresentado pela defesa. No STF, a defesa

de terceiro só configura causa de exoneração de responsabilidade quando equiparado, para todos os efeitos, ao caso fortuito ou força maior, de modo a eliminar por completo a relação de causalidade entre a conduta do agente e o dano.



Ministro Marco Aurélio Bellizze

“É o que se verifica, por exemplo, quando um veículo sofre colisão e é arremessado em direção a outro, suprimindo qualquer ato volitivo por parte do seu condutor, vindo a ser utilizado apenas como instrumento do ato ilícito praticado pelo terceiro, que é o responsável exclusivo pelo resultado danoso”, disse.

O relator destacou que o quadro analisado no recurso é diferente, já que a reação do motorista que se depara com a situação de perigo, por se tratar de hipótese que enseja responsabilidade solidária, coloca-o em condição de causador direto do dano, com a obrigação de responder perante o dono do veículo atingido, recompondo os prejuízos decorrentes de sua conduta.

Ele ressaltou que nesses casos

é facultado ao agente entrar com ação regressiva contra o terceiro responsável pelo evento danoso – no caso, o motorista do caminhão. **POLÊMICA**

Marco Aurélio Bellizze destacou que a existência de nexos causal entre a conduta do motorista recorrente e os danos sofridos pela vítima do acidente foi polêmica ao longo do processo, tendo o tribunal estadual consignado que a colisão não ocorreu porque seu carro tenha sido mecanicamente impulsionado contra os demais, mas porque perdeu o controle ao tentar evitar o choque com o caminhão, caracterizando uma manobra de reação.

O ministro afirmou que, embora a fundamentação do tribunal de origem tenha sido diversa da jurisprudência do STJ quanto à ocorrência de fato exclusivo de terceiro, a condenação foi mantida devido aos fatos incontroversos narrados nos autos.

“O que se infere é que, embora premido pela ação imprudente do motorista do caminhão, que, ao ser ultrapassado, realizou manobra de maneira a provocar a colisão, que o fez perder o controle do carro e invadir a faixa contrária, no momento do acidente estava o ora recorrente tentando manobrar para voltar à sua posição anterior, o que revela ato volitivo de sua parte, suficiente para inserir sua conduta na relação de causalidade”, concluiu o relator.

alegava que o fato atribuído ao motorista deveria ser tipificado como homicídio culposo (quando não há a intenção de matar), pois não haveria elementos de que o ele assumiu o risco de produção do resultado (dolo eventual).

DECISÃO

O ministro Edson Fachin destacou que a jurisprudência do Supremo é no sentido de não admitir HC contra decisão de ministro do STJ que rejeitou o trâmite de habeas corpus. Ele também afastou a possibilidade de concessão de HC de ofício, uma vez que a decisão questionada não apresenta flagrante constrangimento ilegal ou ofensa

à jurisprudência do Supremo.

O relator explicou que a embriaguez não acarreta, por si só, o reconhecimento de dolo eventual. Mas, no caso dos autos, segundo ele, não houve essa associação automática, já que as instâncias ordinárias atestaram que condenado, além de ter ingerido bebida alcoólica, trafegava na pista contrária, estava em alta velocidade e se evadiu do local do acidente sem prestar socorro às vítimas.

Para se divergir da sentença condenatória, ressaltou Fachin, seria necessário o reexame de fatos e provas, mas essa análise não é possível na via do habeas corpus.



Comissão aprova criação da CNH Social

A Comissão de Viação e Transportes aprovou, no dia 28 de novembro, proposta que cria a Carteira Nacional de Habilitação Social, para beneficiar com a gratuidade da habilitação pessoas de baixa renda que estiverem desempregadas há mais de um ano.

Relator no colegiado, o deputado Hugo Leal (PSD-RJ) defendeu a aprovação da proposta (Projeto de Lei 8837/17) na forma de um novo texto. O substitutivo de Leal define a fonte de receita para custear o benefício; proíbe que ele seja aplicado para renovação da CNH; e restringe seu alcance a candidatos “ficha-limpa” ou que já cumpriram a pena. O projeto de lei é de autoria do ex-deputado Carlos Souza.

“Entendemos que a concessão da chamada CNH Social deverá ser custeada com recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET), que é voltado para a formação de condutores”, disse Leal. Segundo ele, o FUNSET acumulou cerca de R\$ 6 bilhões entre 2009 e 2016.

O relator argumentou ainda por que entende que o benefício não deva valer para renovações.



Deputado Hugo Leal é o relator e defende a aprovação do Projeto de lei 8837/17.

“A intenção da medida é dar o pontapé inicial para que o candidato tenha mais oportunidade de emprego e não que seja permanente”, justificou.

Cadastro único

Pelo texto aprovado, a gratuidade abrangerá todo o processo de aquisição da CNH, incluindo os custos com autoescolas e demais encargos. A comprovação de baixa renda, segundo a proposta, tomará como base a inscrição do interessado no Cadastro Único do Governo (CadÚnico).

O benefício, no entanto, mantém a obrigatoriedade de realização de todos os exames necessários e indispensáveis para a habilitação na categoria pretendida, que serão realizados por entidades públicas ou entidades credenciadas.

O texto prevê ainda que o governo federal poderá firmar convênios com estados, municípios e entidades públicas credenciadas para implementar a CNH Social.

Tramitação

O projeto será ainda analisado conclusivamente pelas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

CNH com chip é adiada para o final de 2022

Anunciado há um ano, prazo inicial previsto pelo Contran era de 1º de janeiro de 2019. Futuro modelo ficará parecido com cartão de crédito.

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) adiou para 31 de dezembro de 2022 o novo modelo da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com chip. Antes, o prazo previsto para o início de expedição da nova CNH era 1º de janeiro de 2019 e foi anunciado há um ano.

De acordo com a nova resolução publicada em 30 de novembro, os órgãos e entidades executivas de trânsito dos estados e Distrito Federal terão até o final de 2022 para adequar seus procedimentos ao futuro padrão de CNH.

Além das mudanças na CNH, a exigência das novas placas do Mercosul para veículos no Brasil foi outra novidade que teve diversos adiamentos. Em sua última mudança, o Contran deu prazos para os estados começarem

a implantação da nova placa durante o mês de dezembro.

COMO SERÁ A CNH COM CHIP?

O formato de cartão “inteligente” se assemelhará a um cartão de débito/crédito convencional, com chip e gravação a laser dos dados do motorista. Ela terá o QR Code, que também já está presente na versão atual impressa da CNH, e permite a emissão de sua versão digital.

A novidade também abre as portas para que o documento se torne mais “universal”, podendo (no futuro) servir para pagamento de pedágio ou transporte de ônibus e metrô, controle de acesso a prédios públicos e identificação biométrica (com cadastro das digitais no chip).

Essas funcionalidades poderão existir por meio de convênios entre entidades públicas ou privadas com autorização do Denatran.

Quem tiver o documento válido em papel não será obrigado a fazer a troca, que ocorrerá na hora da renovação.

Viação e Transportes aprova consulta pública prévia de decisões do Contran

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou no dia 28 de novembro parecer obrigando que as decisões normativas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) sejam precedidas de consulta pública. O texto também impõe carência de 12 meses para qualquer nova regulamentação do órgão que implique em ônus para cidadãos e empresas, como criação ou aumento de taxas.

O parecer foi apresentado pelo deputado Hugo Leal (PSD-RJ) ao Projeto de Lei 9805/18, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

A proposta original é de autoria do deputado Onyx Lorenzoni (DEM-RS), que se licenciou da Câmara para assumir a coordenação da equipe de transição do governo Jair Bolsonaro. O projeto trata inicialmente da carência de um ano para a cobrança de novos valores de taxas e multas e para modificações no processo de formação de candidatos à habilitação.

NOVO TEXTO

Leal apresentou um substitutivo que mantém apenas o prazo de carência para o aumento de taxas e outros custos instituídos pelo conselho – as multas já são disciplinadas pelo Código de Trânsito, que determina reajustes anuais pelo índice de inflação (IPCA).

Ele destacou a importância da me-

didada. “Os afetados pela mudança terão como se preparar para arcar com eventual ônus adicional decorrente da alteração normativa do Contran”, disse Leal.

Em relação à consulta pública prévia das decisões normativas, o relator explicou que o objetivo é permitir que pessoas e organizações tenham a oportunidade “de participar dos debates das matérias em análise e influenciar no processo de elaboração das resoluções do Contran.” Leal afirmou que o mesmo procedimento é adotado pelas agências reguladoras.

A versão aprovada determina que, para a consulta pública, as minutas das decisões serão publicadas no Diário Oficial da União e na página do Contran na internet.

TRAMITAÇÃO

O PL 9805/18 será analisado agora, em caráter conclusivo, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

NOTA DO EDITOR – *Acreditamos que esta seja uma decisão saudável, especialmente, porque já estamos cansados de ver tantos recuos e avanços fracassados do Contran, dando-nos a impressão de que as decisões são tomadas e publicadas sem qualquer planejamento, transparecendo uma irresponsabilidade que só faz contribuir para a desmoralização das leis de trânsito no país.*

FÉRIAS: como garantir a tranquilidade na sua viagem de carro

Fazer aquela viagem de carro cortando o país de norte a sul é uma das experiências mais legais que muita gente sonha em aproveitar. Depois de decidir que é hora de cair na estrada, alguns detalhes podem fazer a diferença para que você aproveite ao máximo todo o passeio.

Um dos pontos mais importantes na hora de planejar sua viagem é a escolha do carro. Para uma viagem mais curta, um carro pequeno pode ser ideal. Já para uma viagem mais longa, ou para quem vai viajar com mais pessoas e não tem um carro mais espaçoso talvez o aluguel de um carro seja a melhor opção.

Na hora de alugar o seu carro, procure fazer negócio apenas com empresas conhecidas e com boa reputação no mercado para evitar qualquer tipo de dor de cabeça logo que chegar ao seu destino.



Outra importante providência que deve ser tomada são os mantimentos. Em uma viagem longa será preciso fazer paradas para alimentação, e mesmo que as principais refeições sejam feitas em restaurantes ao longo do seu caminho, fazer muitas paradas sempre que bater aquela fome poderá atrasar muito sua viagem. Leve com você alimentos práticos, que façam pouca ou nenhuma sujeira para evitar atrasos.

EXTERIOR

Quem vai fazer uma viagem de carro no exterior precisa se prevenir de possíveis contratemplos que podem ir muito além de problemas mecânicos principalmente relacionados à saúde. Por isso é altamente recomendada a contratação de um seguro viagem internacional, mesmo que o país de destino não faça parte da União Europeia, onde é obrigatório apresentar o seguro antes da viagem.

Também é importante estudar as leis de trânsito dos países que serão cruzados durante a viagem. Existem muitas diferenças nas regras para os motoristas em cada país que se desconhecidas podem acabar provocando situações difíceis, que vão no mínimo atrasar sua viagem.

O motorista precisa também planejar algumas paradas de descanso ao longo do trajeto, principalmente durante uma viagem de vários dias de duração onde já estão reservados hotéis.

Além de evitar problemas com suas reservas, planejar paradas estratégicas torna a viagem muito mais agradável e confortável.

CAFÉ

Nessas paradas um grande mito é de que tomar bastante café ajuda o motorista a ficar mais ligado durante o trajeto. Um cafezinho é sempre bem-

vindo, mas em grandes quantidades pode acabar dando uma falsa sensação de energia renovada que pouco tempo depois pode se transformar em irritação e cansaço, além da necessidade de fazer várias paradas para ir ao banheiro.

BAGAGEM

As bagagens também precisam ser levadas em consideração na hora de preparar os detalhes da sua viagem. Mesmo que o carro utilizado na viagem seja grande e espaçoso, o ideal é levar apenas o necessário. Além de diminuir a quantidade de malas, transportar apenas o essencial ajuda a diminuir o consumo de combustível durante todo o trajeto, reduzindo o custo total da viagem.

Depois de todos os detalhes checados e planejados, chega a hora de caprichar na trilha sonora que vai acompanhar toda a viagem, colocar o motor para funcionar e cair na estrada.

Chuva, alta velocidade e desgaste nos pneus são uma combinação perigosa

Condições climáticas desfavoráveis podem comprometer a segurança no trânsito. A chuva, além de reduzir a visibilidade do motorista, interfere na aderência e estabilidade dos veículos. Por isso, os especialistas recomendam atenção redobrada aos motoristas durante os momentos de “tormenta” para evitar transtornos e acidentes. A pedido da Perkons, empresa especializada em gestão de trânsito, especialistas dão dicas para os motoristas dirigirem com segurança na chuva.

Ordéli Savedra Gomes, Tenente Coronel da Brigada Militar em Porto Alegre e especialista em Legislação de Trânsito, afirma que é essencial que os condutores reduzam a velocidade e aumentem a distância entre os veículos em 50%, como recomendam os cursos de direção defensiva.

“Levamos de três a quatro segundos para perceber uma situação de risco e, além disso, o tempo de frenagem é maior quando a pista está molhada. Daí a importância de manter uma boa distância entre os carros”, diz Gomes.

A pedagoga e especialista em trânsito Eliane Pietsak enfatiza que, no trânsito das grandes cidades, com uma grande frota de veículos e tráfego intenso, é cada vez mais difícil manter a distância.



Contudo, em dias de chuva, essa medida preventiva precisa ser levada mais a sério. “Com uma distância maior entre os veículos dá tempo de frear em caso de emergência ou se algum obstáculo aparecer na pista. Além disso, a velocidade reduzida também é fundamental e evita que os condutores freiem bruscamente para parar o veículo”, recomenda.

Ordéli Gomes acrescenta que chuva não combina com velocidade alta. “O próprio Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no artigo 29, determina que a velocidade deve ser adequada às condições climáticas. Em algumas vias, já existem placas de regulamentação de velocidade

que orientam os motoristas a andarem mais devagar nestas situações”, informa o Tenente Coronel.

Ele explica ainda que, além do grande volume de água, o óleo derramado e outras sujeiras deixadas pelos caminhões e demais veículos também contribuem para tornar a pista mais escorregadia. “A chuva acaba espalhando o óleo que estava concentrado em parte da via e esse é mais um fator que pode ocasionar acidentes”, alerta Gomes.

AQUAPLANAGEM

A aquaplanagem – que é a perda de contato entre um automóvel e o asfalto em virtude do acúmulo de água sobre o

solo – é um dos grandes perigos de dirigir na chuva. “Quando esse fenômeno ocorre, o motorista perde o controle do veículo e não consegue frear, o que pode causar um acidente grave. Os pneus gastos diminuem ainda mais a aderência do veículo, principalmente nas curvas”, destaca Ordéli Gomes.

Eliane Pietsak alerta que quando ocorre a aquaplanagem, os motoristas precisam manter o controle emocional, não se desesperar e, sobretudo, não pisar nos freios.

“O instinto do motorista, quando percebe que o carro está descontrolado, é frear. No entanto, para evitar acidentes, o correto é deixar o carro perder a velocidade lentamente e manter as mãos firmes na direção, para deixar o veículo em linha reta”, orienta.

MANUTENÇÃO EM DIA

Além de pneus em bom estado, é imprescindível manter as palhetas do limpador de para-brisas em bom funcionamento e os vidros limpos, desengordurados e desembaçados, para não comprometer ainda mais a visibilidade dos condutores. “A manutenção do veículo é uma questão de prevenção de acidente. Se a chuva for muito intensa e o limpador não der conta, o motorista deve procurar um lugar seguro para parar e se proteger”, informa Eliane Pietsak.

BICICLETA ELÉTRICA é tema de seminário no Ministério das Cidades

O Ministério das Cidades promoveu no dia 11 de dezembro, por meio da Secretaria de Mobilidade Urbana (Semob), em parceria com a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), o Seminário E-bike Bicicletas elétricas: tecnologias, políticas e cenários futuros. O objetivo do evento é discutir assuntos sobre a inserção desta tecnologia nas cidades brasileiras.

O secretário de mobilidade urbana do Ministério das Cidades, Inácio Morais, afirmou durante a abertura do seminário que a Semob tem trabalhado para inserir o uso de bicicletas na discussão sobre mobilidade urbana. “Esses são assuntos que a Semob já vem tratando para bem cumprir a lei da mobilidade urbana, que prioriza o transporte ativo. Seja com essas discussões, seja no desenvolvimento de ferramentas para que os municípios possam desenvolver seus planos de mobilidade urbana”, disse.

Inácio explicou que essa discus-

são é importante para demonstrar aos pequenos municípios a relevância de ser ter um bom planejamento urbano. “Vamos começamos a trabalhar com planejamento mostrando a importância de se começar desde quando você não tem o problema para que isso possa ser discutido, e esse evento aqui sem dúvida vai colaborar para que esse assunto seja tratado com a seriedade necessária”, afirmou.

O secretário destacou a assinatura do Acordo de Cooperação Técnica de apoio técnico para planejamento da Mobilidade Urbana, fomento ao uso de bicicletas e elaboração dos planos, firmado entre a GIZ, Associação Bike Anjo e a União de Ciclistas do Brasil (UCB). “Vamos assinar o acordo para que o Plano de Mobilidade Urbana possa ser mais um canal de difusão das informações necessárias para que os municípios passem a tratar esse assunto importante para redução da emissão de



gases, e que vai na linha da eficiência energética”, finalizou Inácio.

Foram abordados temas sobre a tecnologia das bicicletas elétricas, com debates sobre as bicicletas elétricas no contexto global brasileiro e os desafios e impactos que produzem. Bem como as políticas e planejamento para as novas tecnologias e formas de mobilidade, discutindo políticas públicas vigentes e necessárias para isso, bem como integrá-las aos instrumentos de planejamento, em especial os Planos de Mobilidade Urbana e o Programa Bicicleta Brasil.

Participaram do evento a Gerente de Planejamento da Semob, Martha Martorelli; o analista de Infraestrutura e o Coordenador da Câmara Temática de Engenharia de Tráfego do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Daniel Tavares; o diretor de projeto da GIZ, Jens Giersdorf; a Ministra da Embaixada da Alemanha, Annette Windmeisser; o Coordenador Geral e Analista de Comércio Exterior do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, Gustavo Vicer; entre outros atores envolvidos no projeto.

Ministério das Cidades assina acordo de cooperação para melhorar a mobilidade de pedestres e ciclistas

O secretário Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Inácio Bento de Morais Junior, assinou, no dia 5 de dezembro, termo de cooperação técnica entre a Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP) e a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) para o desenvolvimento de normas ao sistema construtivo de calçadas e ciclovias para oferecer a população maior segurança, acessibilidade e qualidade no espaço urbano.

O objetivo é discutir padrões adequados de infraestrutura aos pedestres e ciclistas, estabelecer sistemas construtivos efetivos para que os investimentos sejam planejados e empregados corretamente, com infraestruturas sólidas e resistentes, traçados seguros e adequados, e além de durabilidade e economia na manutenção.

Para o secretário esse acordo irá auxiliar na efetividade das obras de infraestrutura urbana no país. Além disso,



poderá dar aos brasileiros que se locomovem de bicicleta e a pé uma maior segurança. “A intenção é contar com a colaboração atenciosa da ABNT e ABCP para desenvolver normas a fim de oferecer suporte ao crescimento que nós esperamos no transporte ativo, principalmente da bicicleta e dos pedestres”, afirma.

O vice-presidente da ABNT, Mario William Esper, explica que a normalização é padronizar a construção e o uso, sendo fundamental porque ela define parâmetros de como fazer, executar e usar as infraestruturas. “Adotar esses padrões previne acidentes e gera uma maior segurança aos usuários. É im-

portante que haja uma nota de certificação para que a norma seja de fato cumprida”, explica.

Para o presidente da Associação Brasileira de Cimento Portland, Paulo Camillo Penna, o acordo além de trazer segurança irá trazer também mais eficiência no gasto de verba pública com as construções. “Assim será uma gestão adequada de verba pública, porque será utilizado o dinheiro com obras de maior durabilidade e tempo correto, porque com a padronização evitará desperdícios. Nesse sentido, quanto mais dentro da norma técnica e do sistema construtivo adequado, mais investimentos em obras poderão ser feitos”, declara.

Nova cartilha técnica da SEMOB incentiva uso de veículos sobre trilhos

A Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) do Ministério das Cidades lançou, no dia 6 de dezembro, caderno técnico destinado a veículos sobre trilhos. Para o secretário Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Inácio Morais, o material é um importante meio de incentivo para o uso e o investimento em veículos sobre trilhos como metrô, VLT e trem.

“Este é um tema importante onde existe uma lacuna no meio técnico e esse caderno vem preencher essa lacuna. Acredito que isso, associado a outras ações que o Ministério das Cidades, através da Secretaria de Mobilidade, tem tomado para que o assunto entre definitivamente em pauta, porque há necessidade de que esse transporte de massa seja incentivado para que possamos resolver, em parte, a questão da mobilidade e reduzir a emissão

de gases na atmosfera”, explicou Inácio.

O secretário de Mobilidade Urbana disse, ainda, que agora o programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana vai financiar ações de transporte sobre trilhos. “Vou feita uma alteração que permite o financiamento de transporte sobre trilhos através do Avançar, antes o programa financiava apenas transporte sobre pneus”, declarou.

Elaborado em parceria com a Associação Nacional dos Transportes de Passageiros Sobre Trilhos (ANPTrilhos), o caderno tem o objetivo de contribuir de maneira assertiva na realização do planejamento criterioso que possibilite uma lógica estruturada de avaliações preliminares na elaboração de estudos de viabilidade técnica e financeira de um projeto de mobilidade urbana de transporte de passageiros sobre trilhos.



CARTAS

FAIXA 3D

Beira o ridículo o lançamento desta tal faixa 3D, em Urupema/SC. Como pode uma prefeitura agir deliberadamente em desacordo com a legislação vigente e ainda alardear o feito como se fosse um atrativo turístico? Imaginem só a dificuldade dos idosos ou outras pessoas com visibilidade reduzida ao tentarem atravessar essa faixa. Só espero que a “brilhante” ideia não seja reproduzida por aí.

Cleverton Oliveira – São José/SC

GOVERNADOR ELEITO

Esperamos sinceramente que a “inexperiência” do governador eleito em Santa Catarina venha para acabar com a velha política, que pouco fez em prol da população catarinense, especialmente, nos assuntos trânsito e mobilidade. Estamos à beira de um colapso e são necessárias atitudes efetivas e urgentes. Que toda a sua experiência como bombeiro militar sirva para nos resgatar deste lamaçal o mais rápido possível! #natorcida

Caroline Ramos – Joinville/SC

RETROCESSO

Depois de tanto tempo e recursos investidos nesse tal Plamus, é um absurdo esta retirada tão abrupta do projeto que previa a integração do transporte coletivo da Grande Florianópolis. Se existia alguma “maracutaia” por trás, a população merecia ao menos uma explicação mais relevante. Enquanto isso, continuamos reféns das grandes filas e da falta de conexão entre as empresas de ônibus por tempo indeterminado.

Fernando Wash - Florianópolis/SC

PALAVRA DO PRESIDENTE

Me emociona saber que ainda existem pessoas verdadeiramente preocupadas com um bem maior. Ao saber dos nove anos de lutas do Jornal O Monatran, gostaria de parabenizar a todos os envolvidos, mas principalmente ao presidente da entidade, por não desistir de causa tão nobre. Sabemos que não é fácil. Devem haver dificuldades para conseguir os recursos necessários... mas é louvável a manutenção de um projeto tão importante como esse jornal. Que muitos anos sejam completados, mas que, sobretudo, o objetivo seja alcançado!

Ana Luísa Borges – Campo Grande/MS

PAZ

Como bem colocou o articulista José Roberto Dias, a sociedade brasileira clama pela paz no trânsito. Sem dúvida alguma, esperamos que o presidente eleito, em defesa da família, priorize o combate a essa doença que erroneamente ainda é denominada de acidente de trânsito. Recursos não faltam. O que tem faltado, ao longo da história, é vontade política para fazer a diferença.

Jonas Meyer – Brasília/DF

CAPACETE

Muito interessante o artigo do Dr. Dirceu Alves Junior colocando o capacete como EPI (Equipamento de Proteção Individual). Lamentavelmente, pesquisas mostram que quase 40% dos motociclistas ainda circulam sem capacete no Brasil, especialmente, nas regiões Norte e Nordeste. Achei impressionantes os números apresentados sobre a probabilidade de uma pessoa morrer dirigindo uma motocicleta ser 20 vezes

maior que ao volante de um carro. Isso sem falar que sem capacete isso aumenta para 60 vezes. Não é à toa que quase 80% dos acidentes com moto resultem em mortes ou ferimentos graves.

Alice Costa – Manaus/AM

MOBILIDADE URBANA

Seria ótimo se tudo o que foi escrito pelo Ministro das Cidades, Alexandre Baldy, fosse verdade. Porém, é evidente que a mobilidade urbana NUNCA foi uma agenda prioritária no país. Aliás, muito pelo contrário. Pouco se ouve falar sobre o assunto, nem mesmo em época de campanha eleitoral. Uma verdadeira lástima!

Letícia Vieira – São Paulo/SP

TIRINHA

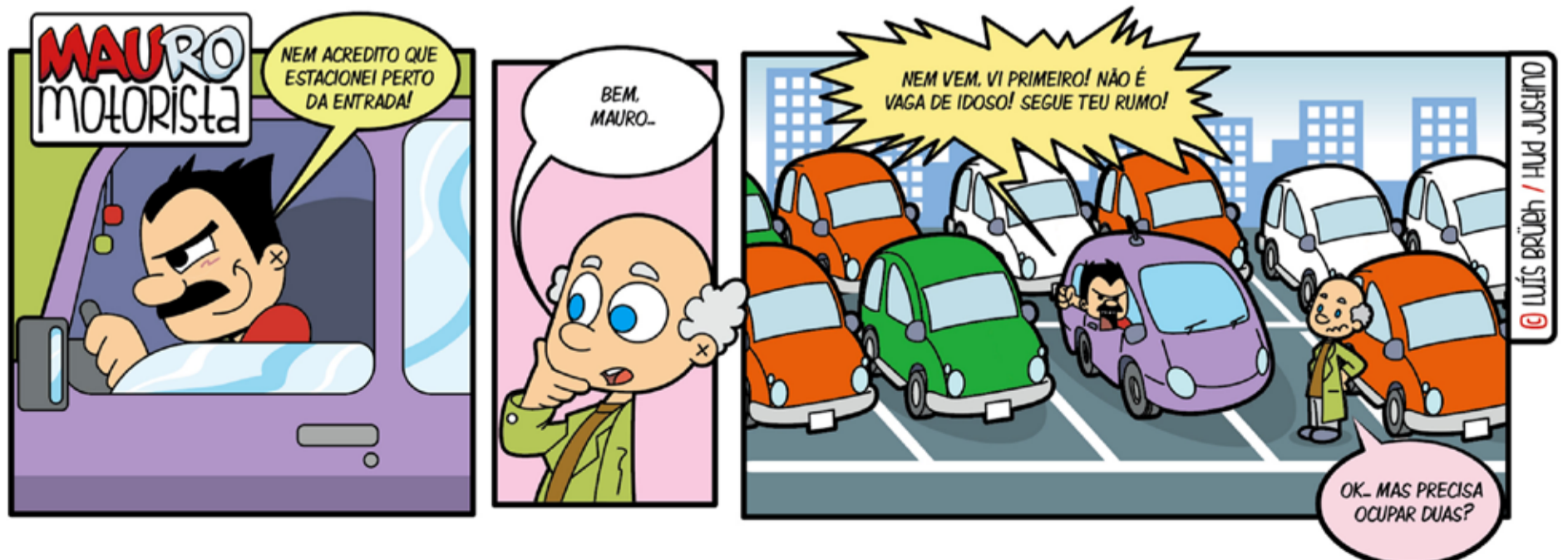
Estou com o Mauro e não abro. Certamente, depois do viaduto que caiu em São Paulo, aliado à incompetência do Deinfra, e o estado caótico das pontes que dão acesso à Ilha, o melhor a se fazer é trocar a moto num Jet Ski. A coisa está feia! E não demora acontecer alguma tragédia. Só espero não estar passando por cima da ponte pra ver.

Augusto Barbosa – Florianópolis/SC

CAMPANHA

Impactantes as imagens da campanha da Aliança Global de ONGs para a segurança no trânsito. É uma pena que elas não sejam mais disseminadas, pois valem muito a reflexão. Parabéns ao MONATRAN e todas entidades envolvidas. Estas campanhas deveriam ser permanentes. A população precisa ser esclarecida.

Marcos Cremonezi – Porto Alegre/RS



Por que o asfalto brasileiro é mesmo uma vergonha

No primeiro semestre deste ano, o Tribunal de Contas da União (TCU) resolveu fazer uma fiscalização mais rigorosa e *in loco* de 11 estradas completamente novas ou refeitas pelo país. Em tese, todas elas deveriam cheirar a asfalto novo e serem lisas como gelo de quadra de patinação (sem a parte escorregadia).

Mas o que o TCU encontrou, para ficar em um exemplo extremo, foi a BR-316, no Maranhão.

Em seu primeiro ano de vida nova, ela já apresentava problemas em 82% de sua extensão, “inclusive com trechos em que não há mais revestimento asfáltico”, dizia o relatório do tribunal. Era uma rodovia que deveria durar oito anos, segundo o contrato. Trata-se de um episódio absurdo, mas, lamentavelmente, comum para nós brasileiros.

Diante deste cenário, em que as autoridades desejam que os cidadãos comemorem operações tapa buraco – por si só um atestado de trabalho mal-feito, seja no projeto, na construção ou na manutenção – é de se perguntar porque as estradas em países desenvolvidos não só parecem melhores, como duram mais.

Para tirar o assunto a limpo, o Portal da EXAME conversou com dois professores universitários que lidam com pavimentação diariamente tanto em sala de aula quanto na prática, por meio de empresas de consultoria em engenharia. São eles: Dickran Berberian, professor da Universidade de Brasília (UnB), e

presidente da Infraso, empresa especializada em patologia de edificações e João Virgílio Merighi, professor de engenharia da Universidade Presbiteriana Mackenzie e diretor técnico da LaterSolo.

As declarações, cujos trechos estão transcritos a seguir, não são nada surpreendentes, mas servem para constatar o óbvio: é hora de se exigir que novas rodovias sejam feitas com projetos técnicos realistas, que estes sejam integralmente seguidos pelas construtoras e posteriormente checados pelo governo na entrega. E que, daí, se siga a manutenção.

Berberian - “Nós, brasileiros, conhecemos muito bem a questão da pavimentação. Temos solo extremamente propício. Temos asfalto (material produzido pela Petrobras) da melhor qualidade. O que falta no Brasil é vergonha. Existem aqui dois tipos de pavimentação: a da técnica correta e a política. A política é aquela antes das eleições, que tem vida útil de duas chuvas”.

E, por falar em chuva, a água pode ser um dos principais problemas do asfalto. Isso porque a camada original do terreno, chamada de sub-leito - feita de terra e solo compactado - é a espinha dorsal do pavimento. “O buraco é um atestado de negligência. Começa assim: se o asfalto deformar mais que o limite calculado, se produz uma trinca, que é o primeiro câncer. Na primeira chuva, a água desce pela trinca. Ela enfraquece a estrutura que é de solo.

Na próxima chuva, já se cria deformação. Na chuva seguinte, a água já entra pelas trincas e laterais não protegidas. No próximo ano, aquela deformação vira panela. E na próxima, cratera”.

“Outro problema são os projetos que já vêm do governo com restrições de verba, e o pouco que vem é mal operacionalizado em parte pelo fiscal, o servidor. Do lado do governo, existe a questão do fiscal que aprova e recebe – e o governo paga – uma rodovia sem que ela esteja bem feita. Muitos entram em esquemão (com as construtoras), que é afinal o grande problema desse país”.

Merighi - “O que precisamos é de um modelo de contrato em que empresas sejam punidas, como aconteceu nos Estados Unidos nos 90. Porém, ainda vivemos em uma cultura em que, muitas vezes, nem existem projetos para pavimentação – que deveriam determinar as espessuras mínimas necessárias considerando o uso (da rodovia) e os materiais (que serão usados). E ocorre muito o seguinte: “olha, para consertar a estrada, a espessura deve ser de 7 cm”, mas aí vem um político e fala que só tem dinheiro para 3. O que se faz? Pega o dinheiro, divide pelos quilômetros que se quer fazer e se encontra a espessura”.

“O país está atrasado tecnologicamente. Mesmo usando tecnologia dos anos 60, fazemos pavimentos bons, mas não tão bons quanto no exterior. Por exemplo, quando você

dirige um carro e está chovendo, é importante ter aderência para o carro não derrapar. Nosso método antigo não prevê isso. O método moderno entra ainda com aderência para um veículo que esteja a 100 km/h parar, por exemplo”.

“Não temos pessoas de elevado nível técnico para atender a demanda. Muitas vezes, não é dinheiro: precisa-se de gente capacitada”. “Tem também a qualidade de materiais. Temos apenas um fabricante de asfalto no Brasil - a Petrobras. Não tem concorrência. O que existe é a indústria de aditivos químicos para melhorar qualidade do asfalto e aumentar a resistência do material. Será que eles são colocados conforme estão escritos nos editais?”.

Por fim, “(para se fazer estradas de boa qualidade e durabilidade) Você teria um acréscimo, grosseiramente, de 20 a 30% no preço. Basta fazer bem feito. Tem que selecionar solo e fazer obra com engenharia. Pavimento é para se pensar de 40 a 50 anos. Mas a conversa começa em pelo menos 20 anos. É só controlar a obra. Minha sugestão é colocar nas placas a durabilidade prevista. Só por no edital: “se arrebentar antes, você paga a conta”. Todo mundo vai tomar cuidado, desde que se diga “olha, a durabilidade é de 30 anos, se acontecer algo em 5, 10, 15, você vai pagar a conta”. O governo ainda está começando a exigir desempenho”.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



Centro de (trans)formação de condutores

Emboira pesquisas demonstrem que o interesse pela primeira habilitação tenha diminuído em relação às gerações passadas, muito em função dos altos custos em se manter um automóvel, ainda há uma grande parcela da população que busca a tão sonhada Carteira Nacional de Habilitação ou CNH.

É ponto pacífico que a grande maioria dos acidentes se dão em decorrência de fatores humanos, quase sempre ligados à imprudência, negligência ou imperícia. No entanto, pela minha parca experiência, consigo perceber que os condutores não descumprem as normas de trânsito (descumprimentos que acabam gerando os acidentes) por simples desconhecimento das mesmas, mas pela certeza da impunidade.

A mesma certeza que leva a atos como os que temos ouvido constantemente nos noticiários nos últimos dias aqui em Porto Alegre: “Mais uma professora é agredida por aluno na escola tal...”. Ora,

na minha época o professor costumava ser uma autoridade dentro da sala de aula! (você deve estar pensando...). Pois então... serão esses mesmos alunos que estarão, daqui alguns anos, dirigindo nas nossas ruas... infelizmente.

Mas qual a responsabilidade dos CFCs (Centro de Formação de Condutores) sobre esse fato? Mesmo achando que essas instituições têm um futuro incerto, não pelo já mencionado desinteresse demonstrado pelos jovens pela CNH, mas pelos avanços tecnológicos constantes na indústria automobilística (leia O FIM DAS AUTOESCOLAS?), creio que ainda haja tempo para promover uma formação que estimule não apenas uma serialização mecânica dos sujeitos, mas uma formação integral. Assim, talvez, teríamos mais que um Centro de Formação de Condutores, teríamos também um Centro de Formação de Cidadãos.

Mas como conseguir tal feito, visto que a falta de educação que se reflete no

trânsito tem suas raízes encrustadas no âmago familiar, passando pelo âmbito escolar? A participação do psicólogo, como já mencionei em RECALCULANDO ROTAS..., fica muito restrita a testagem, que é apenas uma das diversas possibilidades na avaliação de um condutor. Os alunos, por sua vez, frequentemente, encaram a escola como um castigo ou como algo sem uma real aplicabilidade nas suas vidas futuras. Uma solução possível para todos esses “problemas” seria, na entrevista com o candidato a CNH, além da avaliação psicológica, fosse avaliado o histórico escolar, bem como os antecedentes comportamentais do então aluno. Dessa forma, a reciclagem poderia ser feita antes mesmo do condutor ser habilitado e por em risco a sua vida e a de outros.

* Formado em Psicologia e Agente de Fiscalização e Trânsito e Transporte na EPTC)

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Espaço do Presidente
Sonhos sepultados
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Paz no Trânsito, Prioridade de
um Governo Decente
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR



Vai viajar?
“Vá e Volte”.
PÁGINA 7

RODRIGO VARGAS DE SOUZA



Centro de (trans)formação
de condutores
PÁGINA 15

Rio de Janeiro: Enquanto cai o número geral de multas, o de infrações dos veículos oficiais cresce 135%



Em vez de dar o exemplo, veículos oficiais do Rio de Janeiro andam cada vez mais na contramão das normas de trânsito. Nos últimos quatro anos, enquanto o número geral de multas emitidas no estado reduziu em 7%, o de infrações cometidas por carros a serviço de órgãos públicos avançou em 135%. Os dados, referentes ao período de 2014 a 2017, foram obtidos junto ao Detran-RJ, por meio da Lei de Acesso à Informação.

O ranking dos veículos oficiais mais multados é encabeçado por órgãos de segurança pública e saúde, cujas penalidades podem ser anuladas em determinadas situações, como perseguição policial ou socorro às vítimas. Porém, entre os campeões de infração chamam atenção dois órgãos que fogem a esse perfil: Secretaria estadual de Educação e Assembleia Legislativa (Alerj).

Para se ter uma ideia, motoristas a serviço da Educação receberam 3.456 multas em quatro anos. Isso dá, em média, mais de duas por dia. “Existe a dimensão do excludente de responsabilidade em determinadas situações, como operações policiais ou transferência de pacientes. Nesses casos, no exercício da atividade, é possível fazer uma defesa justificando a infração. Mas, tirando essas situações, o condutor de um veículo oficial está sujeito ao cumprimento da norma de trânsito como todos. Não parece razoável que carros a serviço da Educação e da Alerj precisem infringir as leis”, avalia Armando Souza, presidente da Comissão de Legislação de Trânsito da Ordem dos Advogados do Brasil no Rio de Janeiro (OAB-RJ).

No caso dos órgãos de segurança pública, mesmo com a prerrogativa de cometer in-

frações de trânsito em casos específicos, o aumento desenfreado de infrações salta aos olhos. Veículos da Polícia Civil foram os que mais aceleraram no ranking: saltaram de 3.936 multas, em 2014, para 17.810, em 2017. Equivale a um crescimento de 352%.

Apesar do alto número de infrações cometidas, menos de um quarto do valor total das multas foi pago pelos órgãos públicos responsáveis pelos carros. Ao todo, nos últimos quatro anos, foram emitidas 192.048 multas para veículos oficiais. Juntas, as penalidades somam R\$ 7,99 milhões. Desse total, foram quitados 23,5%, ou seja, R\$ 1,87 milhão. Considerando a parcela de infrações canceladas — que correspondem ao valor de R\$ 488 mil — os cofres públicos deixaram de arrecadar cerca de R\$ 5,5 milhões.

No momento de crise eco-

nômica que o estado passa, o pagamento das multas poderia ser um alívio para os cofres públicos. Mas o impacto mais negativo não é apenas econômico, na opinião de Renato Campestrini, especialista em mobilidade e segurança do Observatório Nacional de Segurança Viária. Para ele, o mau exemplo é o pior legado.

“Funcionários públicos a serviço de municípios, estados e União têm que dar exemplo. É preciso cumprir a lei para que ela seja cumprida também por outros”, afirma Campestrini, ressaltando ainda que é preciso estar, de fato, numa situação de emergência para justificar uma infração: “Apesar de existirem, dentro do Código de Trânsito, prerrogativas de livre parada e estacionamento, por exemplo, os veículos oficiais têm que estar efetivamente em algum chamado de urgência ou em outra situação

que configure uma justificativa. Quando há um chamado urgente, para fugir do trânsito, é razoável que a viatura ligue a sirene por questão de logística. Mas é preciso cumprir as normas sempre que for possível. Será que é realmente necessário e razoável cometer tantas infrações? É bom lembrar que, em caso de acidente, o condutor tem uma responsabilidade, por isso só se deve lançar mão da prerrogativa quando, de fato, for preciso.”

A Secretaria estadual de Educação respondeu, em nota, que “desconhece este número, pois atualmente não trabalha com veículos próprios. Portanto, o assunto será verificado e, se comprovado qualquer tipo de ocorrência, os eventuais responsáveis serão punidos com as medidas cabíveis”. Procurados, os demais órgãos citados não responderam até o fechamento desta edição.