

www.monatran.org.br

# OM

## O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –  
MOVIMENTO NACIONAL DE  
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO  
FLORIANÓPOLIS/SC  
JUNHO DE 2018  
ANO 10 - Nº 101

**Encontro Nacional  
dos Detrans discute  
implantação das  
placas Mercosul  
nos estados**

PÁGINA 4

# DEZ ANOS DE TRÂNSITO

## Mais de 4,5 milhões de indenizações



*Em 10 anos de atuação da Seguradora à frente da gestão do Seguro DPVAT foram pagas mais de 4,5 milhões de indenizações em todo o território nacional. Mais de 500 mil por morte e outras 3,1 milhões por algum tipo de invalidez permanente motivadas por acidentes de trânsito. (Página 8)*

**Denatran pode virar  
Secretaria Nacional  
de Trânsito.** PÁGINA 4

**Melhores ações do Maio Amarelo 2018**

PÁGINA 7

**KOERICH**  
Gente Nossa



**NO TRÂNSITO, RESPEITE O PEDESTRE.**



## EDITORIAL

## Dez anos de Lei Seca

Neste mês de junho, a chamada Lei Seca (Lei 11.705/08) está completando dez anos desde a sua criação. Todavia, embora a legislação tenha representado uma vitória na luta em prol de um trânsito mais seguro, não há muito o que comemorar.

Lamentavelmente, milhares de pessoas continuam a morrer no trânsito por consequência de atitudes irresponsáveis de motoristas que insistem na combinação “álcool e volante”, sem se preocupar a mínima com os resultados desta decisão.

Para piorar, nossos governantes e legisladores

fazem vistas grossas para com essa realidade e chegam a divulgar notícias, no mínimo, questionáveis, dizendo que a referida lei já poupou 40 mil vidas em 10 anos e que há uma conscientização coletiva com relação ao assunto.

A pergunta que fica é: De onde tiram estes dados? Seria o famoso “chutômetro”? Ou querem mascarar a realidade? Por que os números não batem com as informações do Seguro DPVAT, que constantemente anuncia o aumento do número das indenizações pagas?

Sem querer tirar os méritos da Lei, a verdade é que o Brasil está longe de

colher os bons frutos da referida legislação. Afinal, nesses dez anos de vigência da Lei Seca, só faz aumentar o número de mortos e feridos no trânsito, a cada ano. Não existem campanhas permanentes de conscientização neste sentido. A voz acelerada dos locutores alertando para o perigo da combinação “álcool e volante”, após as propagandas de cerveja, dificilmente, é compreensível. A fiscalização é risível. Uma ação aqui, outra ali. Um ou outro estado “tenta” fazer alguma coisa.

Mas é tudo tão pontual que não se vê mudança no comportamento do brasileiro. Aliás, muito pelo contrário, um estudo encomendado pelo próprio Ministério da Saúde afirma que aumentou 16% o número de brasileiros que admitem beber álcool e dirigir, exatamente no período de 2011 a 2017.

Ainda há muito o que ser feito! E o primeiro passo deveria ser a aplicação, de fato, das leis já existentes. Para tanto, é necessário que as polícias e guardas municipais

tenham condições de fiscalizar o comportamento dos motoristas e que estes sejam penalizados conforme prevê a legislação. As campanhas de conscientização precisam ser permanentes e nossas crianças precisam crescer tendo a consciência da fatalidade resultante da combinação “álcool e direção”. A justiça precisa ser célere! E a sociedade precisa aprender, de uma vez por todas, que quem bebe e dirige assume o risco de matar, então não é acidente.

## 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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://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

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](mailto:contato@monatran.org.br)



## CONTÊINERES

Cuiabá, capital do Mato Grosso, encontrou uma solução bacana para os pontos de ônibus. Vai instalar paradas feitas com contêineres sem uso. O protótipo, apresentado pela prefeitura este mês, tem sistema de energia solar, pontos USB para carregar o celular, biblioteca, rampas e até jardim suspenso. Foi pago pela iniciativa privada, e a ideia é que estabelecimentos comerciais “adotem”



e financiem os novos pontos de ônibus na cidade.

Uma boa ideia para ser replicada aqui na região, que

tem a segunda maior movimentação de contêineres do país (e pontos de ônibus caindo aos pedaços).

## DESAFIO DE SER PEDESTRE

Alguns dias atrás, precisei me “aventurar” atravessando a passarela da avenida Gustavo Richard para acessar o Centro, saindo do Centro-Sul. Mas a falta de manutenção da passarela, em nada se compara aos desafios que os pedestres enfrentam todos os dias ao descerem do ônibus naquelas proximidades. Um verdadeiro *ralli* no centro da cidade. Uma vergonha para uma cidade do porte de Florianópolis. Assim, fica difícil optar pelo transporte coletivo, ao invés do individual.





## SINAIS DE EMBRIAGUEZ

No dia 30 de maio, o ex-prefeito da capital, César Souza Júnior, se envolveu em uma ocorrência de trânsito, no mínimo lamentável. Ele e outra ocupante do veículo que pegava fogo na BR-101, em Biguaçu, apresentavam sinais de embriaguez, mas se negaram a fazer o teste do bafômetro. Como, segundo a polícia, não foi possível identificar quem estava na direção do carro, restou-nos acreditar no advogado do ex-prefeito, que disse que o acidente foi provocado por uma falha mecânica, e que não era ele quem estava dirigindo.



## MAIS UM BOATO

Mais uma vez, uma notícia falsa, que está circulando na internet, assustou muitos condutores. De acordo com o falso texto, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) teria autorizado o cancelamento definitivo da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de quem estiver com IPVA atrasado ou com o nome no SPC ou Serasa.

A mensagem falsa diz ainda que advogados criaram uma petição contra essa autorização e que o documento precisaria de 500 mil assinaturas para ser enviado ao Congresso Nacional, o que incentivaria o compartilhamento da fake news.

A verdade porém, é que a notícia falsa é baseada numa informação real de uma decisão do STJ, que você pode ler na página 10 do nosso jornal. Todavia, ressaltamos que a apreensão vale apenas para este caso concreto, mas pode influenciar outras instâncias da Justiça brasileira.

# LICENÇA PARA MATAR OU MORRER

Vez ou outra, volta à tona o assunto da necessidade de algumas alterações no processo de formação dos condutores no Brasil. Há poucas semanas, uma audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara retomou a questão por conta daquela resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), editada em março, que determinava que o motorista realizasse um curso teórico de 10 horas com prova ao final para renovar a habilitação, mas que acabou sendo revogada para passar por novos estudos. Inclusive, o jornal do Monatran está repercutindo uma matéria sobre isso na página 13.

Na ocasião, o presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, o deputado Hugo Leal (PSC-RJ) defendeu que qualquer mudança na formação de condutores seja precedida de amplo debate com a sociedade, destacando que a questão do aprimoramento da qualificação na formação de condutores já estava ocorrendo na comissão há mais de cinco anos, mas que a resolução editada não estava de acordo com as discussões realizadas.

Entretanto, é imperativo lembrar que, há mais de 10 anos, o MONATRAN – Movimento Nacional de Educação

no Trânsito vem lutando por questões totalmente pertinentes ao tema. É um absurdo que novos motoristas, depois de terem aprendido a dirigir somente no perímetro urbano, possam sair dirigindo pelas rodovias sem nenhum tipo de **treinamento** específico.

Nossa proposta, sempre foi, que, durante o primeiro ano de habilitação (**provisória**), os motoristas pudessem circular **somente no perímetro urbano**, para, **em seguida**, passarem por um novo treinamento, **aí sim**, nas estradas, acompanhados de um instrutor que lhes mostrasse a diferença entre dirigir em uma pista de mão dupla e uma pista de mão única, sinalização e como se portar frente aos perigos impostos pelas condições das vias.

Infelizmente, durante esse período, tantas resoluções e portarias foram publicadas e revogadas, mas um assunto desta magnitude nem chegou a ser avaliado. Nossos legisladores e administradores públicos parecem fazer ouvidos moucos para estas questões, concedendo diariamente **“passaportes para o além”** a centenas de inexperientes motoristas que nem imaginam que, ao se lançarem, despreparados, pelas deterioradas rodovias de nosso país, podem estar recebendo uma **licença para matar ou morrer**.

## TERMINA EM AGOSTO

A Polícia Rodoviária Federal e os conselhos estaduais de trânsito têm até o dia 1º de agosto para entregar ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) as primeiras propostas para cumprimento do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). A lei que criou o plano (Lei 13.614/18), sancionada em janeiro, prevê que o número de mortes e lesionados em acidentes no trânsito deve cair pela metade no prazo de 10 anos.

Em outras palavras, o Poder Executivo enrolou quase oito anos para sancionar a lei que visa cumprir o objetivo da Década proposta pela ONU e ainda jogou a responsabilidade para a PRF, que já sofre com o acúmulo de atribuições e falta de contingente.

# Denatran pode virar Secretaria Nacional de Trânsito

Nesse mês de junho, o diretor do Portal do Trânsito, o especialista Celso Mariano, recebeu no programa Sala de Visitas o diretor do Denatran e presidente do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), Mauricio J. Alves Pereira. Durante a conversa, com mais de uma hora de duração, Pereira revelou com exclusividade que em breve o Denatran pode alcançar o status de Ministério e ser transformado em Secretaria Nacional de Trânsito.

De acordo com a justificativa da Emenda 55 da MP 821/18, uma Secretaria Nacional de Trânsito seria mais adequada ao órgão, pois é dotada de maiores condições organizacionais e possibilita efetivas condições de cumprimento das elevadas atribuições que são de papel do órgão máximo executivo de trânsito, determinadas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

“Estamos acompanhando de perto essa emenda da MP que criou o Ministério Extraordinário da Segurança Pública e precisamos de

apoio para transformar o Departamento numa Secretaria”, afirma Pereira.

Ainda de acordo com a Emenda, a experiência ao longo de duas décadas da vigência do Código de Trânsito Brasileiro demonstra a necessidade de modificação do desenho jurídico-institucional do Departamento, que embora detenha posição proeminente no Sistema Nacional de Trânsito, não tem posição de comando hierárquico sobre os órgãos e entidades estaduais e municipais do mesmo Sistema, isto em virtude do modelo constitucional democrático da República Federativa do Brasil.

A justificativa do documento é concluída afirmando que a falta de estrutura organizacional do Denatran coloca-se, em grande parte, como obstáculo à plena consecução de ações que deem cumprimento ao dever do Estado de oferecer à coletividade um trânsito em condições seguras, estancando e revertendo o quadro dramático que marca os números de acidentalidade nas ruas e



estradas de todo o País.

Para Celso Mariano, especialista em trânsito, o fato seria um divisor de águas, pois faria uma diferença estrutural significativa.

“O trânsito brasileiro ser comandado a partir de uma Secretaria Nacional e não de um Departamento ligado a um Ministério, certamente será um grande avanço. Como Secretaria Nacional, nosso órgão máximo adquire status equivalente ao de um Ministério, ligado diretamente ao Gabinete da Presidência da República.

Boa parte dos mandos e desmandos de inúmeras fontes que hoje interferem nas decisões sobre trânsito, diminuiriam significativamente. Essa transformação dará a autonomia que hoje falta para o órgão máximo executivo de trânsito brasileiro”, afirma Mariano.

A emenda da MP ressalta ainda que a criação da Secretaria Nacional de Trânsito além de fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito, promoverá redução de despesas com pessoal por parte do Governo Federal.

## NOTA DO EDITOR –

Se tal promessa se tornar realidade, será finalmente a concretização de um pedido antigo do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito que, desde o primeiro mandato do então presidente Lula, vem pedindo ao Poder Executivo que realize esta modificação, visto que a condição de um simples departamento subordinado a um Ministério não dá a autonomia necessária para o órgão máximo de trânsito no Brasil, que sofre com a escassez de verbas, tornando-se inoperante e ineficiente.

## Encontro Nacional dos Detrans discute implantação das placas Mercosul nos estados



Diretores e representantes dos Departamentos Estaduais de Trânsito do Brasil, estiveram reunidos no dia 25 de maio, em Brasília, no 61º Encontro Nacional dos Detrans. O encontro, promovido pela Associação Nacional dos Detrans (AND) trouxe debates e assuntos relacionados às ações que devem ser desenvolvidas para a melhoria do trânsito em todo país.

Durante o encontro foram discutidos diversos temas como as inovações para o trânsito neste ano, mudanças relacionadas à documentação eletrônica e medidas que devem ser tomadas para atingir um maior alcance das operações ligadas a Lei Seca.

O investimento em novas tecnologias também esteve na pauta das discussões, como os direcionamentos relacionados a implantação das placas Mercosul

pelos estados. Este que foi um dos assuntos mais importantes e que ganhou destaque durante todo o debate.

As autoridades de trânsito afirmam que a mudança das placas de veículos no Brasil para o padrão Mercosul, traz a garantia de mais segurança e o combate à crimes e que esse diálogo e os esclarecimentos são importantes para que a implantação ocorra da melhor maneira possível, visando assim, a segurança da população e o combate efetivo as fraudes e ampliação da fiscalização nas vias urbanas, estradas e rodovias.

As novas placas deverão ser implementadas no Brasil até 1º de dezembro deste ano, em veículos novos, ou que estejam em processo de transferência de propriedade ou domicílio e ainda, aqueles onde houver a necessidade de substituição das placas.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## PLACAS AUTOMOTIVAS ELETRÔNICAS Da Ficção à Realidade

**T**odos se empolgam com o novo tempo que se vive, com suas fantásticas descobertas e inovações tecnológicas, que quase de imediato, colocam o mundo na ponta dos dedos de cada um. Não existem mais distâncias a separar mentes e corações, tudo está a um dígito de distância.

O Século XXI que começou devagarinho, despercebido, de repente ganhou um ritmo próprio, frenético, como se o mundo fosse acabar amanhã. Os avanços tecnológicos são tão rápidos que as coisas ficam velhas, algumas vezes, antes mesmo de serem lançadas no mercado.

O que era ficção, coisas de história em quadrinhos ou filmes de

007, hoje estão nas vitrines das lojas e nas mãos das pessoas mundo afora. Ou, então, vejamos

uma das últimas inovações já em fase de lançamento.

Os jornalistas Joe D'Allegromarch e Rob Stumpf, em excelente matéria para o The Drive News, descortinam um pouco mais as fantásticas novidades desse maravilhoso mundo novo.

E tudo acontece, no fabuloso celeiro de inovações tecnológicas que é a Califórnia, em cidades como San Francisco e Palo Alto, capitais mundiais das *startups*.

Dessa vez são as placas dos veículos, aquele pedaço de "lata" onde vem estampada as letras e os números identificadores do veículo e de seu proprietário, que de agora em diante parecem estar com os dias contados, pelo menos nos USA.

A *Reviver Auto*, uma *startup* da Califórnia, colocará no mercado placas automotivas digitais, a *RPlate Pro*, a primeira no mercado mundial. As placas serão

vendidas através de concessionárias automotivas. Esse equipamento já está legalizado Califórnia, Texas, Flórida e Arizona, e se espera que em um ano estejam na Pensilvânia, Nevada, Maryland e Washington.

A partir de agora, em vez de um pedaço de metal fisicamente pressionado, surgem essas placas, fabricadas lembrando um *e-Reader*. Como um Kindle, possui um visor biestável e o "e-link" afixado na parte traseira do veículo, funciona no sistema conhecido por *wireless*, quase não usa energia para operar, alterando imagens e dados na placa eletrônica.

A Califórnia está começando, oficialmente, a adotar as placas eletrônicas em um programa piloto destinado a 24 moradores de Sacramento que testarão o equipamento. Como todo lançamento os preços são salgados.

Cada cliente pagará US \$ 699 pela placa e uma mensalidade de US \$ 7. Embora pareça caro para uma *chapa*, a empresa espera vender, inclusive como um meio de publicidade digital, o que no futuro poderá baratear o preço do produto.

Interessante salientar que ao estacionar o veículo a placa muda e apresenta uma imagem escolhida pelo motorista, ou uma publicidade ou avisos de interesse público. Pode até exibir um alerta se o veículo não tiver mais um registro válido ou se for roubado. Mas a novidade não para por aí, a placa eletrônica poderá contar opcionalmente com GPS e o pagamento dos tributos anuais se faz com um simples toque e imediatamente o selo aparece na tela.

Evidente, que não são placas giratórias como as usadas no protótipo do *Aston Martin DB5*, 1963, usado por *James Bond*, no inesquecível *Goldfinger*.

Esse clássico que fez a imaginação dos espectadores da sétima arte voar, na década de sessenta, agora se transforma em algo tangível, muito mais sofisticado e ao alcance dos simples mortais.

Algumas pessoas preocupam-se com outra ficção. Para estes o momento atual assemelha-se com o livro *1984* do inglês *George Orwell*, distopia futurista publicada em 1949, meses antes da morte do autor, que tratava do poder totalitário de um *Grande Irmão* que tudo via e tudo controlava.

Extremismos à parte, as placas digitais na realidade, representam um formidável avanço tecnológico que facilitará e protegerá a vida das pessoas no trânsito.

Pois é, enquanto o mundo avança e se moderniza, no Brasil continua-se com o ramerrão de sempre. Já se pode até imaginar a pressão dos grupos de interesse frente a qualquer modernização desse tipo. Os senhores "donos do poder" do alto de suas tribunas defenderão o mercado de trabalho dos despachantes, como farão também quando caminhões e ônibus transitarem sem motoristas.

Mas tudo isso pode mudar, se em outubro mandarmos esses *senhores* de volta para suas casas, fora aqueles que pelo que deixaram de fazer tiveram outro destino. O voto pode nos levar ao século XXI ou nos deixar onde estamos. Pense! outubro está batendo na porta.

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



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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 224. Fazer uso do fecho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

CONCREJATO  
OBRAS ESPECIAIS

# MPSC entra com ação contra lei que obriga Detran a suspender CNH no ano das multas

Julio Cavalheiro / Secom SC

O Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) ajuizou ação direta de inconstitucionalidade (ADI) contra a lei estadual 17.403/2017. O texto, sancionado em dezembro do ano passado, obriga o Detran-SC a notificar os motoristas da suspensão do direito de dirigir no mesmo ano em que atingirem os 20 pontos na carteira nacional de habilitação (CNH), sob pena de arquivamento do caso.

Apesar de a lei ter sido sancionada em 21 de dezembro pelo então governador Raimundo Colombo (PSD), o Detran não vinha cumprindo a legislação. Em abril, em nota, o departamento havia dito que estava seguindo lei federal vigente, da resolução 723/18 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Esse texto diz que a ação punitiva prescreve em cinco anos. Essa lei federal permite, por exemplo, que o motorista que acumulou 20 pontos na carteira em 2014 tenha a CNH suspensa neste ano. Já a lei estadual, questionada pelo MPSC, permite que sejam suspensas as carteiras de condutores que acumularam os

pontos apenas neste ano. Agora, depois da ação do MPSC, o Detran não quis se manifestar sobre o assunto.

A ADI é assinada pelo procurador-geral de Justiça, Sandro José Neis, e pelo Coordenador do Centro de Apoio Operacional de Controle da Constitucionalidade (CECCON) do MPSC, Durval da Silva Amorim, e foi protocolada no Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) no dia 16 de maio.

A ação foi resultado de um estudo do MPSC, feito por determinação da Procuradoria-Geral de Justiça, após nota técnica do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) contra a lei estadual. O estudo apontou irregularidades, já que, segundo o MPSC, a Constituição determina que apenas a União pode legislar sobre trânsito e transporte:

“Em suma, em se tratando de competência privativa, não pode ser suprida pelo Estado ou por municípios, nem mesmo se a União não exercê-la, porque é necessário que a legislação de trânsito seja única



e aplicada igualmente em todo território nacional”, resume o MPSC, na ação.

A ADI foi distribuída para relatoria do desembargador Sérgio Izidoro Heil, que já determinou a notificação do governo do Estado e da Assembleia Legislativa para que prestem as informações que entenderem cabíveis no prazo de 30 dias.

Em nota, o deputado estadual Gelson Merisio (PSD), autor do projeto de lei, diz que a legislação estadual cobra mais agilidade do Detran. Ele reforça que o PL tramitou por comissão da Alesc, foi aprovado em

plenário e sancionado pelo governador.

“Mas, muito além disso, estamos falando de uma medida que traz justiça a milhares de motoristas que dependem do trânsito para trabalhar e, principalmente, que torna efetivo o processo de conscientização no trânsito. Antes dela, por exemplo, mais de 500 mil motoristas catarinenses estavam sendo notificados com até cinco anos de atraso sobre multas antigas”, diz Merisio.

**Entenda como funciona a suspensão do direito de dirigir em SC**

O Detran-SC contava com um sistema manual de análise dos casos até dezembro de 2016, quando foi substituído por um processo automatizado para cumprir uma das medidas apontadas por auditoria do Tribunal de Contas do Estado (TCE). Em 2015, o TCE mostrou que o órgão puniu apenas 1,6% dos motoristas do Estado que ultrapassaram o limite de pontos entre 2010 e 2012.

No final de 2016, o Detran começou a notificar 11,7 mil motoristas de Florianópolis sobre a suspensão referente a infrações ou acúmulo de pontos entre 2012 e 2013. Só em 2017, pelo menos 24,5 mil motoristas de Florianópolis foram notificados da suspensão da CNH por multas entre 2012 e 2014. Diante disso, o deputado estadual Gelson Merisio (PSD), apresentou projeto de lei, que foi aprovado. O texto diz que a suspensão do direito de dirigir, quando quando não aplicada no prazo do mesmo ano da multa, seria arquivada. Porém o Detran não seguiu a determinação, porque afirmou seguir a legislação federal.

Marcius Furtado / Secom

## Empresas habilitadas para licitação das obras de acesso a aeroporto de Florianópolis

O resultado da qualificação das oito empresas que manifestaram interesse nas obras do último trecho do acesso ao Sul da Ilha e ao Aeroporto Hercílio Luz, em Florianópolis, foi divulgado, no dia 10 de junho. Das oito empresas participantes, quatro foram inabilitadas.

A ata de habilitação foi publicada no Diário Oficial do Estado no dia 12. E três empresas recorreram da decisão. Os envelopes foram abertos pelo Departamento Estadual da Infraestrutura (Deinfra) no início do mês. Depois que o Deinfra analisar e responder aos recursos, serão abertas as propostas de preço e depois a divulgação da empresa vencedora.

A licitação prevê a execução dos trabalhos no Lote 1-B de 1,4 quilômetro, que liga os dois trechos atualmente em execução, do Viaduto do Carianos até o Rio Fazendinha. A obra está sendo

licitada depois de receber a licença do Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina (IMA), com condicionantes apresentadas pelo Instituto Chico Mendes de Biodiversidade (ICMBio). A concorrência está orçada em R\$ 32 milhões.

### INVESTIMENTOS

O conjunto de obras em execução no novo acesso ao Terminal Aeroportuário de Florianópolis tem investimentos previstos de R\$ 229,1 milhões pelo Governo do Estado. O novo acesso é uma obra fundamental para o desenvolvimento econômico e turístico do Estado e uma das prioridades do Governo.

### OBRAS

As obras de implantação, pavimentação e duplicação do novo acesso ao Sul da Ilha de Santa Catarina e ao novo terminal de passageiros do Aeroporto Hercílio Luz começaram em 13 de agos-



to de 2015. Essencial para a operação do novo terminal do aeroporto de Florianópolis, a sua conclusão irá beneficiar todo o Sul da Ilha, configurando uma nova via de acesso.

“É uma conquista coletiva porque é uma obra vital para o Sul da Ilha de Santa Catarina e para quem procura ou sai de Santa Catarina, com um novo terminal mais confortável”, salientou o governador Eduardo Pinho Moreira.

“Estima-se que até 60% do tráfego do Sul da Ilha irá utilizar este novo acesso,

desafogando vias atualmente congestionadas, o que irá resultar em melhoria para a mobilidade urbana e condições para ampliação do turismo”, acrescentou o secretário Paulo França.

### NOTA DO EDITOR:

Se o Deinfra não tomar cuidado, vai chegar o ponto em que o novo aeroporto estará pronto e o referido acesso ainda não estará concluído por negligência do Estado. Lamentavelmente, estamos sujeitos a passar mais esta vergonha.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

## Agente de distúrbio orgânico e comportamental

*Engarrafamento, lentidão de trânsito levam a perda da liberdade, gera insatisfação, distúrbio comportamental e até doenças.*

**A** irritabilidade é o primeiro sintoma manifesto e é quase sempre uma resposta excessiva a esse estímulo de ansiedade no trânsito. É na realidade uma resposta dos sentimentos do indivíduo. Manifesta-se com maior ou menor intensidade dependendo da formação, caráter, personalidade e uma série de outros fatores.

O aumento do potencial elétrico nas pessoas pode ocasionar perturbações nas funções dos neurotransmissores.

Sabemos que torres de celular, antenas de TV e altos níveis de poluição eletromagnética na atmosfera provocam aumento do potencial bioelétrico que é capaz de provocar alterações nas ligações neuronais e baixa produção de serotonina. Esta substância é além de sedativa, calmante, é aquela capaz de elevar o humor e produzir sensação de bem-estar, conforto.

Na lentidão e no engarrafamento do trânsito com estresse e desvitalização bioenergética, perde-se o controle dos impulsos, ocorre queda da serotonina que por sua vez reduz os neurotransmissores controladores do comportamento explosivo (“diz-se que o indivíduo está com pavio curto”).

Outros fatores psicológicos e psiquiátricos como compulsão, depressão, ansiedade, problemas afetivos, agressividade têm baixa produção da serotonina. É essa serotonina elevada que nos mantém alegres, bem-humorados, tolerantes e em equilíbrio. É na

realidade um dos mais importantes neurotransmissores.

A perda do controle significa que o nível de serotonina está baixo, podemos aí reagir com distúrbios de comportamento dependendo daqueles fatores psicológicos e psiquiátricos e outros fatores pessoais. Podemos chegar à impulsividade, agressividade e a violência verbal, gestual e física o que, aliás, é hoje muito comum no nosso trânsito.

O distúrbio de comportamento pode manifestar-se também com negligência e imprudência como produto da agressividade.

Tudo isso, causa no motorista envolvido nesse trânsito louco dos grandes centros, dano físico, psicológico e social, tem a saúde comprometida. Doenças primárias afloram, o potencial orgânico fragiliza-se e surgem sinais, sintomas e doenças. A inalação dos poluentes produzidos pela queima de combustível, a condição climática e muitos outros fatores são desencadeantes. Nos portadores de um perfil potencialmente psiquiátrico, os surtos patológicos afloram e podem agravar-se.

É uma das causas do “Road Rage” (fúria no trânsito).

**Outros sinais e sintomas podem ser percebidos como:**

- taquicardia (batimento cardíaco acelerado)
- taquipnéia (frequência respiratória aumentada)
- extrassístoles (batimento cardíaco irregular)
- elevação da pressão arterial
- dor no estômago

- enjoo
- extremidades frias
- transpiração (suor)

Os que mais sofrem são as pessoas tensas, apressadas e ansiosas.

**O que fazer?**

- buscar permanentemente o equilíbrio
- não buscar explicações para o problema
- relaxe
- coloque música ambiente
- sente-se confortavelmente
- faça um alongamento
- mantenha o bom humor
- converse com o passageiro ou o parceiro de infortúnio
- troque gentilezas
- coloque uma coisa doce na boca

Lembre-se que todos que estão no trânsito são parceiros de infortúnio e não inimigos. O auto estímulo, bem como o estímulo de cada um que se encontra na lentidão ou no engarrafamento seja com um sinal positivo, com uma palavra de conforto, com uma simples brincadeira serão certamente agentes atenuantes do desgaste físico, mental e social que todos estão vivendo.

Uma conversa, uma brincadeira, pode aumentar a produção da serotonina e sairmos daquela realidade para momentos felizes como quando nos ocupamos com outra atividade de lazer.

\* 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.

## Melhores ações do Maio Amarelo 2018

Depois de mais um Maio Amarelo cheio de atividades para a conscientização de um trânsito mais seguro, que preserve a vida, está chegando a hora de conhecer as melhores ações realizadas este ano por municípios, empresas, entidades, cidadãos e outros personagens da sociedade civil. O evento de encerramento com a premiação “Destaques Maio Amarelo 2018” acontecerá no dia 28 de junho, às 15h, em Brasília (DF), no audi-



tório DNIT – Setor de Autarquias Norte, Quadra 3, Bloco A, Brasília/DF.

Este ano, a grande festa é sediada pela ABDER (Associação Brasileira dos

Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem) e pelo DER/DF (Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal), com apoio do Detran

(Departamento de Trânsito) do Distrito Federal, com apoio do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária.

No evento serão conhecidas as melhores ações realizadas por empresas, entidades do setor público, sociedade civil organizada e cidadãos que mais disseminarem os conceitos e práticas propostas pelo Maio Amarelo. As ações devem estar direcionadas à conscientização para a segurança no trânsito e o

incentivo à mudança de comportamento de todos que transitam. Haverá premiação para as ações que mais se destacaram.

Também será um momento de congraçamento, onde representantes do Movimento, empresas, municípios, parceiros, apoiadores e autoridades puderam conhecer um pouco mais das boas práticas realizadas durante o mês de maio de 2018 em todo país e também alguns dos destaques do Movimento.

# DEZ ANOS DE TRÂNSITO: Seguro DPVAT contabiliza mais de 4,5 milhões de indenizações

No mês dedicado mundialmente à conscientização para a redução dos acidentes de trânsito, a Seguradora Líder divulga o Boletim Estatístico Especial “Dez anos de trânsito”. Em 10 anos de atuação da Seguradora à frente da gestão do Seguro DPVAT foram pagas mais de 4,5 milhões de indenizações em todo o território nacional. Os dados mostram que, de 2008 a 2017, foram mais de 500 mil indenizados por morte, além de cerca de 3,1 milhões de pessoas que ficaram com algum tipo de invalidez permanente por conta da violência no trânsito.

Na última década, as motocicletas foram responsáveis pela maior parte das indenizações pagas: 70,45% do total, representando mais de 3,1 milhões de pagamentos. Foram mais de 198 mil indenizações por morte e 2,4 milhões por invalidez permanente. A frota de motocicletas foi a que mais cresceu nesses 10 anos: passou de 13,2 milhões para 25,7 milhões. A região Nordeste apresentou incremento de 165% na quantidade de motos, chegando a uma frota de mais de 2,4 milhões em 2017.

A Região Nordeste foi a que apresentou salto mais significativo no número de indenizações para todos os tipos de veículo: crescimento de



158%, embora sua frota ainda seja a terceira maior do país (17% dos veículos). Somente em 2017, foram 122.468 indenizações contra 47.509 em 2008.

Segundo o Denatran, hoje o Brasil conta com uma frota de mais de 94,3 milhões de veículos ativos, 77% mais do que em 2008, quando mais de 53,3 milhões de veículos circulavam pelas ruas. As regiões Norte e Nordeste foram as que apresentaram crescimento mais significativo, impulsionado principalmente pelas motocicletas, com variação de 127% e 126%, respectivamente.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), o Brasil ocupa o quinto lugar no ranking de

países com maior índice de acidentes de trânsito em todo o mundo. No ano de 2017, as indenizações pagas registraram aumento de 41% em relação ao ano de 2008. Outro número relevante é o de pedestres que aparecem em segundo lugar nas indenizações por acidentes fatais,

sendo 26% em 2017 e 22% em 2008 (ver tabela abaixo).

Nesses 10 anos, o perfil dos indenizados se manteve o mesmo. A maior incidência de indenizações pagas foi para vítimas do sexo masculino, e a faixa considerada economicamente ativa, de 18 a 34 anos, é a mais atingida. Em 2008, ela representou 53% das indenizações pagas, e em 2017, 49% dos pagamentos (cerca de 186 mil).

O Boletim Estatístico Especial “Dez anos de Trânsito” também marca a década de atuação da Seguradora Líder à frente das operações do Seguro DPVAT.

O levantamento reúne dados como a evolução dos pontos de atendimento autorizados do seguro nestes dez anos, além da evolução da frota de veículos automotores e da população brasileira entre 2008 e 2017.

INDENIZAÇÕES PAGAS POR VÍTIMA					
VÍTIMA	JAN A DEZ 2017	%	JAN A DEZ 2008	%	JAN A DEZ 2017 X JAN A DEZ 2008
Motorista	228.504	60%	148.014	55%	54%
Pedestre	98.750	26%	60.539	22%	63%
Passageiro	56.739	15%	63.450	23%	-11%
<b>Total</b>	<b>383.993</b>	<b>100%</b>	<b>272.003</b>	<b>100%</b>	<b>41%</b>

## Lei Seca já poupou 40 mil vidas em 10 anos, segundo pesquisa

A Lei Seca (Lei 11.705/08) está completando dez anos e segundo pesquisa realizada pela Escola Nacional de Seguros, desde sua implantação, já poupou 40 mil vidas no trânsito e 235 mil pessoas de invalidez permanente.

Para o deputado Hugo Leal (PSD-RJ), autor do projeto que deu origem à lei em 2008, a Lei Seca gerou uma mudança de comportamento não apenas pelas ações punitivas.

“A modificação legislativa foi importante, mas mais importante é a modificação da própria sociedade, a percepção que a sociedade teve de que a combinação de álcool



Cleia Viana/Câmara dos deputados

e direção causa fatalidade”, destacou.

Hugo Leal percebe consciência ainda maior entre os jovens. “Uma geração que tá chegando agora, começando a tirar a sua carteira de habilitação com 18, 20 anos e que hoje já chega com outra cabe-

ça, outra perspectiva”, disse.

O assunto foi debatido em seminário da Comissão de Viação e Transportes sobre “a eficácia da Lei Seca no âmbito do direito penal”.

### Familiares de vítimas

Ao falar sobre as mortes no trânsito causadas por

motoristas embriagados, a deputada Christiane Yared (PR-PR) contou sobre a dor de perder o filho no trânsito e disse que a Justiça para esses casos precisa ser mais rápida.

“A Justiça é para que outros filhos tenham a chance de estarem vivos. Por isso que quando a Justiça é tardia, ela é falha. Porque todo o trabalho que fazemos aqui, promotores, delegados, agentes de trânsito, Ministério Público, Polícia Rodoviária Federal, as ONGs, Câmara, Senado, a lei aprovada, tudo isso vira nada quando você tem que conviver pro resto da vida com a morte de alguém que você amava.”

O representante do Movimento “Não foi Acidente”, Ava Gambel afirmou que é preciso parar de tratar essas mortes como fatalidades. “Nós familiares, que perdemos nossos entes queridos, acreditamos que quem bebe e dirige assume o risco de matar, então não é acidente.”

### Eventos

Além do seminário, houve uma exposição sobre o tema no Anexo 2 da Câmara e o deputado Hugo Leal lançou também o livro Lei Seca 10 anos - A Lei da Vida, no qual conta os bastidores da tramitação da proposta e fala da violência do trânsito no Brasil.



# Aumenta o número de brasileiros que admitem beber álcool e dirigir

Dez anos após a implementação da Lei Seca, um dado chama a atenção: de 2011 a 2017, a frequência de adultos que admitem conduzir veículos motorizados após terem ingerido qualquer tipo de bebida alcoólica aumentou 16% em todo o país. No conjunto das 27 cidades, 6,7% da população adulta referiram conduzir veículo motorizado após consumo de bebida alcoólica. Os homens (11,7%) continuam assumindo mais essa infração do que as mulheres (2,5%)

As informações fazem parte da Pesquisa de Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (Vigitel) realizada pelo Ministério da Saúde em todas as capitais do país. O resultado reflete respostas de entrevistas realizadas de fevereiro a dezembro de 2017 com 53.034 pessoas maiores de 18 anos.

A Diretora de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde do Ministério da Saúde, Fátima Marinho, explica que, pela pesquisa, observa-se prevalentemente que os homens continuam a se arriscar mais do que as mulheres.

“Esse é um perfil mundial, mas que no Brasil agrava a situação devido à infraestrutura que o país oferece aos condutores. É necessário ser mais prudente, pensar que os acidentes de trânsito podem matar e causar graves sequelas. Da mesma forma, os governos também precisam rever como podem tornar as vias melhores e mais seguras”, enfatizou.

A maior prevalência foi observada entre os adultos de 25 a 34 anos (10,8%), e com maior escolaridade, chegando a 11,2% entre aqueles com 12 ou mais anos de estudo. Com relação ao consumo abusivo de bebidas alcoólicas, a prevalência sofreu alta de 11,5% entre 2006 (15,7%) e 2017 (19,1%), especialmente entre

as mulheres.

## Consumo excessivo de álcool

A Vigitel 2017 considera consumo abusivo a ingestão de quatro ou mais doses de bebidas alcoólicas para mulheres, ou cinco ou mais doses para homens, em uma mesma ocasião dentro dos últimos 30 dias.

Analisando por faixa etária, o consumo abusivo de bebidas alcoólicas cresce em todos os estratos, exceto entre os adultos mais jovens (18 a 24 anos), onde há estabilidade de 2006 a 2017. Por escolaridade, no mesmo período, só foi observado aumento entre os adultos com 12 ou mais anos de estudo, sendo estável entre os demais.

Em 2017, o consumo abusivo de bebidas alcoólicas foi de 19,1%, variando entre 13,7% em Manaus e 25,7% no Distrito Federal. A prevalência é maior entre os homens (27,1%), quando comparado às mulheres (12,2%).

A frequência reduz com a idade, sendo de 27,7% entre os adultos com 25 a 34 anos, 15,8% entre aqueles com 45 a 54 anos e 3,0% entre aqueles com 65 anos e mais. Com relação à escolaridade, o grupo com até 8 anos de estudo apresenta a menor prevalência (13,8%), quando comparado aos demais grupos (20,2% entre aqueles com 9 a 11 anos de estudo; 22,8% entre aqueles que estudaram 12 anos e mais).

Dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) apontam que 32.615 pessoas morreram devido a acidentes de trânsito em 2017. O número representa queda de mais de 13% em relação à 2016, quando foram registrados 37.345 óbitos. Neste mesmo ano, dentro do Sistema Único de Saúde (SUS) foram registradas 181.021 internações devido aos acidentes de trânsito. Os procedimentos custaram aproximadamente R\$ 260 milhões.



## Uso de celular ao volante é considerado agravamento de risco. Entenda mais!

Os acidentes de trânsito vêm crescendo a cada ano. Em 2017, o seguro obrigatório de automóveis DPVAT pagou 380 mil indenizações, conforme relatório anual disponibilizado no site da Seguradora Líder, administradora do DPVAT. A maior causa de acidente de trânsito é a falha humana e a utilização de celular ao volante é uma delas. Por isso, conscientizar e informar os motoristas sobre a importância de conduzir o veículo com total atenção é primordial.

Usar o celular enquanto dirige para atender ligações, mandar mensagens, fazer fotos e vídeos para as redes sociais ou qualquer outro motivo é considerado uma infração de trânsito. O Código de Trânsito Brasileiro considera o manuseio do celular enquanto dirige uma infração gravíssima, conforme artigo 252. O condutor será multado no valor de R\$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos) e terá 7 pontos na carteira.

### Crime

Graziela Vellasco, Advogada com 15 anos de experiência e especialista em Direito Processual Civil, afirma que a pessoa ainda pode responder judicialmente:

Na esfera criminal, vai depender do resultado do acidente de trânsito. Se a vítima falecer o condutor responderá pelo crime de homicídio no trânsito, artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, com pena de detenção de 02 a 04 anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. No caso de a vítima se lesionar, responderá pelo crime de lesão corporal no trânsito, artigo 303 do Código de Trânsito Brasileiro, com pena de detenção de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a

habilitação para dirigir veículo automotor;

Já na esfera cível o condutor responderá pela indenização pelos danos causados. Os danos podem ser materiais, corporais e morais. No caso de homicídio, o condutor poderá ser condenado ao pagamento de pensão mensal aos herdeiros e danos morais, que podem chegar a 500 salários mínimos conforme entendimento do Superior Tribunal de Justiça. Em caso de lesão corporal, o condutor pode ser condenado a uma pensão mensal pela invalidez parcial ou permanente da vítima, despesas médicas e danos morais.

No caso de morte da vítima, Graziela explica que a princípio o condutor responderá pelo crime de homicídio culposo, na condução de veículo automotor, ou seja, sem a intenção de matar. Para isso, o condutor deve respeitar todas as normas de trânsito.

“Porém, quando o condutor assume o risco de causar um acidente de trânsito, como no caso em questão, manusear o celular enquanto dirige, resta evidente a plena consciência de que, agindo deste modo, poderá causar um acidente fatal. Assim, o Ministério Público pode entender que houve dolo eventual e oferecer a denúncia por homicídio doloso”, alerta.

### Seguro

Quando o carro possui seguro, a conduta de manusear o celular enquanto dirige é considerado um agravamento de risco pela seguradora, pois o ato é determinante para a ocorrência do sinistro. Assim, em caso de acidentes, a seguradora pode se negar a pagar os danos, pois, conforme o artigo 768 do Código Civil: o segurado perderá o direito à garantia se agravar intencionalmente o risco objeto do contrato.





# Mãe de vítima de morte no trânsito vai presa após juiz ler sentença de réu

*Decisão do juiz desclassificou homicídio doloso e reverteu para homicídio culposo o que reduziu a pena de réu*

Ricardo André Rodrigues foi condenado a 2 anos de prisão, em regime aberto, pela morte de Lucas Silveira Leite Ortiz, no dia 16 de julho de 2014, na capital sul-matogrossense. A sentença foi proferida pelo juiz da 1ª Vara do Tribunal do Júri, Carlos Alberto Garcete de Almeida, no dia 12 de junho, durante sessão que também acabou na prisão da mãe da vítima, por desacato.

Segundo apurado pelo site de notícias Campo Grande News, Antônia Odnéia Silveira Leite Ortiz assistia ao julgamento, acompanhada de outros familiares, e teria começado a gritar e dizer que o julgamento “era um circo,

uma palhaçada”. A mulher também teria reclamado do tempo de duração da sessão e atacado verbalmente familiares e advogados do réu. Nesse momento, o juiz solicitou que a mãe se retirasse, mas ela manteve-se no local, dando continuidade a gritaria.

Por não ter obedecido a ordem, Antônia recebeu voz de prisão por desacato. Foi solicitada a presença de policiais militares para retirar a mulher, que acabou passando mal e foi atendida por socorristas do gabinete médico. Por fazer uso de remédios controlados, uma ambulância do Samu (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência)

foi acionada e encaminhou a mulher para a UPA (Unidade de Pronto Atendimento) do Jardim Leblon.

Após o atendimento, ela foi encaminhada para uma Depac (Delegacia de Pronto Atendimento Comunitário) da Capital.

**Decisão** - Carlos Alberto Garcete de Almeida, juiz da 1ª Vara, também desclassificou o crime de homicídio doloso, no qual respondia Ricardo, que foi condenado com base no crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor. Além da condenação,

o réu também teve o direito de dirigir suspenso.

**Caso** - Conforme a denúncia, o atropelamento ocorreu por volta das 21h50 na rua Catiguá. O réu voltava da casa da sogra dirigindo um Chevrolet Astra e acompanhado da esposa e filho quando atravessou um cruzamento com o semáforo vermelho, quase atingindo a motocicleta Honda Fan guiada por Lucas.

Os dois frearam brusca-

mente e iniciaram uma discussão. Lucas teria chutado a porta traseira do lado do motorista. Ricardo saiu do veículo para avaliar o estrago e perseguiu a vítima.

Conforme o Ministério Público Estadual, o acusado acelerou e atropelou a vítima. Ainda arrastou o rapaz pela rua em alta velocidade. O réu fugiu e não prestou socorro. Lucas morreu no local. O jovem deixou esposa e uma filha à época com 8 meses de idade.



## STJ admite apreensão de CNH por causa de dívida

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) divulgou nesse mês de junho uma decisão da Quarta Turma do órgão que confirmou a apreensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de um homem de Sumaré (SP) até a liquidação de uma dívida no valor de R\$ 16.859,10 com uma instituição de ensino. Essa decisão deve influenciar outras instâncias da Justiça brasileira.

O recurso foi apresentado ao STJ em razão de decisão da 3ª Vara Cível da Comarca de Sumaré (SP) que deferiu os pedidos de suspensão do passaporte e da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do executado.

No entendimento da Quarta Turma do STJ, a suspensão do passaporte, no caso, violou o direito constitucional de ir e vir e o princípio da legalidade. Porém, em relação à suspensão da CNH do devedor, o relator, ministro Luis Felipe Salomão, disse que a jurisprudência do STJ já se posicionou no sentido de que referida medida não ocasiona ofensa ao direito de ir e vir.

“Inquestionavelmente, com a decretação da medida, segue o detentor da habilitação com capacidade de ir e vir, para todo e qualquer lugar, desde que não o faça como condutor do veículo”, afirmou Salomão.

O ministro admitiu que a retenção da CNH poderia causar problemas graves para quem usasse o documento profissionalmente, mas disse que, nesses casos, a possibilidade de impugnação da decisão seria certa, porém por outra via diversa do habeas corpus, “porque sua razão não será a coação ilegal ou arbitrária ao direito de locomoção”.

A apreensão de documentos para forçar devedores a pagar seus débitos foi autorizada em 2015 pelo Novo Código de Processo Civil (CPC). De acordo com a determinação, o juiz pode determinar todas as medidas indutivas, coercitivas, mandamentais ou sub-rogatórias necessárias para assegurar o cumprimento de ordem judicial, inclusive nas ações que tenham por objeto prestação pecuniária.

## Negado HC a motorista embriagado condenado por homicídio

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF), na sessão do dia 29 de maio, negou habeas corpus a um condenado por homicídio doloso em decorrência de colisão de trânsito com vítima fatal. No Habeas Corpus (HC) 124687, o réu, condenado, pedia a desclassificação do crime de dolo eventual para homicídio culposo. O crime ocorreu em circunstância de embriaguez e condução de veículo na contramão.

A Turma, por maioria, acompanhou a linha do voto do ministro Luís Roberto Barroso, para quem nesses casos é legítimo o tratamento do caso como crime doloso e julgamento pelo Tribunal do Júri. Segundo seu voto, o trânsito provoca mais de 50 mil óbitos por ano, “um verdadeiro genocídio”. “A única forma de se coibir essa quantidade maciça de jovens e direção embriagada é tratar isso com a seriedade penal que merece. Não é possível glamurizar a bebida no

trânsito, sobretudo quando resulta em morte”, afirmou.

Adotaram a mesma posição a ministra Rosa Weber e o ministro Alexandre de Moraes, que destacou haver a conjugação da bebida e do fato de o motorista trafegar na contramão. “O dolo não é direto, mas eventual, envolvendo transitar na contramão. Caso específico que diferencia a culpa consciente do dolo eventual. Ele assumiu o risco ou não se preocupou com o risco”, afirmou.

Ficou vencido o relator, ministro Marco Aurélio, aplicando ao caso a previsão do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que enquadra a circunstância de morte envolvendo embriaguez como homicídio culposo. Para ele, pelo critério da especialidade, o CTB suplanta a norma geral. “Não cabe ante o critério da especialidade enquadrar a conduta no artigo 121 do Código Penal”, afirmou. O ministro Luiz Fux ficou vencido em parte na votação.



## Comissão flexibiliza regra sobre remoção de veículo por falta de licenciamento

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta alterando a regra prevista no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) para remoção de veículo no caso de não licenciamento.

Pelo texto, a medida administrativa de remoção do veículo, no caso de veículo que não esteja devidamente licenciado, somente será aplicada se houver reincidência nessa conduta no período de 15 dias até um ano após a data da infração. Esse benefício só será concedido se não houver débito de multas vencidas no prontuário do veículo.

O texto aprovado é o substitutivo do relator, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), ao Projeto de Lei 8983/17, do deputado Delegado Waldir (PSL-GO).

O projeto original desvincula a emissão do Certificado de Registro de Veículo e do Certificado de Licenciamento Anual do pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Além disso, proíbe a apreensão e a remoção de veículos por motivo de débitos tributários.

Hugo Leal discorda, porém, da proposta original. “Desvincular o pagamento do IPVA do licenciamento anual significa, na prática, estimular o não pagamento”, disse.

“As alternativas existentes para a garantir a arrecadação, como a inscrição dos devedores no cadastro da dívida ativa, resultam em processos demorados e, até certo ponto, pouco eficazes, visto que muitos contribuintes preferem não recolher o tributo e aguardar eventuais programas de negociação de débitos fiscais, sempre levados a cabo pelas secretarias de fazenda”, completou.

O relator defendeu, porém, “que se crie uma alternativa que não ocasione tanto impacto na vida do proprietário e que lhe dê a possibilidade de regularização sem que o veículo seja recolhido a depósito, pelo menos na primeira abordagem em que se constate a irregularidade”.

A Comissão de Viação já aprovou outra proposta de teor semelhante, também relatada por Hugo Leal (PL 3498/15).

### Tramitação

A proposta será analisada em caráter conclusivo pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

## Viação e Transportes prevê que o Contran defina multas para as quais será necessária comprovação

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta para que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) defina as infrações de trânsito para as quais será necessária a comprovação, exclusiva ou complementar, por meio eletrônico ou químico, entre outros.

O texto foi aprovado na forma de substitutivo apresentado pelo relator, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), ao Projeto de Lei 8377/17, da deputada Mariana Carvalho (PSDB-RO), e dois apensados.

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei 9.503/97) prevê que apenas a declaração da autoridade ou do agente de trânsito já é suficiente para comprovar a infração.

Segundo Hugo Leal, o substitutivo pretende conciliar os projetos originais com a determinação de com-



Deputado Hugo Leal (PSD-RJ)

petência do Contran para definir as infrações que necessitarão de comprovação, exclusiva ou complementar à declaração da autoridade competente.

Também caberá ao Contran dizer como elas se darão – por meio de equipamento eletrônico ou audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível.

No PL 8377/17, Mariana Carvalho havia defendido o direito à ampla defesa. “Por mais que os agentes de trânsito não precisem provar o que afirmam, por possuírem presunção de veracidade, os cidadãos devem ter o direito de recorrer das penalidades valendo-se de provas concretas, como imagens ou qualquer outra informação passível de contraditório e ampla defesa.”

### Tramitação

O projeto será analisado agora pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em caráter conclusivo.

## Projeto facilita comprovação de transferência de veículo

Procurações, recibos, mensagens eletrônicas e a própria cópia autenticada da transferência poderão servir como prova da venda de veículo, eximindo o vendedor da responsabilidade solidária por multas ou impostos posteriores à transação. É o que prevê o PLS 119/2018, que aguarda designação de relator na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

Atualmente, pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 1997), depois de transferido o veículo o antigo proprietário deve encaminhar ao Detran em 30 dias a cópia autenticada

do Documento Único de Transferência (DUT), devidamente assinado e datado. Caso a comunicação não seja feita, se houver multas ou impostos, ele é responsabilizado solidariamente pelas penalidades.

O PLS torna lei jurisprudências do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que acabam com a responsabilidade solidária do vendedor caso ele apresente outros comprovantes da venda.

De acordo com o autor da proposta, senador José Medeiros (Pode-MT), o objetivo é impedir casos bastante frequentes, como quando o vendedor ape-

nas entrega o DUT para o comprador preencher e registrar em cartório, mas o comprador não faz a transferência. Outra situação comum ocorre quando há venda do carro para uma agência ou concessionária: geralmente a empresa pede o DUT em branco, para preenchê-lo com o nome da pessoa a quem vender o veículo, mas a transferência acaba não sendo feita.

Como o projeto tem decisão final na CCJ, se aprovado segue direto para a Câmara dos Deputados, a não ser que haja recurso para votação no Plenário do Senado.

## Projeto transforma multa leve ou média automaticamente em advertência

Começou a tramitar no Senado o PLS 255/2018, que transforma em advertência a multa leve ou média aplicada em um condutor que não tiver cometido nenhuma infração nos últimos 12 meses. A iniciativa é do senador Wilder Moraes (DEM-GO), que não concorda com a prática de não se considerar a aplicação da advertência, mas sim a aplicação imediata da multa.

Segundo o senador, a autoridade competente deveria como regra aplicar primeiro a pena menos

grave (a advertência), para então, em caso de reincidência, se valer da punição mais rigorosa (a multa):

“Porém, não é isso que se observa. Por isso, propomos alterar o Código Brasileiro de Trânsito. Mesmo bons condutores podem cometer uma infração de trânsito de natureza leve ou média, em um momento de distração. A advertência por escrito parece a medida mais justa para um condutor com registro de bom comportamento”, afirmou Wilder.

O PLS 255 foi apre-



sentado dia 23 de maio e encaminhado à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) em caráter terminativo. Sendo

aprovada sem recurso ao plenário, seguirá diretamente para a Câmara dos Deputados para ser analisada.

# Veja quais são as diferenças entre Suspensão do Direito de Dirigir e Cassação da CNH

Essa é uma dúvida muito comum entre os cidadãos e muitos confundem quando se aplica uma ou outra penalidade. Tanto a suspensão do direito de dirigir como a cassação da CNH são sanções impostas aos infratores, aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa. As duas são aplicadas em situações diferentes que estão detalhados no Código de Trânsito Brasileiro, isso quer dizer que uma é distinta da outra.

Para facilitar a compreensão, o Portal do Trânsito resumiu nessa reportagem quando se aplica a suspensão do direito de dirigir e quando é a cassação da CNH que deve ser executada.

## Suspensão do direito de dirigir

O condutor poderá ter o seu direito de dirigir suspenso quando atingir 20 pontos no prontuário da CNH no período de 12 meses ou quando cometer qualquer infração que determine a suspensão direta, independente do número de pontos acumulados (veja aqui quais são essas infrações).

Sempre que tiver seu direito de dirigir suspenso, o condutor terá que entregar a CNH, cumprir o prazo de suspensão e fazer o curso de reciclagem.

Quem atingir 20 pontos ou mais na CNH, no período de 12 meses, terá seu direito de dirigir suspenso por 6 meses a 1 ano e, se reincidir no período de um ano, a suspensão será de 8 meses a 2 anos. No caso de infrações que levam à suspensão direta do direito de dirigir, o prazo será 2 a 8 meses e, em caso de reincidência, a suspensão será de 8 a 18 meses.

## Cassação da CNH

O Art. 263 do Código de Trânsito Brasileiro determina que a cassação do documento de habilitação acontecerá se o condutor for flagrado conduzindo qualquer veículo que exija habilitação, estando com o direito de dirigir suspenso. Outra situação que pode levar a cassação da CNH é se o condutor for condenado judicialmente por delito de trânsito ou se, a qualquer tempo, for comprovada irregularidade na expedição de sua habilitação. Além disso, poderá ter a CNH cassada o condutor que reincidir, no prazo de 12 meses, nas seguintes infrações:

- Dirigir com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo (inciso III – Art.162 CTB);



- Entregar a direção do veículo à pessoa que não tenha Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor, ou ainda com Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor cassada ou com suspensão do direito de dirigir ou também para pessoa com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo (Art.163 CTB);
- Permitir que pessoa nas condições referidas no item acima tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via (Art.164 CTB);
- Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência

(Art.165 CTB);

- Disputar corrida (Art. 173 CTB);
- Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via (Art.174 CTB);
- Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus (Art.175 CTB).  
Decorridos dois anos da cassação da CNH, o infrator poderá requerer sua reabilitação, após ser aprovado em Curso de Reciclagem e nos exames necessários à obtenção da categoria que possuía, ou de categoria inferior, preservada a data da primeira habilitação.

## Condutas no trânsito que você nem sabia que podem gerar multas

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece em seu capítulo XV quais são as infrações de trânsito, as conhecidas condutas que geram multas. Muitas delas são bem conhecidas como excesso de velocidade, embriaguez ao volante, dirigir com a CNH suspensa dentre outras, mas também há várias situações que os motoristas acabam cometendo infrações sem perceber.

Neste artigo separamos algumas dessas condutas que são infrações de trânsito, passíveis de multa.

### Molhar pedestres na rua

Aquela chuva caindo, você dirigindo, e aquela super poça de água pedindo: “Passa por cima e espalha água para todo lado!”.

Conforme o CTB, usar o veículo para arremessar água, especialmente sobre os pedestres é considerado infração de gravidade média. Se flagrada a infração, o motorista poderá sofrer uma multa de R\$ 130,16.

### Transitar com o som alto

Está feliz da vida, entrou no carro e colocou o som bem alto com a sua música preferida? Fique atento, segundo o Art. 228 do CTB, caso o volume ou frequência do som não esteja de acordo com as

normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), o motorista comete uma infração grave, sob pena de multa. E isso vale para qualquer hora do dia.

### Trafegar em velocidade muito baixa

Que há um limite máximo de velocidade todos sabem. Entretanto, uma norma menos conhecida é a velocidade mínima. Conforme o Art. 62 do CTB, ela não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima permitida, de acordo com cada via e as condições da pista. Ou seja, em uma via em que o limite é de 60 km/h, a velocidade mínima permitida é de 30 km/h, exceto na faixa da direita ou em condições adversas.

### Dirigir com apenas uma das mãos

Deu aquela fome ou vontade de fumar enquanto dirige? Segundo o CTB, também se considera infração média a condução do veículo com apenas uma das mãos. Caso esteja dirigindo com apenas uma das mãos para manusear o celular, a infração cometida passa a ser considerada gravíssima, o que aumenta o valor da multa para R\$ 293,47.

### Utilizar fones de ouvido

O som do carro deu problema, ou você ainda não tem dinheiro para comprar um

aparelho. Solução rápida: fones de ouvido ligados ao celular. NADA DISSO! O CTB determina que, ao ser flagrado utilizando o aparelho, o motorista está cometendo uma infração média, com pena de multa. Assim, fique atento a esse detalhe, pois muitos ainda pensam que utilizar o fone de ouvido para atender o celular ou mesmo escutar música não compromete a segurança nem acarreta qualquer problema.

### Transitar em marcha à ré

Se você acha que retornar meio quarteirão em marcha à ré é normal, cuidado, pois essa marcha deve ser usada exclusivamente em distâncias necessárias para pequenas manobras, como fazer uma baliza para estacionar.

Também pode ser utilizada para não causar riscos à segurança, como se distanciar de algum possível acidente ou imperfeição na pista. Fora dessas situações, quem trafega em marcha à ré está cometendo uma infração grave.

### Transportar objetos no colo

Gosta de levar o cachorrinho dar uma voltinha de carro no seu colo? CUIDADO! Conforme o Art. 252 do CTB, é considerada infração média dirigir o veículo transportando pessoas, animais

ou objetos à esquerda ou entre braços e pernas. Ahh... e não importa o tamanho do objeto.

### Jogar lixo pela janela do veículo

Além de ser uma tremenda falta de educação e respeito ao meio ambiente, jogar objetos na via enquanto está dirigindo é considerada uma infração média pelo CTB, com pena de multa.

Mas se sentiu injustiçado por não cometer a infração e, mesmo assim, levou a multa? Você pode recorrer, é um direito seu!

### DICAS:

Guarde as notificações de multas que chegarem no seu endereço. Elas serão importantes no momento de sua defesa.

Você deve observar o prazo estabelecido na notificação para recorrer.

Quando você vender seu veículo, você deve fazer a comunicação de venda imediatamente no DETRAN. Lembre-se também de tirar uma cópia do recibo de venda, isso poderá ser útil caso o comprador cometa alguma infração.

Respeite a sinalização de trânsito e os limites de velocidade, melhor perder um minuto da vida do que a vida em um minuto! (Fonte: Portal do Trânsito)

## Estudo mostra que condições da infraestrutura são fortes indutoras à ocorrência de acidentes que são atribuídos a falta de atenção dos condutores

Estudo “Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura”, divulgado no dia 4 de junho pela CNT (Confederação Nacional do Transporte) apresenta os principais fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes rodoviários no Brasil faz uma relação entre eles e as características da infraestrutura rodoviária existente nos locais das ocorrências.

O estudo é baseado no registro de acidentes com vítimas ocorridos em rodovias federais de todo o país realizado pela Polícia Rodoviária Federal e nos resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2017. De acordo com os dados coletados, entre 2007 e 2017, apenas em rodovias federais policiadas, foram registrados 1,65 milhão de acidentes, média de 411,3 por dia. No mesmo período, 83.481 pessoas morreram nessas estradas, o que corresponde a mais de 20 mortes por dia. Essas estatísticas indicam que o Brasil apresenta um atraso de 35 anos em relação aos países desenvolvidos, onde quantidade semelhante de mortes e de acidentes rodoviários era um problema do início da década de 1980.

O trabalho da CNT também aponta a frequência e a gravidade dos acidentes segundo o tipo de infraestrutura existente, mapeando, ainda, os cem trechos rodoviários onde se concentra o maior número de mortes.

### Sinalização deficiente

Os boletins de ocorrência da PRF atribuem a falta de atenção do motorista como causa de 44,6% dos acidentes com vítimas. O estudo da CNT destaca indicadores que relativizam essa posição.

Por exemplo, placas ilegíveis ou desgastadas comprometem a condução segura. Em locais com placas totalmente legíveis, o índice de mortos por 100 acidentes é de 7,1, contra 20,7 quando as placas estão ilegíveis (portanto um risco quase 3 vezes maior). O estudo mostra também que o fato de haver obstrução que encubra parcial ou totalmente as placas também faz com que a gravidade dos acidentes aumente.

Outro exemplo, nos trechos com sinalização classificada como ótima, a gravidade dos acidentes é bem menor. São registrados 5,3 óbitos a cada 100 acidentes. Quando a sinalização é péssima, são 10,7 mortes por 100 acidentes, ou seja, 2 vezes mais.

Ainda de acordo com o estudo, falta de

informação nas rodovias mata. Nos trechos em que as placas indicativas de limite de velocidade são ausentes, o índice de mortes por 10 km de extensão é de 19,9. Onde elas são presentes, cai para 10,2.

Outra informação importante é que 47,7% dos acidentes e das mortes em BRs ocorrem em trechos com problemas de pintura da faixa central (desgastada ou inexistente). Onde há problemas na pintura lateral, há uma concentração de 49,5% dos acidentes com vítimas e de 53,5% das mortes.

“Esse estudo comprova que há uma forte relação entre os acidentes e a qualidade das rodovias. São dados consistentes que, mais uma vez, comprovam a necessidade de realização de fortes investimentos em infraestrutura de transporte”, afirma o presidente da CNT, Clésio Andrade.

### Trecho mais perigoso

Ainda conforme o estudo, um trecho de 10 km da BR-101 no município de Guarapari (ES) foi considerado o mais perigoso do país “Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura”. No levantamento, a Confederação avaliou 4.571 trechos de até 10 km e adotou o critério de maior número de mortes em acidentes registrados em 2017, para chegar à lista dos cem trechos mais perigosos do Brasil.

O segmento que está no topo do ranking localiza-se entre os quilômetros 343,1 e 353,1 da BR-101, onde ocorreram 21 mortes e 14 acidentes. Uma das causas desse resultado está no fato de que o trecho foi palco, no ano passado, de um acidente que envolveu duas ambulâncias, um ônibus e uma carreta – todas as mortes foram registradas pela polícia nessa ocorrência.

### CONCLUSÃO

Esse exorbitante número de acidentes e de mortes causa prejuízos a toda a sociedade. Um país que busca desenvolvimento necessita de políticas capazes de minimizar esses graves danos. É certo que diversos fatores influenciam essas ocorrências. Entretanto a insuficiência de investimento em infraestrutura é fator que contribui decisivamente para a insegurança nas rodovias do país. A CNT acredita que os acidentes poderiam, em sua maioria, ser evitados caso houvesse ações efetivas de manutenção, adequação e construção, além de fiscalização eficiente da malha rodoviária brasileira.



## Mudança na formação de condutores deve ser precedida de debate, defende deputado

Presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, o deputado Hugo Leal (PSC-RJ) defendeu que qualquer mudança na formação de condutores seja precedida de amplo debate com a sociedade.

O assunto foi discutido em audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara no dia 7 de junho. Uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), editada em março, determinava que o motorista realizasse um curso teórico de 10 horas com prova ao final para renovar a habilitação. O texto acabou sendo revogado para passar por novos estudos.

Hugo Leal destacou que o debate sobre o aprimoramento da qualificação na formação de condutores já estava ocorrendo na comissão há mais de cinco anos, mas que a resolução editada não estava de acordo com as discussões realizadas.

“Este ano, depois de longo debate, depois de ouvir várias entidades, o Contran aprova uma resolução que não estava de acordo com o que tinha sido discutido pelo amplo espectro da sociedade, pelos representantes dos Centros de Formação de Condutores e de outras entidades”, lamentou.

**Pouca eficácia**  
O diretor substituto do Departamento Nacional de

Trânsito, Jackson dos Santos, reconheceu que a resolução do Contran ficou muito grande, comprometendo sua eficácia.

“Todos os operadores de sistemas informatizados do Sistema Nacional de Trânsito se sentiram extremamente preocupados pela impossibilidade de aplicação de algumas determinações da resolução”, admitiu.

O presidente do Instituto Nacional dos Centros de Formação de Condutores e Cursos, João Pinto Ribeiro, citou como exemplo de mudança que dificultaria a atuação da categoria a identificação biométrica dos alunos.

“A biometria é boa quando é consenso, não quando se trata de gente disputando o mercado para ganhar dinheiro sem preocupação com a educação de trânsito”, argumentou.

Já o presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária, José Ramalho, afirmou que as sucessivas mudanças deixaram o processo de formação de condutores mais confuso e sem segurança jurídica.

“Hoje o empresário não tem previsibilidade. Estão investindo num equipamento, num modelo de capacitação, no treinamento do instrutor e em duas semanas muda tudo”, lamentou.



## CARTAS

## PIADA

Essa reforma da ponte Hercílio Luz é uma piada. E agora virou piada de verdade. “Mais parado do que os guindastes da Hercílio Luz” já é o hit do momento aqui na ilha. Florianópolis vai ficar conhecida por uma piada também, resultado de governantes que nos envergonham. Eu já nem acredito mais nessas datas para terminar a reforma da ponte. Só acreditarei vendo!

Vinicius Schmidt – Florianópolis/SC

## COLOMBO

A frase “até hoje não saiu do papel” foi uma realidade nesta última gestão do ex-governador Raimundo Colombo. Na verdade, a afirmativa poderia ser emoldurada na casa da Agrônômica. Particularmente, nunca vi gestão tão ineficaz com suas promessas. Desde a ponte Hercílio Luz, até projetos mais simples, como o transporte marítimo na Grande Florianópolis. Tivemos oito anos de promessas vazias e um governo feito para poucos. Não para a população. A única coisa boa que resta é saber que dificilmente esse homem voltará ao poder, tamanha incompetência.

Rafaela Rocha – Florianópolis/SC

## ASSUNÇÃO

Que vergonha para alguém tão público. Se o cara quer ser uma celebridade, deve comportar-se como uma pessoa exemplar. O ator Fábio Assunção fez um papelão ao bater em três veículos, recusar o teste do bafômetro e apresentar sinais de embriaguez. Um cara que tem tanta coisa, não precisa passar por um papelão desse. Um crime.

Tiago Alcanvez – São Paulo/SP

## CELULAR

Que ideia genial da UBER e o Atlético Paranaense ao fazerem essa campanha contra o uso do celular no trânsito. A imprensa daqui caiu em cima do goleiro, o criticando pela atitude. No dia seguinte vem a resposta. A campanha visava alertar que a desatenção no campo é muito menor do que a desatenção nas ruas dirigindo. Que atitude inteligente. E parabéns ao marketing social.

Amâncio Silva – Curitiba/PR

## MOSTRA

Parabéns a ALESC pela mostra feita em maio sobre redução de acidentes no trânsito. Boa iniciativa que apertou sobre os perigos e dicas para uma direção segura. A Assembleia também fez seu papel, apoiando financeiramente o projeto. O que me deixa curioso é a grande imprensa não ter destacado o assunto. Esse projeto deveria ser divulgado em escolas, assim ensinamos cedo os futuros cidadãos.

Amilton Ricardo – São José/SC

## ELEIÇÕES

As eleições estão às portas, mas o povo está mais preocupado com a Copa do Mundo na Rússia. Com o pé do Neymar. Com o esquema tático da seleção. Horas e mais horas de discussão sobre um assunto trivial. E pouco é discutido sobre o mais importante: as eleições, como foi lembrado pelo doutor José Dias. Devemos estar atentos aos candidatos e votar em propostas de educação no trânsito e mobilidade urbana. Fiquem atentos.

Mariana Souza – São Paulo/SP

## CNH DIGITAL

Que legal saber que já podemos ter a CNH digital. É uma forma de segurança para o motorista. Eu nem sabia como conseguir a minha, mas graças ao jornal do Monatran pude instalar no meu smartphone. Eu sou meio perdido com tecnologia, mas consegui instalar. Agora será que isso não dará motivo para falsificação? Eu tenho medo, por isso vou continuar com a de papel comigo.

Juarez Prado – Rio de Janeiro/RJ

## SUSPENSÃO

O Denatran suspendeu o pagamento parcelado de multas com cartão de crédito. Isso mostra que foi lançado, antes de ser testado corretamente. Alguma coisa aconteceu de muito errado. Nossos órgãos têm que ser muito mais prudentes ao inovarem e não lançarem projetos só para a divulgação ou promoção. Confio que o Denatran fará um bom trabalho e retornará em breve com a resolução.

Sime Espíndola – Brasília/DF

## DUPLA FUNÇÃO

Penso a mesma coisa que o doutor Dirceu Rodrigues Alves Júnior. Não é possível que em plena época de segurança no trânsito, assunto tão propagado, as empresas pensem em fazer a dupla função do motorista. Não será possível alguém ficar atento ao trânsito e no troco. Mesmo que a pessoa pare o ônibus, a atenção fica ineficaz. Concentração pela metade para levar vidas.

Andréia Alcantára – São Paulo/SP



VAI BRASIL!

# Após a greve dos caminhoneiros, blumenauenses transformam mudanças de hábito em rotina

*Durante a paralisação, muitas pessoas adotaram a bicicleta e a caminhada para se locomover. Passada a crise, muitos incorporaram a mudança no cotidiano*

A paralisação dos caminhoneiros, que durou 10 dias no fim de maio, mudou a rotina das pessoas e evidenciou a dependência da sociedade por determinados recursos e serviços. Serviu ainda para que a população encontrasse alternativas para enfrentar a escassez de alimentos, serviços, combustíveis e transporte. Alguns blumenauenses viram no momento de crise a oportunidade para mudar e adotar novos meios de mobilidade.

O casal Jim Clayton Teske e Larissa Gidsicki Teske foi afetado com a falta de combustível nas bombas. Eles encontraram na bicicleta o meio ideal para se locomover, não somente pela economia, mas também pela questão ambiental.

“A gente já tinha o hábito de todo o domingo alugar bicicletas e pedalar, então quando surgiu a paralisação, pensamos em pegar novamente para ir trabalhar durante a semana, com isso fazendo economia de combustível e também usando um veículo não poluente. A Larissa até questionou: “E

quando acabar, o que vamos fazer?”. A decisão foi continuar “, afirma Jim, apontando que a atitude serve como atividade física.

Para Catarina de Fatima Gewehr, especialista em psicologia dos desastres e emergências, durante a crise foi preciso tocar a vida com outras estratégias, que não são habituais, como andar de bicicleta, pegar carona e ônibus.

“A crise foi ruim, mas as pessoas tiveram nela uma oportunidade de descobrir coisas novas e nessa descoberta vão poder dar um tom, que pode ser boa e evoluir para um bem-estar global. Além disso, essa mudança permitiu tirar a cidade do anonimato do cotidiano”, pondera Gewehr.

O advogado Jim afirma que ao mudar a rotina e deixar o carro de lado conseguiu perceber o meio ao redor e observar mais a cidade em que vive:

“No período da paralisação tivemos mais um pouco de contato com as coisas em volta, de carro passa rapidinho e não se aprecia a paisagem. De bicicleta foi possível ver as lojas, árvores e praças.”

O consultor comercial Tiago André Fischer notou a corrida por combustíveis nos postos no início da paralisação e não

quis entrar nas filas. Ele decidiu ir para o trabalho a pé e manteve a caminhada na rotina após o fim de paralisação, por entender que além de economia, também se favorece como atividade física.

“Em alguns períodos precisei de carona ou Uber, mas grande parte das vezes foi a pé que fiz os 3,5 quilômetros da minha casa até o meu trabalho. Para mim foi tranquilo fazer o trajeto e o interessante que fico mais disposto pela manhã. Já fazia caminhada depois do trabalho, agora indo e voltando, já consigo unir o útil ao agradável”, afirma Fischer.

Para a especialista em trânsito Márcia Pontes, algumas pessoas aproveitaram o momento de crise para refletir o quanto são dependentes dos veículos motorizados e com isso se lembraram das formas mais primitivas de mobilidade: a caminhada e a bicicleta.

“Quem sabe as pessoas redescubram também a cidade onde vivem. Talvez este episódio também sirva para os gestores repensarem a mobilidade, não somente para os carros”, cita Pontes.

**Especialista aponta nível de consciência para mudanças**

A especialista em psicologia dos desastres e emergências Catarina de Fatima Gewehr alerta que como o ritmo do processo da vida é tão acelerado, a tendência é que as mudanças sejam momentâneas, mas é possível sim continuar com essa experiência de forma plena.

“A experiência humana é complexa, a crise é uma oportunidade, mas ela por si só não é garantia de que as modificações que ela produz sejam permanentes. O que faz que seja permanente é o nível de tomada de consciência sobre a situação que gerou a crise. Por exemplo, as pessoas vão começar a pensar que se for de carro vai poluir, mas quer respirar um ar mais leve. Com isso, ela vai mudar não por causa da crise, mas porque aprendeu algo definitivo, que vai mudar o comportamento”, reflete.

**Casal decidiu comprar bicicletas próprias**

Jim e a Larissa decidiram comprar bicicletas para eles. Planejam continuar a ir para o trabalho, fazer compras e visitar outros lugares pedalando.

“Muitas vezes é necessário uma dificuldade para sair da zona de conforto e a paralisação nos forçou a isso”, afirma o casal.

## ESPAÇO LIVRE

Carlos Zanchi\*



## Respeito às faixas de pedestres

**I**ndependente de ainda ser desconsiderada pela maioria dos condutores do país, trata-se de uma obrigação legal e cidadã, e mais, de uma ferramenta de mudanças para o trânsito, que transcende o simples respeito a legislação, posto que, naturalmente, aquele condutor que começa a respeitar os pedestres em seu espaço, inicia, também, um processo de respeito a outras normas de convivência e cordialidade, na medida em que a cordialidade acarreta uma sensação de bem estar e de uma espécie de orgulho em ser cidadão.

Conquistar o respeito às faixas de segurança, principalmente nas grandes cidades, totalmente desacostumadas à cordialidade e ao respeito ao próximo no ambiente de trânsito, trata-se de um desafio complexo e árduo, mas,

por evidente, não impossível, neste sentido, um caso a ser observado é o de Brasília, onde foi implementado um plano de ação que demorou dois anos para ser concluído, mas culminou com o sucesso na conquista do respeito às faixas de segurança.

No caso, o modelo foi aprovado depois de uma intensa batalha entre o grande jornal local, uma associação de pedestres bem organizada, a prefeitura e os órgãos de trânsito e todo projeto foi alicerçado por campanhas publicitárias.

Após dois anos de trabalho, mais de setecentas faixas foram realocadas e outras tantas instaladas, a grande maioria com sinalização e iluminação adequadas. No início contaram com fiscalização feita por agentes de trânsito, mantidos enquanto necessários.

Hoje Brasília é uma capital onde o respeito às faixas é uma realidade.

Em Curitiba, por exemplo, ainda não se respeitam as faixas de segurança, porém já passou da hora deste desafio, considerando como premissa, que a sociedade está mais do que pronta para esta conquista, basta ver o sucesso das faixas elevadas e o respeito que tem ocorrido, espontaneamente, em diversos pontos, como em parques como o do Barigui, onde a faixa é respeitada.

Assim, penso que é chegado o momento ideal para pressionarmos nossas autoridades a encarar esta bronca, digo pressionarmos, porque a mais do que ninguém, cabe a nós enquanto cidadãos e sociedade organizada.

\* Advogado especialista em trânsito.

## Mobilidade urbana: nosso compromisso com o dia a dia da sociedade



Ponte de Bertioga - SP



Viaduto Santo Amaro - SP



Ponte Mauricio Joppert - SP/MS



Elevado do Joá - RJ

Há quatro décadas, a Concrejato Engenharia tem se destacado em projetos de recuperação e reforço de estruturas, restauro de patrimônio histórico, retrofit, obras industriais e especiais e geotecnia.

Com amplo portfólio no segmento de transportes, a Concrejato tem expertise em serviços de recuperação e reforço estrutural em pontes e viadutos, incluindo reforço estrutural para ampliação da capacidade de carga, recuperação de estruturas atingidas por incêndios e pela interferência de agentes agressivos, reabilitação de estruturas submersas e tratamento de infiltrações, além de alargamento e alteamento de Obras de Arte Especiais.

Uma atuação que reflete nosso compromisso para garantir um dia a dia com mais mobilidade e segurança para a sociedade.

40 DESDE 1978  
**CONCREJATO**  
ENGENHARIA

[concrejato.com.br](http://concrejato.com.br)