

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
JUNHO DE 2019
ANO 10 - Nº 113

**Cadeirinha
reduz em até
60% mortes de
crianças, senhor
presidente.**

EDITORIAL E PÁGINA 16

SC-401 FINALMENTE!!!



No último dia 10, o governador Carlos Moisés assinou na Acif (Associação Comercial e Industrial de Florianópolis), a ordem de serviço para a recuperação da SC-401, em Florianópolis. O investimento previsto é de R\$ 32,3 milhões, sendo R\$ 29,2 milhões para obras e cerca de R\$ 3,1 milhões para a supervisão dos trabalhos. (Palavra do Presidente- Página 3).

KOERICH
Gente Nossa



RESPEITAR O TRÂNSITO É RESPEITAR A VIDA.



SENTIDO
CIRCULAR
OBRIGATÓRIO



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA
DE BICICLETAS



PROIBIDO
MUDAR DE
FAIXA DE
TRÂNSITO

EDITORIAL

Cadeirinhas salvam vidas, senhor presidente

Embora otimistas com o novo governo do Brasil, a proposta do presidente Jair Bolsonaro, que inclui o fim da multa por quem não usar os dispositivos corretos para transportar crianças no carro, nos encheu de preocupação.

De fato, o referido projeto não prevê a eliminação do uso de cadeirinha, bebê conforto ou assento de elevação. A responsabilidade sobre o uso segue sendo do motorista, dos pais, de quem estiver com a criança naquele momento. Mas, sabemos que ao retirar a multa para o motorista que for flagrado com crianças menores de 7 anos sem estar em um desses equipamentos, inevitavelmente, abrirá a brecha para aquele “só hoje”, “só até ali”, “só porque ela está chorando”. E esse “só hoje” pode significar o último dia com a criança.

Certamente, a maioria de nós nunca irá compreender o tamanho da dor de uma perda assim. Mas quem viveu esta tragédia é cate-

górico em afirmar que, ao invés de ser extinta, a multa deveria sim ser aumentada e todo o dinheiro arrecadado deveria ser transformado em ações de conscientização nas escolas, na sociedade, para que essas crianças indefesas possam ser realmente protegidas.

Lamentavelmente, a maioria dos motoristas e muitos pais só se atentam para a necessidade de cumprir as leis se “doer no bolso” primeiro. A iminente possibilidade do encontro com a morte deveria ser suficiente, mas a verdade é que continuamente, dia após dia, temos visto milhares de vidas serem ceifadas no trânsito, seja pelo excesso de velocidade, pela falta do cinto de segurança, o consumo de álcool e drogas, a falta da utilização dos dispositivos de segurança para transportar crianças e tantos outros motivos, que apesar de estarem na Lei, são simplesmente negligenciados.

E assim, milhares de famílias são assombradas pela eterna dúvi-

da: “e se?”. “Se” ela estivesse presa adequadamente à cadeirinha, ela não teria nos deixado. “Se” o motorista não estivesse bêbado, quem sabe o acidente não teria ocorrido. E “se” eu tivesse parado para descansar, o sono não teria me vencido naquela curva. E “se”... Perguntas que nos deixam carregados de culpa, pois lá no fundo, sabemos muito bem as respostas.

Mais triste ainda é pensar que quando nós, pais, assumimos a responsabilidade de transportar nossos filhos sem a devida segurança da cadeirinha, quem paga a conta não somos nós. São nossos filhos, que podem pagar com a própria vida.

Os números confirmam que, desde o início da aplicação de multas para quem transporta crianças sem cadeirinha, em 2008, caiu a taxa de mortes na infância por esse motivo. Além disso, diversos testes já foram feitos para simular acidentes com e sem cadeirinha e comprovam a eficácia do dispositivo.

E se aquela família tivesse sido multada por não estar transportando sua filha adequadamente antes da tragédia? Provavelmente, teríamos mais um anjinho entre nós. As cadeirinhas salvam vidas, senhor presidente! As cadeirinhas salvam vidas, eleitores da direita e da esquerda! As cadeirinhas

salvam vidas, senhores pais e responsáveis! As cadeirinhas salvam vidas, sociedade! As cadeirinhas salvam vidas!

Quem sabe, no futuro, viveremos em uma nação tão consciente, que nenhum motorista precisará ser multado para fazer o que é correto. Mas, por enquanto, é preciso fazer sentir no bolso, para tentar evitar a maior tragédia na vida de um pai e de uma mãe.

Cadeirinhas salvam vidas! É cabe ao Estado assegurar que as leis sejam cumpridas, utilizando-se de qualquer artifício necessário, ainda que seja através de multas.

A multa você paga, a vida do seu filho não tem preço!

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



FLAGRANTE DO DESRESPEITO

Saiu na coluna do jornalista Mário Motta: Na implantação de vagas para a Zona Azul em São José, pelo menos na Rua Elizeu di Bernardi esquina com a Vitor Meireles, a vaga pintada não respeitou a rampa para cadeirantes, permitindo a ocupação de um veículo no local e bloqueando ou atrapalhando a utilização da rampa.

Vale lembrar que já são poucas as calçadas que têm a rampa de acesso do cadeirante e quando há só falta ser permitido estacionar.



#FICAADICA

Boa motorista desce do salto na hora de dirigir e só usa calçados adequados.

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.



Roberto Alvarez Bentes de Sá
robertobentes@monatran.org.br

ESPAÇO DO PRESIDENTE



Julio Cavalheiro/ Secom

PONTE HERCÍLIO LUZ

No início deste mês de junho, foi finalizada a operação de transferência de carga da ponte Hercílio Luz. Agora, 80% do peso da ponte, cerca de 1,7 mil toneladas, voltou a ser sustentado pela própria estrutura pênsl. O trabalho de restauração ao longo de mais de um ano incluiu a substituição dos 28 cabos pendurais e 360 barras de olhal que man-

têm a ponte elevada.

A partir de então, foi iniciada a desmontagem da estrutura provisória superior e, assim, o cartão-postal voltará a ter a configuração original. A última etapa de transferência de carga, dos 20% que seguem sustentados pela estrutura provisória, está prevista para setembro, quando a obra entra na fase final.



Julio Cavalheiro/ Secom

RECORDE DA VIDA

A rodovia estadual mais movimentada de Santa Catarina superou, no dia 13 de junho, o recorde de tempo sem acidentes com morte. A SC-401, que dá acesso ao Norte da Ilha, em Florianópolis, está há 211 dias sem ocorrências fatais. Até então, a melhor marca havia sido estabelecida há 24 anos, em 1995, antes mesmo da vigência do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e em uma época em que as obras de duplicação ainda

estavam em andamento.

O recorde foi comemorado pelos policiais do Comando de Polícia Militar Rodoviária (CPMR) que trabalham na rodovia. Na avaliação do tenente-coronel Evaldo Hoffmann, comandante do CPMR, o resultado foi atingido graças à maior presença dos policiais na rodovia. E certamente é, pois o motorista brasileiro ainda necessita se sentir viado para agir de acordo com as Leis.

Novos Rumos

Uma rodovia fora do lugar! Assim poderíamos definir qualquer uma das sete rodovias estaduais localizadas dentro da parte insular da capital catarinense. Todavia, se não bastasse este disparate de designar como rodovia, vias que ligam o centro da cidade aos bairros - todas em perímetro totalmente urbano, altamente ocupadas e povoadas - as referidas estradas, em sua maioria, vinham sendo negligenciadas por uma sequência de governos.

Dentre estas, sempre me chamou a atenção a importante SC 401, considerada a rodovia mais movimentada do Estado, que além de acessar alguns dos bairros mais famosos da cidade, é margeada por shopping center, home centers, restaurantes de grife, comércio forte, bairros residenciais, grandes empresas de tecnologia e comunicação, centros universitários e até mesmo a sede do governo catarinense.

Apesar de tudo isso, trata-se de uma “rodovia” precariamente acabada, mal iluminada, esburacada, com sinalização e drenagem pra lá de deficientes, necessitando das mais básicas estruturas como acostamento, meio-fio, passarelas para pedestres, ciclovia, etc. Cujas raras melhorias tem sido emergenciais e pouco eficientes, à exceção da “recente” conclusão da duplicação da via, mas que ainda deixou muito a desejar.

Neste mês de junho, no entanto, uma luz brilhou no fim do túnel! No último dia 10, o governador Carlos Moisés assinou na Acif (Associação Comercial e Industrial de Florianópolis), a ordem de serviço para a recuperação da SC-401, em Florianópolis. O investimento previsto é de R\$ 32,3 milhões, sendo R\$ 29,2 milhões para obras e cerca de R\$ 3,1 milhões para a supervisão dos trabalhos.

A obra tão esperada inclui serviços de pavimentação, terraplanagem, drenagem, sinalização, troca de guard rails metálicos por muretas de concreto. Na subida para o morro do bairro João Paulo, onde há muitos acidentes e veículos quebrados, está prevista a instalação de uma terceira faixa até o cemitério Jardim da Paz. Está prevista uma ciclovia entre o cemitério do Itacorubi e o trecho do Cacupé, que será executada com recursos da prefeitura de Florianópolis e iniciativa privada. Também foi atendida uma solicitação da comunidade de duas novas passarelas de pedestres.

A previsão para termos este sonho concretizado é de um ano e meio a dois anos, segundo o secretário de Estado da Infraestrutura, coronel Carlos Hasler.

Enfim, parece que estamos entrando numa era de Novos Rumos, no que diz respeito à infraestrutura de Santa Catarina! Parabéns ao governador pelo projeto audacioso e imprescindível e esperamos que todo esse engajamento seja estendido a outras vias tão necessitadas de uma revitalização. Lembrando sempre que um investimento deste porte vai muito além de questões de mobilidade. Significa segurança e muitas vidas salvas no trânsito!

Publicada resolução que altera o processo de formação de condutores

A partir do mês de setembro, o processo de formação de condutores brasileiros terá novas regras. Foi publicada no último dia 17, no Diário Oficial da União, a Res. 778/19 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que entre outras determinações, torna o uso de simulador de direção veicular no processo de formação de condutores facultativo.

Veja as mudanças:

SIMULADOR

De acordo com a nova norma o uso do simulador para obtenção da categoria B não será mais obrigatório. Conforme a resolução, o candidato poderá optar por realizar até 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, desde que dis-

ponível no CFC, que deverão ser feitas previamente às aulas práticas em via pública.

A Resolução diz, ainda, que o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) deverá implementar procedimento de acompanhamento do uso de simulador no país, a fim de avaliar sua eficácia no processo de formação de condutores.

AULAS NOTURNAS

A exigência de aulas noturnas cairá para 1 hora/aula prática tanto para a categoria "A" (moto) quanto categoria "B" (carro) e ACC (Autorização para Conduzir Ciclomotores).

CARGA HORÁRIA DO CURSO PRÁTICO

Com o uso facultativo do simulador, a carga horária prática para obtenção da ca-



tegoria "B" volta a ser de, no mínimo, 20 horas/aula. Já para adição da categoria "B", a carga horária do curso prático volta a ser de, no mínimo, 15 (quinze) horas/aula.

CICLOMOTORES

Para obtenção ou adição da ACC (Autorização para

Conduzir Ciclomotores) serão exigidas, no mínimo, 5 (cinco) horas/aula práticas. Atualmente são exigidas, no mínimo, 20 (vinte) horas/aula práticas.

Outra mudança é que nas aulas práticas para obtenção da ACC, o CFC poderá utilizar veículo próprio ou permitir

que o candidato, voluntariamente, apresente veículo para realizá-las.

A Resolução ainda traz uma medida adicional para facilitar a obtenção da ACC nos 12 meses posteriores à publicação dessa norma. Os candidatos poderão abster-se de realizar as aulas teóricas e práticas, efetuando apenas as respectivas provas, durante o período de 12 (doze) meses, improrrogável, contado da entrada em vigor da Resolução. Em caso de reprovação na prova prática, o candidato deverá submeter-se às aulas práticas.

QUANDO ENTRA EM VIGOR?

As novas normas entrarão em vigor 90 dias após a publicação.

Composição do Conselho Nacional de Trânsito

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados aprovou, no dia 6 de junho, proposta que amplia de 10 para 15 o número de integrantes do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), órgão máximo do sistema nacional de trânsito.

O Projeto de Lei 1355/15 é de autoria do ex-deputado Alberto Fraga (DF) e recebeu parecer pela aprovação do deputado Valtenir Pereira (MDB-MT). O texto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

Como foi aprovada em caráter conclusivo, a proposta deve seguir agora para análise do Senado, a menos que haja recurso para que a decisão final na Câmara seja em Plenário.

Conforme o texto, passarão a integrar o Contran representantes do Conselho Nacional dos Comandantes Gerais das Polícias Militares e dos Corpos de Bombeiros Militares dos Estados e do Distrito Federal, da Polícia Rodoviária Federal, da entidade máxima representativa dos órgãos de trânsito estaduais, da entidade máxima



Renato Araújo/Câmara dos Deputados
Valtenir Pereira

dos municípios e da entidade máxima representativa dos agentes de trânsito.

Atualmente, integram o conselho representantes de nove ministérios, como da Justiça, e um da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

MP em vigor

Está em vigor a Medida Provisória (MP) 882/19, que muda a composição do Contran, que passará a ser composto por nove ministros de Estado, cabendo a presidência ao ministro da Infraestrutura.

O texto, assinado pelo presidente Jair Bolsonaro em maio, aguarda instalação da comissão mista, primeira etapa de tramitação no Congresso Nacional.

Contran reafirma mudanças na Placa Mercosul

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) se reuniu pela primeira vez em 2019 no dia 13 de junho. Além das alterações no processo de formação de condutores, o órgão também reafirmou as mudanças nas placas Mercosul. As alterações ainda estão passando por ajustes técnicos e devem entrar em vigor até o final do ano. Com isso, o prazo para a implantação do novo modelo em todo o país, que era 30 de junho, será adiado.

Entre as mudanças estão a eliminação de alguns elementos gráficos e a adoção de um QR Code, um tipo de código de barras bidimensional que pode ser ativado por telefones celulares equipados com câmera e outros equipamentos.

O código trará informações mais precisas, a exemplo do local de produção da placa, o estado onde ela foi encaminhada, o veículo emplacado, entre outras informações. Segundo o diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Jerry Dias, o objetivo é garantir mais segurança na identificação do veículo, com todo o processo produtivo passando por um rígido controle.



“O mais importante é que a nova placa possibilita um controle de todo o processo de emplacamento o que minimizará o risco de clonagem de placas. Com isso será possível saber onde a placa foi produzida, qual empresa fez, para onde foi encaminhada e em qual veículo ela está,” disse.

Segundo Dias, as mudanças visam dificultar a clonagem de placas e facilitar a fiscalização. “Aumentando a rastreabilidade, vamos dificultar a clonagem. A nova placa não tem condição de ser feita em qualquer lugar, alguém pode até tentar fraudar, mas isso vai ser descoberto na fiscalização, uma vez que não tem como reproduzir o mesmo código. Uma placa que não foi

utilizada e for furtada, poderá ser cancelada antes que venha a ser usada em algum veículo. O controle é nacional”, disse.

No Brasil, a placa começou a ser adotada em setembro do ano passado no Rio de Janeiro, no Amazonas, na Bahia, no Espírito Santo, no Paraná, no Rio Grande do Norte e no Rio Grande do Sul. Segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, não haverá obrigatoriedade para que os proprietários de veículos troquem de placa.

“Ninguém vai ser obrigado a trocar de placa. Os carros que estão com as placas antigas, permanecem. Os carros novos é que terão a placa nova. Não vai ter ônus adicional”, disse.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

A VIDA EM PRIMEIRO LUGAR

O *Presidente da República* – legitimamente eleito – desde os primeiros meses de sua gestão mostrou-se preocupado com a questão do trânsito, o que é animador, principalmente se as eventuais medidas forem tomadas com uma boa dose de cautela e suficiente orientação técnica.

O envolvimento presidencial com o tema, chama a atenção pelas medidas inesperadas que provocam mudanças significativas no *status quo* e ao mesmo tempo estimula a ideia de algumas sugestões.

O Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, anteriormente alocado no Ministério da Justiça, poderia retornar a esse Ministério, agora acrescido da Segurança Pública, pela urgente necessidade de se passar um pente fino nas Resoluções do Contran, algumas, de duvidosa procedência.

O mesmo se pode argumentar sobre os volumosos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, de âmbito nacional, destinado à segurança e educação de trânsito. Neste caso, casariam perfeitamente com os atributos da segurança pública.

Ainda no que se refere ao grande número de resoluções, seria possível enxugar e rever, algumas das quais editadas com intuídos outros do que não o de humanizar o trânsito e dar-lhe racionalidade.

Um bom exemplo é a Resolução Nº 8 de 23/01/1998, a qual dispunha que *toda fiscalização de trânsito por meio mecânico, elétrico, eletrônico ou fotográfico deveria ser indicada, pelo menos, por sinalização vertical. Complementava-se afirmando que mesmo os equipamentos portáteis deveriam ser avisados e ao longo de toda vias os usuários precisavam ser alertados que a estrada,*

como um todo, possuía equipamentos de vigilância e controle de velocidade.

Com essa resolução, firmava-se o caráter educativo da fiscalização de trânsito e o alerta ao condutor dos chamados pontos críticos das vias, onde ocorrem muitos acidentes com mortes. Além de – importante que se diga – impedir o florescimento da chamada indústria da multa.

Lobbies poderosos se mobilizaram para criticar essa medida, até conseguirem derubá-la através da Resolução Nº 79. Foi o que bastou para surpreender o motorista com os “pardais”, de triste lembrança. Prevalecia o intuito arrecadatório e sufocava-se o espírito do Código que foi promulgado após uma forte mobilização nacional em defesa da vida.

Sob o aspecto da velocidade uma coisa é certa: a velocidade mata. Confira-se observando o número assustador de acidentes, feridos com lesões permanentes e óbitos relacionados com essa causa.

O Código brasileiro de Trânsito já é maior de idade, promulgado em 23 de setembro de 1997, representou, à sua época, avanço significativo no combate aos acidentes de trânsito. Interessante frisar que, naquela época, só fez parte da agenda de governo em razão da forte mobilização social que exigia uma pronta resposta das autoridades perante a sangrenta guerra que ocorria nas vias de todo o País.

O Programa PARE de redução de acidentes nas estradas, que nasceu público e depois foi abraçado pela sociedade brasileira, foi o grande indutor do grito, que se fez nacional, pela aprovação imediata de um novo Código de Trânsito.

Até mesmo uma *Chama pela Paz no Trânsito* saiu, em 1995, da cidade de Passo

Fundo, no Rio Grande do Sul, atravessou diversos estados brasileiros, coletou um milhão de assinaturas pelo caminho exigindo a aprovação de novas medidas legais e a contenção das batalhas fratricidas que ocorriam, e infelizmente ainda ocorrem, nas cidades e estradas de todo o País.

À sombra dos princípios sociais e legais que legitimaram a construção do novo Código, vicejaram poderosos *lobbies* de corporações públicas e privadas que procuraram alterar a Lei para satisfazer seus interesses subalternos.

Daí resultaram, resoluções que se agasalharam não no interesse coletivo, mas sim na máxima: no trânsito, *todo o tostão vale milhão*. Esse comportamento dos grupos de pressão resultou em um número exagerado de resoluções, algumas absolutamente incompreensíveis para condutores e pedestres.

Controlar e fiscalizar é obrigação do Estado. Os radares protegem a vida e perdem seu papel arrecadador quando os usuários das vias sabem exatamente que estão sendo vigiados. É assim em todos os países onde a cidadania ocupa o primeiro lugar.

Ao *Senhor Presidente da República Jair Messias Bolsonaro*, fica o reconhecimento de preocupar-se com o trânsito já nos primeiros meses de seu governo e a sugestão de repensá-lo, sempre tendo por objetivo a proteção 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 – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 231. Transitar com o veículo:

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na tabela*

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;



Bolsonaro justifica que radares não são necessários porque somente os otários entram em curvas em alta velocidade

Mais uma live do presidente Jair Bolsonaro (PSL). Mais uma vez ele reforça o posicionamento de ser contra os equipamentos de fiscalização eletrônica. Mais uma vez ele fez questão de confirmar a solicitação de engavetar o pedido de oito mil novos radares em rodovias federais. Nenhuma novidade.

O que chamou a atenção dessa vez foi a justificativa usada pelo Presidente. De acordo com Bolsonaro, ninguém é “otário” de entrar em uma curva em alta velocidade. “Não tem novos pardais em estradas federais. Teve uma pressão de uns pequenos grupos, ai e em local, de risco? Não, não tem local de risco. Ninguém é otário. Tem uma curva na frente, uma ribanceira, o cara entrar a 80, 90, 100 km por hora. Não é otário, não faz isso aí. Não precisa ter um pardal para multar o cara lá”, afirmou o presidente ignorando as estatísticas que mostram exatamente o contrário.

De acordo com dados divulgados pelo Conselho Federal de Medicina, o trânsito mata cinco pessoas e manda para o hospital 20 pacientes a cada hora no Brasil. Ao todo mais de 1,6 milhão de pessoas ficaram feridas em dez anos ao custo de R\$ 3 bilhões ao SUS (Sistema Único de Saúde)

e 438 mil pessoas morreram no período.

Para Jocelaine Mallmann, que é instrutora de trânsito em Porto Alegre, quem tem comprometimento em manter vidas no trânsito não pode aceitar tais atitudes.

“Se existe limites, e mesmo assim 5 mortos por hora. Imaginem sem limites. O pardal, o fiscal, sinalizadores eletrônicos se fazem necessários porque o homem não conhece limite. Estamos em uma época de descumprimento das leis. Cada um faz o que bem entende. Se não afetasse VIDAS tudo bem, mas a VIDA precisa ser protegida. Quando a perdemos não adianta tentar rebobinar”, argumenta.

Diversos especialistas já se manifestaram contra tal medida. Foi o caso de Mércia Gomes, que é advogada especialista em legislação de trânsito. Em texto escrito no Portal do Trânsito, ela afirmou que números divulgados por órgãos fiscalizadores, mostram a diminuição de acidentes e mortes após o uso do sistema de fiscalização eletrônica.

“Como especialista na área, observo que o presidente Bolsonaro faz declarações populistas sem o menor amparo técnico, estudo específico, deixando todos os profissionais temerosos, porque,



provavelmente, a quantidade de acidentes vai aumentar. Quando falamos de um fluxo de via rápida, como é o caso de uma rodovia, quanto maior a velocidade, os acidentes tendem a ser cada vez mais frequentes e graves. A consequência disso são vidas perdidas”, analisa a advogada.

Para Márcia Pontes, especialista em direito de trânsito, que trabalha com condutas preventivas nesse ambiente, disse em entrevista ao Portal do Trânsito que essa declaração deve ser repensada urgentemente. “A gente sabe que os redutores de velocidade, são fundamentais principalmente em trechos críticos de rodovias e até dentro das cidades, onde motoristas abusam da velocidade.

Quanto maior a velocidade, maior a gravidade das lesões, maior a ocorrência de óbitos”, aponta.

Excesso de velocidade

Um dos problemas mais graves no trânsito brasileiro é o excesso de velocidade. Essa é a causa de uma em cada três mortes por acidentes de trânsito em todo mundo.

“A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo. Em alta velocidade, muitas vezes não há tempo suficiente para evitar um acidente”, explica Celso Mariano, especialista e diretor do Portal.

Uma pesquisa do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) atrela a fiscalização eletrô-

nica à redução de 60% de óbitos e 30% de acidentes no trânsito.

A Organização Mundial de Saúde também recomenda no mundo todo o uso de medidores eletrônicos de velocidade como alternativa para a prevenção de acidentes de trânsito e redução da gravidade, no caso da ocorrência do evento.

Para Mariano, a segurança, no trânsito, está atrelada a fiscalização.

“A expressão ‘indústria da multa’ reforça uma grave distorção que existe na compreensão deste assunto, que tem sido combatida, há décadas, com muita dificuldade, pelos especialistas na área: a crença de que fiscalização é ruim. É preciso separar o joio do trigo: fiscalização feita sob intenções arrecadatórias, sem critérios técnicos, é que é ruim. Nesta hora é fundamental lembrar que segurança é um direito do cidadão que, justamente, é protegido pela fiscalização. E é obrigação do estado garantir este ambiente seguro no trânsito. Não vai ser desligando todo o aparato de fiscalização de velocidade que garantirá isso. Mas rever o que está mal feito, otimizar os recursos disponíveis, eliminar distorções, é sim importantíssimo. É o que esperamos que aconteça”, fundamenta Mariano.

Pontos na CNH, transporte de crianças, aulas noturnas...veja as alterações propostas.

O presidente Jair Bolsonaro enviou no dia 4 de junho um projeto de lei que modifica o Código de Trânsito Brasileiro para, entre outras alterações, ampliar de cinco para 10 anos a validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e dobrar dos atuais 20 para 40 o limite de pontos para a suspensão do documento.

O Portal do Trânsito separou pontos importantes que podem sofrer modificações caso o Projeto de Lei seja aprovado pela Câmara.

Suspensão da CNH

Conforme prometido e alardeado nesses primeiros meses de mandato, o PL aumenta de 20 para 40 o número de pontos, no período de 12 meses, para que o condutor tenha o seu direito de dirigir suspenso.

Curso Preventivo de Reciclagem

O Curso Preventivo de Reciclagem continua existindo. Porém, de acordo com o texto do PL será oferecido ao condutor que exerce atividade remunerada em veículo habilitado na categoria C, D e E sempre que, no período de um ano, atingir 30 pontos. Hoje, essa

possibilidade é oferecida para aqueles que atingem 14 pontos no período de um ano.

Transporte de crianças

O texto do PL traz para o CTB a previsão do transporte de crianças por dispositivos de retenção adaptados ao peso e a idade da criança. Hoje essa previsão está em Resolução. A triste novidade é a punição. De acordo com o texto do PL a inobservância a essas regras será punida apenas com advertência por escrito.

Luz baixa durante o dia

O PL altera a obrigatoriedade do uso de luz baixa em rodovias. Hoje, ela é obrigatória em todas as rodovias. O novo texto propõe que a obrigatoriedade seja apenas em rodovias de pista simples. A outra mudança é que a infração passa a ser leve e não haverá multa para quem for flagrado nessa situação, apenas o acréscimo de pontos na CNH.

Transporte remunerado de bens e pessoas em motocicletas

Nesse caso o PL rebaixa a categoria dessa infração. Hoje, realizar transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o



Presidente Jair Bolsonaro

previsto CTB ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas é infração grave, com multa de R\$ 195,23. Se o PL for aprovado, essa infração passará a ser média, com multa de R\$ 130,16 e retenção do veículo até regularização.

Viseira

Pelo texto do PL o Código de Trânsito Brasileiro passará a prever a infração de trafegar sem viseira, ou com a viseira levantada separada da infração de trafegar sem capacete. De acordo com o PL a infração será média, com multa de R\$ 130,16. Atualmente o enquadramento é alvo de polêmica.

Exame toxicológico

O PL enviado pelo Presidente revoga o Art.148-A que estabelece que condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação. Isso quer dizer que o exame toxicológico poderá não ser mais obrigatório na renovação da habilitação.

Cassação da CNH

O texto do PL revoga a cassação da CNH no caso de condutor condenado por delito de trânsito.

Atribuições dos órgãos do SNT

O projeto de lei dá poderes ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) de uniformizar a interpretação e os procedimentos quanto à legislação de trânsito e determina a competência para o Denatran centralizar documentos eletrônicos de trânsito. Além disso, acaba com a exclusividade dos Detrans de credenciar clínicas médicas para o exame obrigatório.

DRL

Conforme o PL, as luzes de rodagem diurna passam a ser equipamento obrigatório nos

veículos em circulação.

Temas específicos do processo de habilitação

Exame de aptidão física e mental

Conforme o texto do PL, o exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos para as pessoas com idade superior a 65 anos e a cada dez anos, para pessoas com idade igual ou inferior a 65 anos. Hoje o tempo de renovação é a cada três anos na primeira situação e cinco anos na segunda.

Aulas noturnas

O PL pretende revogar também o §2º do Art. 158 que diz que parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite. Se o projeto passar, não haverá mais a obrigatoriedade das aulas noturnas.

Reprovação em exames

Outro artigo que o PL pretende revogar é o Art.151 do CTB que diz que no caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

“MOTOBOYS”

Alguém, quando fazia uma pergunta em um seminário que participei, indagava por que uma estrada ou via é projetada sem que se pense no pedestre, no atravessar, na necessidade de caminhar pela via e de ter o mínimo de segurança para não sofrer danos e poder ir e vir com o direito assegurado pela Constituição.

Infelizmente, os projetos no nosso país são restritos. Em nenhum deles centraliza-se o homem como usuário do sistema e logicamente em nenhum deles se tem o enfoque sobre a preservação da vida, redução dos riscos de acidente e melhora da qualidade de vida, coisa que hoje se persegue a todo custo em todos os países desenvolvidos. Não se consegue visualizar o transporte como um problema de saúde pública em nosso país.

As estatísticas mostram percentuais de acidentes altíssimos nas estradas e mesmo nas áreas urbanas.

As estatísticas das unidades de terapia intensiva se alongam com números de acidentes no transporte enquanto as vagas desaparecem. Hoje, em média, 30% (trinta por cento) da ocupação hospitalar em terapias intensivas são com vítimas do trânsito nos grandes centros.

Na Grande São Paulo, hoje, há um tipo de acidente bastante específico e que gera uma média de 25 vítimas graves por dia e que necessitam de UTI. Tais acidentes são aqueles que ocorrem com os “Motoboy”, hoje, “Moto fretes”.

Além da ocupação hospitalar sabemos que o tempo de permanência e a reabilitação de tais pacientes serão em longo prazo.

Supondo-se um custo individual de cinco mil dólares, o estado ou município chega a gastar dois milhões e quinhentos mil dólares por mês e trinta milhões de dólares por ano. O fato passou a compor o dia a dia da cidade, do sistema de saúde e dos custos gerados por tudo isso.

E por que estamos diante deste problema?

Exatamente dentro daquela pergunta que iniciamos esse texto. Fez-se a rodovia, mas esqueceram do homem que vai utilizá-la. A partir dos problemas que vão surgindo, vão aparecendo soluções paliativas que somadas constituíram um projeto com tantas modificações e adaptações que não atendem as reais necessidades de segurança do homem como usuário.

A prioridade, hoje é do motoqueiro. Criou-se uma faixa da população que tem pressa, pressa na realidade para chegar ao fim da vida, pressa para chegar ao cemitério.

Se houvesse um sistema integrado de proteção ao trinômio Homem, Máquina, Meio, garantimos que não estaríamos vivenciando momentos decadentes de uma sociedade que dentro de seus veículos temem toda sorte pelo isolamento em que estão. O risco de assalto, do acidente e de ser surpreendido na via pública

quando um motoqueiro abalroar o seu automóvel, ou ao interromper o seu trajeto fazendo você descer do carro e ter o desconforto de ver um cidadão que não temia a vida estatelado ao solo, ensanguentado e algumas vezes morto. É esta dor que nenhum motorista quer ter e busca nas autoridades normas que regulamentem o trajeto do veículo que hoje circula entre os carros, ônibus, caminhões e carretas desrespeitando as regras de trânsito.

Esses indivíduos deterioram a qualidade de vida no trânsito, trabalham à margem da vida, provocam desrespeito na relação homem-máquina-meio, geram custos hospitalares altíssimos e transformam-se em verdadeiros doadores de órgãos quando chegam à UTI.

Quando um sofre um acidente todos se solidarizam. Param para prestar socorro e condenar o carro que julgam ter sido o responsável pelo acidente. Por conta disso já vi até agressões físicas e ao patrimônio de quem dirigia.

A coisa está virando caso de Polícia! Só não vemos ações corretivas dos órgãos governamentais quer na legislação, educação ou fiscalização com o objetivo de melhorar a qualidade de vida no trânsito.

* 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.

Detran/SC disponibiliza emissão de certidões no Portal Digital

O Portal Digital do Detran disponibilizou no último dia 13 de junho um novo serviço para a população: a emissão de certidões referentes a CNH e veículos, que podem ser feitas online do início ao fim.

No item habilitação é possível emitir a Certidão de Registro de CNH, que ser solicitada somente pelo próprio habilitado. Basta acessar o sistema, escolher o item habilitação, solicitar a certidão, gerar o boleto, efetuar o pagamento e no dia seguinte fazer o down-

load do documento. É possível fazer o cancelamento antes do pagamento. Tudo isso, sem a necessidade de ir ao órgão de trânsito.

Em veículos, três novidades: Certidão de Propriedade; Certidão para Seguro; e Certidão de Baixa. Qualquer pessoa, mesmo não sendo o proprietário do veículo, pode solicitar essas certidões. Dentro deste item, é possível acompanhar a situação do cadastro, se está ativo ou não para receber as notificações via e-mail, po-



dendo fazer a alteração a qualquer momento.

Na página inicial do Portal foi disponibilizada a opção “validar certidão”, para que qualquer pessoa, em posse do

código do documento possa fazer a consulta sem precisar se logar no sistema; porém se já fez o login, a opção também estará disponível através de ícone próprio.

O Portal foi lançado dia 4 de abril oferecendo os serviços: segunda via da CNH; CNH definitiva e PID (Permissão Internacional para Dirigir). Desde a sua implantação, foram emitidos 2.838 documentos, sendo 610 - segunda via de CNHs; 1.449 - CNHs Definitivas; e 7.799 - PIDs.

No dia 16 de maio, iniciou o envio de avisos via e-mail, com o vencimento dos débitos do veículo: IPVA, licenciamento e seguro obrigatório. Hoje, são 23.249 pessoas cadastradas.

Avançam tratativas para integração do transporte coletivo metropolitano da Grande Florianópolis

A implantação do sistema integrado de ônibus da Grande Florianópolis voltou a ser discutida pelo Governo do Estado e prefeituras. No dia 27 de maio, o governador Carlos Moisés, o secretário da Casa Civil, Douglas Borba, e a equipe da Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Suderf) se reuniram com os prefeitos da região na Casa d'Agrônômica a fim de agilizar os trâmites legais que viabilizam a integração do transporte coletivo. Os chefes do executivo municipal concordaram em enviar o mais breve possível para as câmaras de vereadores o projeto de lei que delega ao Estado a competência sobre as linhas.

“Todos temos interesse que o projeto de integração dos ônibus evolua. O Estado já sinalizou que quer a melhoria do serviço colocando a Suderf à dispo-

sição. Agora, precisamos que o projeto caminhe mais rápido nos municípios para darmos uma resposta adequada aos usuários de ônibus”, afirmou o governador.

Segundo o secretário Douglas Borba, a minuta do projeto de lei que deve ser encaminhado para as câmaras foi entregue aos prefeitos em fevereiro. Nos últimos meses, os municípios criaram um grupo técnico para analisar o documento e realizaram encontros com a Suderf. “É importante que todas as prefeituras enviem os projetos para aprovação no legislativo municipal nesta semana”, reforçou.

O prefeito de Florianópolis, Gean Loureiro, afirmou que, apesar de a Capital ser a única das cidades a ter um contrato de transporte coletivo em andamento, iria encaminhar o projeto de lei para a Câmara de Vereadores em



regime de urgência.

O superintendente em exercício da Suderf, Matheus Hoffmann, explicou que independentemente do tempo necessário para aprovação do projeto de lei, a Superintendência segue com os trabalhos de detalhamento da operação e das linhas em parceria com o Observatório de Mobilidade da UFSC e com a agência alemã GIZ. A Suderf ainda elabora o termo de referência do processo licitatório.

Na reunião, também estiveram presentes os prefeitos de Biguaçu, Ramon Wollinger; de Águas Mornas, Pedro Paulo Medeiros (prefeito interino); de São Pedro de Alcântara, Ernei José Stahelin; e o procurador-geral do município de São José, Rodrigo Machado, além da consultora jurídica da Casa Civil, Giglione Zanela Maia, e arquiteta da Suderf, Luana Schmitt Montero.

REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE COLETIVO

A integração das linhas municipais da região continental da Grande Florianópolis com as intermunicipais trará uma série de benefícios aos usuários, incluindo a possibilidade de deslocamentos diretos na região continental sem necessidade de entrar em Florianópolis. “Com a rede integrada, os usuários contarão com tarifa justa, transporte de qualidade e menor tempo de trajeto”, afirmou Borba.

Todas as prefeituras também poderão trabalhar em conjunto no planejamento do sistema de transporte, gestão, operação e fiscalização do serviço. O projeto da rede integrada foi elaborado pela Suderf em parceria com o Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC e técnicos das prefeituras envolvidas.

Ministro acompanha liberação da terceira pista na Via Expressa e vistoria obras no aeroporto de Florianópolis

O trânsito na terceira pista da Via Expressa (BR-282), em Florianópolis, foi liberado na manhã do dia 18 de junho. A abertura do tráfego no acesso à Ilha de Santa Catarina ocorreu na presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e do governador Carlos Moisés.

A expectativa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é de que a terceira faixa diminua a frequência e a intensidade dos congestionamentos para entrar e sair de Florianópolis. “É uma obra importante para o acesso à Ilha e que, em face da restrição de recursos, usamos a criatividade e fizemos uma terceira faixa. Isso já é suficiente neste primeiro momento para dar um alívio no tráfego e esse efeito será percebido em breve”, resumiu o ministro.



De acordo com Gomes de Freitas, será colocado em teste o uso de uma faixa exclusiva para ônibus e caminhões, nos horários iniciais da manhã. “A gente deve ter um período experimental para ver se isso funciona e melhora a mobilidade”, antecipou o ministro.

INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE

Na avaliação de Moisés, a

obra torna ainda mais viável o projeto da Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Suderf) de integrar o transporte coletivo na Grande Florianópolis. “Estamos trabalhando arduamente para sensibilizar os municípios a se unirem ao projeto da Suderf de integração do transporte coletivo. Com a terceira faixa

e o acesso exclusivo a ônibus, podemos potencializar os efeitos e melhorar a mobilidade urbana na região”, afirmou o governador.

O superintendente do DNIT em Santa Catarina, Ronaldo Carioni Barbosa, também participou do ato, assim como parlamentares.

ACESSO AO AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS

A agenda do ministro em Santa Catarina se encerrou com uma visita às obras de acesso ao Aeroporto Hercílio Luz e do novo terminal, cuja inauguração está prevista para o dia 1º de outubro. “Estamos fazendo todos os esforços para entregar duas faixas de rolamento, uma em cada sentido, até outubro”, explicou o governador. De acordo com ele, os principais desafios são as desapropriações - quase todas

já judicializadas.

O secretário de Estado da Infraestrutura, Carlos Hassler, e o secretário executivo de Articulação Nacional, Diego Goulart, acompanharam o ato. O secretário nacional de Aviação Civil, Ronei Saggiore Glanzmann, também esteve presente na vistoria e elogiou o andamento das obras no aeroporto.

NOTA DO EDITOR:

Essa duplicação no sentido Ilha ainda vai trazer muito problema. O que adianta eles terem aumentado uma faixa na Via Expressa, se a ponte continua a mesma? Infelizmente, o efeito positivo paliativo ocorrido na saída da Ilha não irá se repetir no sentido inverso.

NOVOS RUMOS: Governador autoriza início da revitalização da SC-401

A rodovia José Carlos Daux (SC-401), que dá acesso ao Norte da Ilha, passará por uma revitalização. O governador Carlos Moisés assinou digitalmente no dia 10 de junho, na sede da Associação Empresarial de Florianópolis (ACIF), um documento que autoriza o início das obras. O investimento previsto é de R\$ 32,3 milhões. As melhorias fazem parte do plano “Novos Rumos - Santa Catarina em Movimento”, um conjunto de ações estratégicas para melhorar a infraestrutura catarinense e destravar o desenvolvimento de Santa Catarina.

“É uma obra que vai melhorar o trânsito e aumentar a segurança para quem transita”, afirmou o governador. No total, de acordo com Moisés, o programa deve resultar em investimentos de até R\$ 200 milhões, com seis obras em cinco regiões catarinenses. “Esses recursos não são de financiamentos, mas de recursos próprios, resultado das economias que estamos fazendo em todas as secretarias, com compras feitas de forma



mais racional, digitalização dos processos e redução de diversas despesas”, explicou.

A revitalização ocorrerá em um trecho de 12 quilômetros da SC-401, entre os entroncamentos com a SC-404, no Itacorubi, e a SC-402, no Ratonnes. Estão previstos serviços de pavimentação, terraplanagem, drenagem, sinalização, troca de guardrails metálicos por muretas de concreto e a implantação

de uma terceira pista na subida do João Paulo, até o cemitério Jardim da Paz. Segundo o secretário de Estado da Infraestrutura, Carlos Hassler, as obras serão realizadas à noite e durante a madrugada, para minimizar os transtornos. “A obra levará de um ano e meio a dois anos, dependendo das condições do tempo e do andamento dos trabalhos”, afirmou.

Também acompanharam

o ato os secretários de Estado Douglas Borba (Casa Civil), Jorge Eduardo Tasca (Administração), Helton Zeferino (Saúde), Ricardo Dias (Comunicação) e coronel João Carlos Neves Júnior (Casa Militar), o prefeito de Florianópolis, Gean Loureiro, e o anfitrião e presidente da ACIF, Rodrigo Rossoni, além de outros representantes da sociedade civil organizada e parlamentares.

Esta foi a segunda obra anunciada pelo programa. A primeira foi o Contorno Viário de Chapecó. As demais serão anunciadas nos próximos dias e semanas.

O prefeito de Florianópolis vê com otimismo a execução da revitalização da SC-401. “É a rodovia de maior movimento em Santa Catarina, e esse trabalho fundamental vem em boa hora”, destacou.

APOIO DA SOCIEDADE

Na ACIF, Moisés agradeceu o apoio das entidades da sociedade civil no que diz respeito ao projeto da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), prevenindo a redução de repasses aos poderes para haver mais recursos a investimentos. “A previsão é que sobre mais de R\$ 400 milhões para investir. A revitalização da SC-401 terá um investimento de R\$ 32 milhões. Isso dá uma ideia de como poderemos aplicar mais recursos a favor dos catarinenses”, frisou. O presidente da Associação, Rodrigo Rossoni, enalteceu a união do empresariado em torno de pautas de interesse da cidade.

Ministro visita obra e projeta entrega do Contorno Viário de Florianópolis para 2022

O Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e o Governador do Estado de Santa Catarina, Carlos Moisés, visitaram no dia 17 de junho, o canteiro de obras do Contorno Viário de Florianópolis. Eles percorreram um trajeto de quase 14 quilômetros para avaliar o andamento dos trabalhos e projetaram cerca de três anos para a entrega das obras.

“As intervenções necessárias para a conclusão da obra estão sendo aprovadas pela Agência Reguladora e os licenciamentos já foram liberados. Então, teremos 36 meses de trabalho a partir de hoje. Sendo assim, devemos concluir o Contorno Viário de Florianópolis no segundo semestre de 2022”, disse o ministro.

Depois da visita, o Governador Carlos Moisés sinalizou que está ainda mais confiante com relação à qualidade

da obra e a entrega dos 50 quilômetros de estradas que devem desviar o fluxo de veículos da região e facilitar a mobilidade na BR-101, na Grande Florianópolis.

“O Governo Federal também está mobilizado para melhorar a infraestrutura do nosso estado. Mas, é claro, não se pode vender ilusões e prazos curtos. Por isso, precisamos desses 36 meses para garantir a entrega de um bom trabalho”, comentou Carlos Moisés.

Freitas também se comprometeu a dar prioridade nas aprovações de projetos e do orçamento necessário, além de cobrar celeridade da empresa responsável: “Já temos à disposição deste canteiro de obras mais de 270 equipamentos e vamos contratar quase duas mil pessoas, em alguns momentos do trabalho, para garantir que o prazo seja cumprido”.



SOBRE O CONTORNO VIÁRIO

O Contorno Viário será uma rodovia duplicada nos dois sentidos com 50 quilômetros de extensão. O início é no km 175 da BR-101, no limite entre Governador Celso Ramos e Biguaçu, e termina no km 220 da rodovia, próximo ao posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF), em Palhoça.

A proposta é que os motoristas usem o novo trecho para desviar da BR-101 na região da Grande Florianópolis. Assim, sem tantos veículos pesados, o tráfego

de automóveis pode fluir melhor na rodovia federal e, principalmente, no perímetro urbano de Palhoça. Atualmente, 34,4 quilômetros, dos 50 que compõem o Contorno, estão com frentes de obras simultâneas, representando 70% do traçado.

NOTA DO EDITOR: Será que agora vai? Esperamos que sim! Apesar de lamentarmos os, pelo menos, 10 anos de atraso. É uma vergonha!



Proprietária de veículo multado que perdeu prazo administrativo pode comprovar na justiça autor da infração

A Primeira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu, por unanimidade, cassar o acórdão do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS) que negou recurso de proprietária de veículo multada por infrações que não foram cometidas por ela. O caso deve voltar ao juízo de origem para a produção de provas, a fim de demonstrar o responsável pelas infrações de trânsito.

A proprietária foi autuada duas vezes, uma por excesso de velocidade, por não ter sido possível a identificação do autor no momento da infração, e outra por conduzir veículo sem possuir habilitação. Ela alega que não dispõe de licença para dirigir e, apesar de o automóvel ser de sua propriedade, são suas filhas quem utilizam o veículo. Dessa forma, requereu a anulação das multas pela via administrativa, mas a solicitação foi negada porque foi apresentada fora do prazo legal e para o órgão distinto do atuator.

Diante da negativa pela via administrativa, a proprietária do veículo resolveu acionar a justiça, para poder comprovar o verdadeiro responsável pelo cometimento da infração. Na via judicial, ela requereu indenização por dano moral e as declarações de nulidade das duas multas, uma vez que uma teve origem na outra.

O juiz de primeiro grau não acolheu o pedido da proprietária e entendeu que, como a comunicação do condutor da infração não ocorreu em tempo hábil, presume-se que a proprietária era a condutora do automóvel. Em sede de apelação, o TJRS manteve a sentença e afastou a nulidade dos autos de infração.



No STJ, o relator, ministro Gurgel de Faria (foto), entendeu que a preclusão do prazo para informar o real condutor do veículo é meramente administrativa. “Com efeito, o proprietário do automóvel tem o direito de buscar a via judicial a fim de demonstrar que não foi o responsável pela infração de trânsito”.



Carli Filho se apresenta para cumprir a pena em Guarapuava

O ex-deputado estadual Luiz Fernando Ribas Carli Filho se entregou na Vara de Execuções Penais de Guarapuava, no interior do Paraná, no último dia 28 de maio para cumprir pena, após dez anos do acidente.

O ex-deputado deve ficar na Vara de Execuções Penais até definição pelo juiz de como ele vai cumprir o regime semiaberto, segundo a determinação da Justiça. No regime semiaberto, há a possibilidade do detento trabalhar fora durante o dia e voltar para unidade somente para dormir.

A Justiça do Paraná havia concedido no dia 27 uma liminar ao ex-deputado estadual Luiz Fernando Ribas Carli Filho, que foi condenado a sete anos, quatro meses e 20 dias de prisão, dando prazo de até 24h para ele se apresentar, permanecendo preso até a implantação do regime semiaberto.

Conforme a decisão, do desembargador Clayton Camargo, da 2ª Vara do Tribunal do Juri, a Lei de Execuções Penais estabelece direitos ao preso como o de visita do cônjuge, da companheira, de parentes e amigos em dias determinados e de permanência em local próximo ao seu meio social e familiar. Por esse motivo, a liminar indica Guarapuava como local onde o ex-deputado deve permanecer custodiado até o início do cumprimento da pena.

Carli Filho terá o direito de ficar em cela separada até a implantação do regime semiaberto.

Entenda

Em 2018, Carli Filho foi condenado a 9 anos e 4 meses de prisão, em regime fechado, por duplo homicídio com dolo eventual, pela morte de Gilmar Rafael Yared e Carlos Murilo de Almeida. O político deveria responder pelo crime em liberdade até a sentença em segunda

instância. Os advogados de Carli Filho entraram com recurso no Tribunal de Justiça do Paraná (TJ-PR). A apelação foi analisada pelos desembargadores da Primeira Câmara Criminal do TJ-PR em dezembro do ano passado, porém como eles não entraram num consenso sobre a questão, suspenderam o julgamento para retomá-lo em fevereiro deste ano. No novo julgamento, já em fevereiro de 2019, decidiram por reduzir a pena para 7 anos, 4 meses e 20 dias em regime semiaberto.

No dia 24 de maio, a Justiça tinha determinado a execução provisória da pena imposta ao ex-deputado imediatamente.

O acidente

Era madrugada do dia 07 de maio de 2009. Gilmar Rafael Yared, 26, e Carlos Murilo de Almeida, 20, voltavam de um shopping e seguiam em um Honda Fit branco. No outro veículo, Luiz Fernando Ribas Carli Filho, 26, na época deputado estadual, havia saído de um restaurante e estava alcoolizado. Carli Filho estava no Passat SW preto e dirigia com a carteira de habilitação suspensa. Com 24 multas por excesso de velocidade, cinco delas na rua do crime que tem velocidade máxima permitida de 60 km por hora.

O Honda Fit branco freou e entrou devagar na rua quando o Passat preto do deputado que, devido à velocidade e o desnível da rua, decolou. Voando, colidiu com o primeiro carro e veio a capotar. Ao passar sobre o carro branco, decapitou Carlos e Gilmar.

Em 2014, depois de transformar a perda do filho em causa, Christiane Yared foi eleita deputada federal, sendo a candidata mais votada no Paraná. Na política ela tenta transformar a dor em uma luta constante contra a impunidade.

Motorista pode ter salário descontado em razão de multas de trânsito, decide 4ª Turma

A 4ª Turma do Tribunal Regional do trabalho da 4ª Região (TRT-RS) negou a um motorista de carreta a devolução de valores descontados em seu salário por conta de multas de trânsito.

A decisão confirmou, neste aspecto, sentença da juíza da 4ª Vara do Trabalho de Canoas, Aline Veiga Borges. Os magistrados entenderam que multas por infração das leis de trânsito constituem penalidade de responsabilidade pessoal do empregado condutor do veícu-

lo, não podendo ser imputadas à empregadora – no caso, uma transportadora.

O relator do acórdão, desembargador George Achutti, reforçou que o profissional motorista tem o dever de cumprir com a legislação de trânsito ou responder pelas multas, em caso de infração.

“As multas por infração às leis de trânsito constituem penalidade, sendo responsabilidade pessoal e exclusiva do condutor do veículo, no caso, o autor, não podendo

ser imputadas à reclamada. O desconto correspondente às multas aplicadas, ainda que as infrações tenham ocorrido quando o empregado estava a serviço do empregador, não viola a intangibilidade salarial”, destacou o magistrado.

Achutti ressaltou também que na primeira fase do processo o autor sequer negou que tinha cometido as infrações que resultaram nas multas e tampouco mencionou sobre a ausência de apuração de sua responsabilidade ou se era ele próprio que estava conduzindo o veículo. “Considero legítimos os descontos em questão, por serem correspondentes aos prejuízos causados pelo autor à empresa, correspondentes ao valor das multas por infrações de trânsito”, concluiu.

A decisão da Turma foi unânime. Também participaram do julgamento os desembargadores André Reverbel Fernandes e Ana Luiza Heineck Kruse.





Projeto determina criação de cadastro nacional de veículos apreendidos

O Projeto de Lei 2271/19 determina que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) crie, com participação obrigatória dos estados e municípios, registro nacional de veículos apreendidos ou sob guarda dos órgãos de trânsito. O texto tramita na Câmara dos Deputados.



De autoria do deputado Lafayette de Andrada (PRB-MG) (foto), a proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). Segundo o

projeto, o registro deverá conter todos os dados e características do veículo, com fotos. O Contran disponibilizará o acesso ao banco de dados para qualquer cidadão, por meio eletrônico.

O texto estabelece ainda que os veículos apreendidos serão registrados e disponibilizados para consulta em até 24 horas.

Andrada afirma que a criação do registro traz uma série de vantagens para população. Permite, por exemplo, que um veículo furtado em um estado e apreendido em outro seja localizado mais rapidamente pelo proprietário.

“A proposta visa também dar maiores garantias e segurança para a comercialização de veículos usados, prática intensa no País e que carece de atenção do poder público no combate a diversas fraudes e ilícitos que ocorrem nesse tipo de comércio”, disse Andrada.

Tramitação

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



Subcomissão vai avaliar modernização do Código de Trânsito

A Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados instalou na semana passada uma subcomissão especial para discutir a modernização do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

De acordo com o deputado Hugo Leal (PSC-RJ) que fez o requerimento para a criação da subcomissão, a grande quantidade de propostas de alteração do CTB, que tramitam no Congresso Nacional, demonstram a necessidade de uma análise detalhada sobre o tema. “A constituição de uma subcomissão ficará encarregada de verificar a atual preocupação do legislador, bem como da sociedade e, assim, poder sugerir mudanças para o aperfeiçoamento da citada lei”, diz o requerimento.

Além disso, o documento diz ainda que o Esforço Legal possui como meta a mudança ou prevenção de comportamentos inadequados dos usuários do sistema de trânsito. “Isto pode

acontecer por meio de apoio a comportamentos positivos, ou através da coibição e aplicação de sanções àqueles cujos comportamentos levem à transgressão da legislação. Estão inseridos nesta área, o policiamento e fiscalização de trânsito, a autuação, a aplicação de penalidades, a apreciação de defesas e o julgamento de recursos, com o intuito de assegurar a plena obediência à legislação pertinente à segurança do trânsito”, finaliza o texto.

A deputada Christiane Yared (PR-PR), que será presidente dessa subcomissão, está otimista.

“Na posição de presidente, vou garantir discussões sérias, pertinentes ao dia a dia da população. O objetivo da subcomissão é modernizar o CTB, deixando-o mais condizente aos problemas da atualidade”, explicou Yared.

De acordo com o Regimento Interno da Câmara, cada comissão pode ter até três subcomissões permanentes e três especiais.

Projeto permite que departamentos de trânsito parcelem multas

O Projeto de Lei 2959/19 autoriza os departamentos de trânsito (Detrans) a parcelar as multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). Prevê ainda que multas em outro estado só serão parceladas se houver convênio entre os Detrans de origem do veículo e o que notificou.

A proposta está em tramitação na Câmara dos Deputados. O autor, deputado Cezinha de Madureira (PSD-SP), disse que o objetivo não é arrecadatório, mas sim facilitar a vida do cidadão, não afetando em nada o caráter punitivo e educativo da multa de trânsito. O texto apresentado é idêntico ao de projeto de lei arquivado ao final da legislatura passada (PL 9755/18).

TRAMITAÇÃO

A proposta tramita em caráter conclusivo e será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Vinícius Loures/Câmara dos Deputados



Exame toxicológico poderá ser obrigatório em caso de morte em acidentes de trânsito

O senador Fabiano Contarato (Rede-ES) apresentou à Comissão de Assuntos Sociais (CAS) um projeto que determina a obrigatoriedade da coleta e preservação de material biológico, para realização de exames toxicológico e etílico nas pessoas envolvidas em acidentes de trânsito onde resultem vítimas fatais ou mutiladas (PL 2.854/2019).

O senador lembra que no momento da entrada em prontos-socorros, como procedimento usual, a equipe de atendimento retira uma amostra de sangue para que sejam realizados exames, visando constatar o estado geral de saúde do paciente. Contarato quer, a partir dessa mesma coleta de sangue, a realização de exames toxicológico e etílico, visando identificar se o envolvido estava sob efeito de drogas ou álcool.

“O projeto não cria um novo procedimento que venha a atrapalhar o atendimento, apenas amplia o aproveitamento de um ato que já é realizado. Será mais uma utilidade para a coleta de sangue. A prática investigativa policial, aliada ao conhecimento científico, nos ensina que se não for preservado o material biológico logo após o acidente, torna-se inviável determinar se o indivíduo estava ou não sob influência de álcool ou outra substância psicoativa. Isso porque no falecimento ou no posterior tratamento médico de um sobrevivente, a materialidade da prova irá se esvaír”, alega.

Responsabilidade penal

Contarato ainda defende que os exames toxicológico ou etílico podem ser cruciais não só para determinar a eventual responsabilidade penal, mas também em esferas civil e administrativa.

“É preciso que todos os envolvidos na dinâmica do acidente sejam submetidos a exames, pois não são só motoristas que causam acidentes. Um motorista pode por exemplo atropelar um pedestre alcoolizado no meio da rua, caso não consiga desviar. É evidente que o uso de álcool pelo pedestre foi o fato gerador do acidente. Nestes casos, o Contran (Conselho Nacional do Trânsito) aponta que os exames devem ser feitos de imediato. Mas somente nos casos em que a vítima morre no ato do acidente. Não alcança a vítima que morre após dias, semanas ou meses de tratamento. Em suma, é preciso que todos os envolvidos, de forma ativa ou passiva, sejam submetidos a exames toxicológico ou etílico”, defende.

Contarato faz questão de ressaltar que seu projeto apenas institui a obrigatoriedade da coleta e conservação do sangue dos envolvidos, sujeitando a efetiva realização do exame à autorização judicial, após ouvido o Ministério Público. E tanto na hipótese de deferimento ou de indeferimento, será possível apresentar um recurso.

Depois da CAS, o projeto deverá ser analisado pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

Detran explica transporte de crianças em veículos de aluguel

Para garantir a segurança dos pequenos, o transporte de bebês e de crianças até 7 anos e meio deve ser feito em bebê conforto, cadeirinha ou assento de elevação. E sempre no banco de trás. Com o uso recorrente de aplicativos como Uber, surge entre os pais a dúvida: a regra vale também para esse tipo de transporte?

O diretor de Educação de Trânsito do Detran-DF, Marcelo Granja, explica que o previsto em lei é que veículos de aluguel e de transporte coletivo estão livres de seguir essa regra. “Táxi e Uber hoje não precisam usar os equipamentos de segurança. Esses veículos de aluguel e ônibus de transporte coletivo não precisam ter essas adaptações.”

Essa previsão está na Resolução 277 de 2008 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). O texto diz que veículos de transporte coletivo como ônibus, transporte escolar, táxis e veículos de aluguel estão dispensados da regra de equipamentos de retenção.

Como esses dispositivos são projetados para reduzir o risco de morte ou lesão grave para as crianças em casos de colisão ou de freada brusca do veículo, Marcelo Granja diz que, apesar de não haver a obrigatoriedade na lei, os pais devem sempre dar preferência a transportar as crianças nos dispositivos adequados que garantem maior segurança.

Ele cita como exemplo o caso dos bebês. “Até 1 ano, o bebê tem uma fragilidade muito grande, não consegue sentar. Os dados indicam o risco de um bebê estar no colo dos pais e em situações de frenagem poderem ser arremessados.”

Nos demais veículos, é obrigatório usar os equipamentos de segurança até os 7 anos e meio. A partir daí, até os 10 anos, a criança já pode usar apenas o cinto de segurança, mas continua sendo transportada no banco de trás. Após os 10 anos, pode passar para o banco dianteiro.

Também há regulamentação para quando o número de

crianças com idade inferior a 10 anos for maior que o número de assentos disponíveis no banco traseiro. Nesse caso, é permitido que aquele com maior estatura seja transportado no banco da frente usando o dispositivo de retenção adequado para o peso e a idade e cinto de segurança. Nos casos de veículo que só têm o banco dianteiro, as crianças vão neste banco.

Segundo o diretor do Detran, as diferenças na forma de transportar os pequenos levam em conta a segurança, fragilidade de cada faixa etária e o conforto.

“Vamos imaginar uma criança de 1 ano num cinto de três pontas. O cinto vai ficar totalmente incompatível com o tamanho, estatura, peso dessa criança. E, mesmo com o cinto, ela pode ser lesionada porque pode bater a cabeça, ainda não tem a firmeza do corpo. O que a legislação buscou foi trazer o conforto e segurança para a criança nesse deslocamento”, acrescenta Marcelo Granja. Os bancos dos carros e os cintos de segurança são projetados para pessoas com mais de 1,45m de altura, estatura que geralmente é atingida por volta dos 11 anos de idade.

Dados da organização Criança Segura mostram que, quando usados de forma adequada, os dispositivos de segurança reduzem em até 71% o risco de morte em caso de colisão. Levantamento feito pela instituição, com base em dados de 2016 do Ministério da Saúde, revelam que, dentre as mortes por acidentes no Brasil, os de trânsito foram os que mais vitimaram crianças

e adolescentes até os 14 anos.

A Organização Mundial da Saúde cita a falta do uso dos dispositivos de retenção para crianças entre os três principais fatores de risco para acidentes de trânsito para essa faixa etária. Os outros são velocidade e distrações.

Quem for pego transportando bebês ou crianças de forma irregular pode ser multado. A infração é gravíssima no valor de R\$ 293,47. “A grande motivação dessa infração é colocar para os pais que a criança está muito vulnerável. É o pai, o responsável, que tem que dar essa referência de segurança para a criança”, diz Marcelo Granja.

PROJETO DE LEI

No início deste mês de junho, o presidente Jair Bolsonaro enviou ao Congresso Nacional um projeto de lei que propõe mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Uma delas é a substituição da multa por uma advertência por escrito para o motorista que transportar crianças sem os dispositivos de retenção veicular.

TRANSPORTE DE CRIANÇAS*

Até 1 ano: bebê conforto. É o único dos dispositivos que deve ser instalado de costas para o movimento do veículo

De 1 a 4 anos: cadeirinha

De 4 a 7 anos e meio: assento de elevação

De 7 anos e meio a 10 anos: cinto de segurança no banco traseiro

Após 10 anos: já pode ser transportada no banco dianteiro, sempre com cinto de segurança



Detran/SP lança sistema inédito para avaliação de autoescolas

Os candidatos à habilitação no Estado de São Paulo agora podem avaliar os Centros de Formação de Condutores (CFCs), mais conhecidos como autoescolas, desde a etapa teórica, passando pelas aulas práticas de direção, até o curso de reciclagem.

Inédito entre os Detrans no Brasil, o novo serviço do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran.SP) já está disponível no portal detran.sp.gov.br e tem como objetivo oferecer um diferencial para escolha dos cidadãos. Já foram realizadas quase 10 mil avaliações em todo o Estado.

O sistema é semelhante aos de sites de reserva de hotéis, para que os clientes possam avaliar a experiência após a hospedagem. Podem fazer a pesquisa do Detran.SP os candidatos de todos os processos de habilitação, como a 1ª CNH, adição de categoria, mudança de categoria, reciclagem, entre outros.

O novo serviço online de avaliação dos CFCs não terá caráter fiscalizatório ou de sanção.

“O objetivo é gerar informação para o cidadão fazer a melhor escolha por um CFC”, disse Jânio Loiola de Oliveira, diretor de Atendimento ao Cidadão do Detran.SP.

Atualmente, o Estado de São Paulo tem 3.400 autoescolas ativas credenciadas ao departamento.

COMO FUNCIONA

Após a emissão do certificado de conclusão do curso, o aluno recebe um convite online pelo site do Detran.SP ou então mensagem de celular para dar a sua avaliação. Os sete quesitos considerados

são: preço, agenda, ensino, instalação, localização, transparência e atendimento.

O candidato só pode avaliar a autoescola que emitiu o certificado uma única vez, de acordo com a etapa. Ele terá até 12 meses após a emissão do documento para fazer isso no portal do Detran.SP, por meio do login e senha cadastrados.

Já para visualizar a avaliação das autoescolas, o cidadão vai entrar no site do Detran.SP, acessar a área “Parceiros”, localizada no final da página principal e, em seguida, clicar em “Pesquisa de CFCs credenciados”. Daí é só digitar o nome da empresa. Também dá para fazer consultas por tipo (teórico ou prático) ou por município.

Além da avaliação dos usuários, o cidadão pode encontrar no portal todas as informações sobre a autoescola, desde a quantidade de veículos para as aulas práticas de direção, a quantidade de salas de ensino, nome de diretores e instrutores de ensino.

De acordo com os dados do Detran.SP, em 2018, foram emitidas 608.215 novas habilitações no Estado, um aumento de 7% em relação ao ano anterior. Ao todo, São Paulo tem 24 milhões de habilitações registradas.

AValiação DETRAN.SP

Já os serviços do Detran.SP estão sob avaliação do público desde 2011. A aprovação atual é de 96,76%, entre ótimo e bom. O percentual está acima da meta, que é de 95%. Os serviços são medidos nas unidades, por meio do teclado que fica disponível nos guichês.



A importância do Cinto

Quem vai de carro para o trabalho ou o usa diariamente provavelmente não fica pensando que pode se envolver em um acidente a qualquer momento. Porém, todos os dias acontecem milhares de acidentes. E não importa o quanto você confia nas suas habilidades no volante, porque mesmo o melhor motorista não consegue prever todas as situações perigosas.

Por isso, é muito importante não negligenciar as precauções de segurança. Acima de tudo, usar o cinto de segurança. Seja como motorista ou passageiro, o cinto é frequentemente a diferença entre a vida e a morte. Os oito homens a seguir são um exemplo chocante disso. Todos eles sobreviveram a um acidente de carro graças ao cinto de segurança. Como parte de uma campanha de conscientização da Nova Zelândia, eles posam com seus ferimentos, recriados por maquiadores:



1) **Will Giles** - “Depois do acidente, eu precisei reaprender a andar e a falar... eu me recuperei lentamente. Foi o cinto de segurança que me salvou.”

2) **James McDonalds** - “Foi só no hospital que eu soube o que havia acontecido. Depois do acidente, eles precisaram colocar uma placa e seis pinos cirúrgicos no meu braço esquerdo e costurar o meu nariz. Se eu não tivesse usado o cinto, eu não estaria aqui hoje.”

3) **Liam Bethell** - “Um caminhão bateu no lado esquerdo do meu carro, a menos de 200 metros da minha casa. Eu quebrei três ossos da coluna, todas as costelas do lado esquerdo do meu corpo e cinco do lado direito. Além disso, eu fiquei dez dias em coma. Eu estava com o cinto de segurança e por

isso sobrevivi.”



4) **Dylan Chirnside** - “Sem cinto de segurança, eu teria sido arremessado através do para-brisas. Eu tive muita sorte.”

5) **Dion Perry** - “Meu carro foi arremessado no ar e capotou duas vezes. Por pouco eu não atingi um poste de luz.”

6) **Kahutia Foster** - “Sim, eu ainda me lembro do acidente. Tudo ficou de cabeça para baixo. O carro virou sucata. O meu cinto de segurança me protegeu.”

7) **Dan Mason** - “Eu acordei de um coma induzido. Ambas as pernas e braços estavam quebrados, eu tinha uma lesão cerebral e meus órgãos internos tinham sido afetados. Sem cinto de segurança, eu teria voado pelo para-brisas.”



8) **Rick Haira** - “Eu ainda consigo me lembrar de tudo. Como o trem atingiu meu carro e o fez capotar. Eu ouvi o para-brisas se quebrar e o metal ranger. Primeiro de tudo, eu caí após o acidente. Só então percebi que o cinto de segurança salvou minha vida.”

Esperamos que, depois de ver essas fotos, mais pessoas usem o cinto de segurança. Mesmo que ele te deixe desconfortável ou você pense que nada vai acontecer, é um pequeno preço a se pagar pela sua vida.



Waldemir Barreto/Agência Senado.

Especialistas apresentam sugestões para regulamentação de patinetes

A regulamentação dos patinetes e bicicletas elétricas deve levar em conta aspectos de integração com transporte público, segurança dos usuários e redução nas lacunas da legislação sobre determinados veículos. É o que entendem os especialistas em mobilidade urbana ouvidos em audiência pública no dia 10 de junho, na Subcomissão Temporária sobre Mobilidade Urbana, vinculada à Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH).

O debate analisou o anteprojeto apresentado pelo senador Acir Gurgacz (PDT-RO), que tem como objetivo regulamentar o uso de patinetes para o deslocamento urbano e integrar à legislação os serviços de compartilhamento de bicicletas e bicicletas elétricas. Entre outras propostas, o anteprojeto restringe o tráfego de patinetes às ciclovias e ciclofaixas com velocidade não superior a 20 quilômetros por hora, e torna obrigatório o uso de capacete para os condutores de patinetes e bicicletas elétricas.

Porém, Arnaldo Luis Teodósio Pazetti, coordenador Geral de Apoio Técnico e Fiscalização do Denatran, citou a decisão judicial que suspendeu os efeitos da obrigatoriedade do capacete para condutores de patinetes no município de São Paulo. Ele sugere a possibilidade de reduzir a velocidade dos

patinetes, conforme avaliação técnica, para que os capacetes não sejam necessários.

José Luiz Nakama, assessor da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte do município de São Paulo, sugeriu velocidades mais elevadas, conforme a via, de modo a facilitar a integração com outros veículos:

“É ideal que a velocidade seja de 40 km/h. A de 30 km/h é só para vias locais, mas sem acesso a vias de transporte coletivo. O ideal é que seja integrado”, explicou.

Nakama sugeriu leis de abrangência territorial mais amplas sobre compartilhamento de veículos e regulamentação de patinetes, argumentando que as normas municipais podem trazer insegurança. Ele também cobrou uma definição mais clara de “patinete”, para evitar confusão com outros veículos, e disse que o projeto deveria abranger uma “vasta gama” de meios de transporte com ou sem motor.

Diretor de Educação de Trânsito do Detran do Distrito Federal, Marcelo Vinícius Granja destacou que a popularização dos patinetes traz uma mudança significativa na percepção do compartilhamento do espaço público com os pedestres.

“Talvez a grande saída para os municípios seja a definição da limitação dos espaços para

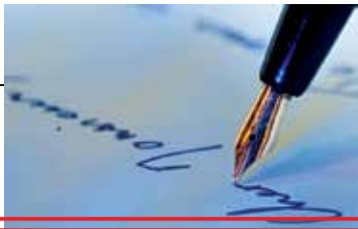
circulação de patinetes, e em quais locais eles seriam úteis como complemento de mobilidade”, afirmou.

Yuriê Baptista César, representante da organização Bike Anjo, criticou a “segregação” dos veículos alternativos em ciclovias e ciclofaixas, sugerindo que, em vez disso, a velocidade máxima das vias regulares é que deveria ser reduzida para que usuários de patinetes tenham mais segurança. Apesar de ser favorável ao capacete para crianças, ele explicou que sua entidade é contra a obrigatoriedade geral do capacete por entender que o item de segurança não previne acidentes de forma significativa:

“Os países que tornaram obrigatório o capacete verificaram redução no uso de bicicletas”, afirmou.

Já Eloir Oliveira Faria, coordenador de Planejamento da Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro, considera necessário o uso do capacete por condutores de patinetes, apesar dos “pouquíssimos dados” disponíveis a esse respeito no Brasil. Segundo ele, poucas pessoas dominam o uso do veículo.

“Não é tão fácil quanto se pensa. Por exemplo, poucas pessoas sabem que o paralamas do patinete serve como um freio. Pelo menos nesta fase inicial, é fundamental o uso do capacete.”



CARTAS

BOM SENSO

Excelente texto sobre o bom senso no editorial da última edição. Temos que ter equilíbrio para vermos quando devemos tomar uma atitude. Já vi muita gente em ônibus fingir que estava dormindo só para não ceder espaço na poltrona. Reclamamos de nossos governantes, mas nós mesmo somos corruptos pela omissão de atitudes dignas e corretas. Não deveria ser preciso criar uma regra para isso.

Júlia Ramos – São José (SC)

CRIANÇA

No passado nossos pais ensinavam a gente a dirigir quando éramos pequenos. Era normal o pai levar o filho para um local aberto para ensinar os primeiros detalhes de direção. Hoje não é mais possível isso. O que é correto, o perigo é enorme. Mas há homens que ainda insistem em fazer como no passado, apesar dos vários acidentes ocorridos ao longo dos anos. Se é lei, deve ser cumprida.

José Santos – Gov. Celso Ramos (SC)

IMPROVISO

Vi a imagem do cidadão que improvisou um retrovisor com um espelho doméstico. Aqueles para se barbear. Um absurdo! Onde já se viu arriscar a vida com um barbante segurando o retrovisor! E se ele escapa? E se ele vai em direção a outro motorista? Pela velocidade constante o espelho seria uma arma contra as outras pessoas.

Sidneia Almeida – Florianópolis (SC)

BELINA

Chega a ser cômico, para não dizer triste, a cena de uma Belina levando uma Pampa em cima do veículo. Quando vi a imagem pensava que eram duas latas velhas encostadas para algum ferro velho pegar. Só no Brasil acontece esse tipo de coisa. No caso não era nem uma multa que deveria levar, mas sim tirar esse veículo de circulação.

Robson Aleixo – Campo Grande (MS)

PATINETES

Eu já vi cada pessoa passando perigo com esses patinetes que não sei nem por onde começar. O perigo é real, as pessoas estão andando entre os carros sem segurança nenhuma e se alguém cair do aparelho, poderá morrer na hora. Isso é sério. Não é brincadeira. As autoridades devem tomar alguma atitude para limitar o uso desses aparelhos transvestidos de veículos.

Felipe Rocha – Rio de Janeiro (RJ)

PLACAS

Está uma vergonha essa história das placas do Mercosul. Antes era obrigatório para todos os países da região, agora já é estudada alteração para manter a proposta. E nós aqui já utilizando as placas. Quando será que teremos pessoas a frente dos governos para estudar de forma eficiente as leis propostas? Estou cansado de tanta bagunça, as vezes penso em sair do país com tanta coisa ruim.

Eva Maciel – Curitiba (PR)

INOVAÇÃO

Interessante esse livro do Yuval Noah Harari, 21 Lições para o Século 21. Vou comprar. Ótima dica do senhor José Roberto Dias. Hoje a riqueza do país está em seu desenvolvimento científico e tecnológico, resultando assim em conforto e mais recursos. Basicamente é uma paráfrase do pedido Salomão para Deus, conforme descrito na Bíblia. O conhecimento, ou sabedoria, resultam em muito mais coisas do que apenas ter dinheiro.

Lucas Gabriel – Belém (PA)

CONTRAMÃO

Essa proposta da ONU (Organização das Nações Unidas) para diminuir em 50% o número de mortes no trânsito até 2020 é uma piada para o Brasil. Nós nem conseguimos ter unificação em pontos simples da administração pública, imagina ter uma decisão correta para tal meta. E o problema não está somente nas autoridades, mas também no povo, que briga no trânsito, bebe e dirige e fica desatento por causa do celular.

Altair Guimarães – Vilhena (RO)

JAGUAR

A abertura do processo administrativo disciplinar para investigar a conduta de três agentes que estavam de plantão no posto de Blumenau e deixaram passar um Jaguar que logo depois causou a morte de duas pessoas é algo a ser estudado. Visivelmente aconteceu uma negligência dos oficiais em algum aspecto, entretanto qualquer processo não trará a vida daquelas pessoas que morreram.

Natália Press – Brasília (DF)



Acidentes no trânsito deixaram mais de 1,6 milhão feridos em 10 anos

Os acidentes no trânsito deixaram mais de 1,6 milhão de brasileiros feridos nos últimos dez anos, e representaram um custo de cerca de R\$ 2,9 bilhões para o Sistema Único de Saúde (SUS). As informações estão em levantamento divulgado pelo Conselho Federal de Medicina (CFM) com base em dados do Ministério da Saúde.

Os dados apurados revelam também que entre 2009 e 2018 houve um aumento de 33% na quantidade de internações por desastres nas ruas e estradas.

Na avaliação do diretor da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e membro da Câmara Técnica do CFM, Antônio Meira, esses acidentes já são considerados um dos principais problemas de saúde pública do país.

“Além de provocar sobrecarga no serviço com aumento da ocupação dos leitos hos-



pitalares, causa um prejuízo irreparável quando ocorre uma morte ou uma pessoa fica incapacitada para suas atividades habituais, como também traz prejuízo enorme para a saúde pública”, detalha o diretor.

INTERNAÇÕES

O levantamento assinala que o número de internações

no SUS por desastres nas ruas e estradas do Tocantins saltaram de 60 em 2009 para 1.348 em 2018. Pernambuco também teve crescimento significativo passando de 845 para 6.969.

Em alguns estados houve queda no número de internações. O Maranhão reduziu em 40% as internações por acidentes de transporte nos

últimos dez anos, seguido por Rio Grande do Sul (22%) e Paraíba (20%).

São Paulo e Minas Gerais lideram o ranking de gastos federais com atendimentos por desastres nas ruas e estradas. Em 2018, o gasto de São Paulo foi de R\$ 57 milhões e de Minas Gerais, de R\$ 29 milhões.

O integrante do CFM, Antônio Meira, explica que as internações de vítimas de acidente de trânsito são mais onerosas. “As internações por acidente de trânsito são mais onerosas do que por outros tipos de doenças porque no geral são politraumatizados, precisam de cirurgias complexas, ortopédicas, neurológicas, precisam ficar em UTIs”.

PERFIL

Entre as vítimas graves do tráfego no período de 2009 a 2018, os dados apontam que

60% dos casos são de pessoas entre 15 e 39 anos. Os maiores de 60 anos representam 8,4% do total e a faixa etária até os 14 anos representa 8,2%. Os principais acidentados são os homens (80%).

PREVENÇÃO

Em relação à prevenção dos acidentes relacionados ao trânsito, Antônio Meira diz que grande parte deles são provocados por fatores passíveis de serem evitados – como desrespeito às leis de trânsito, dirigir sob efeito de álcool e drogas, excesso de velocidade e não usar equipamentos de segurança como cinto e capacete. O diretor ressalta que para a prevenção é importante que haja campanhas de conscientização permanentes e fiscalização, além de ser necessário melhorar a infraestrutura das vias.

ESPAÇO LIVRE

William Gonçalves*



Uso de drogas no trânsito

Qual código de enquadramento utilizar na lavratura do AIT por dirigir veículo sob efeito de álcool cumulado com outras drogas?

A resposta para essa pergunta parece ser simples, contudo a matéria não foi regulamentada pelo CONTRAN.

O tema é de suma importância, vez que no momento da abordagem é possível verificar no condutor sinais de embriaguez e sinais de quem fez uso de cocaína por exemplo.

Como hoje grande parte dos agentes fiscalizadores se socorre de APP's em smartphones, que por sua vez se recorrem as resoluções do Contran, que ainda que se esforce acaba deixando as chamadas brechas não conseguindo por motivos outros antever tais condutas, resolvemos deixar uma contribuição aqueles que no dia a dia se deparam com tais ocorrências.

As fichas do Contran que tratam do tema são as que estão anexas a re-

solução 561/15, e são antagônicas, ou seja, nada dizem respeito na hipótese de o condutor ser flagrado dirigindo o veículo sob o efeito de duas ou mais drogas simultaneamente, apenas trazem a hipótese do condutor estiver conduzindo apenas sob efeito de uma ou outra droga, ou seja, não anteviram a possibilidade do condutor estiver conduzindo o veículo sob efeito de álcool e qualquer outra droga, talvez isto se deva ao fato da tabela de desdobramentos criada pelo Denatran.

Com efeito, passamos então a indicar um norte ao agente de trânsito na eventualidade de se deparar com a ocorrência acima mencionada.

Caso o condutor apresente sinais do uso de álcool, bem como do uso de cocaína, e se submeta ao teste do etilômetro com teste positivo, o enquadramento a ser utilizado deverá ser o 5169-1, a despeito do uso da cocaína, este fato fica absorvido pelo uso do

álcool.

A mesma regra se aplica no caso de uso de álcool c/c, maconha c/c, cocaína, assim feito o etilômetro com teste positivo.

Contudo caso condutor tenha feito uso de álcool e qualquer outra droga simultaneamente, venha se recusar a fazer o teste do etilômetro, deverá ser atestado quais sinais estão mais latentes/predominantes, de modo a ser preenchido o termo de constatação, e a partir daí, escolheremos ou um (5169-1) ou outro (5169-2) enquadramento.

Todavia é importante que fique claro que nunca haverá duas infrações no caso apresentado, embora haja enquadramento específico para o álcool e outro para as demais drogas, haja vista estarmos diante da mesma infração, segundo o art. 165 do CTB, e ser vedado a aplicação do (bis in idem).

* Agente de Trânsito e Bacharel em Ciências Jurídicas.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Espaço do Presidente
Novos Rumos
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



A vida em
primeiro lugar
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR



MOTOBOYS
PÁGINA 7

WILLIAM GONÇALVES



O uso de drogas
no Trânsito
PÁGINA 15

Cadeirinha reduz em até 60% mortes de crianças, diz OMS

Mudança na legislação proposta pelo presidente Jair Bolsonaro (PSL) quer deixar de multar motoristas que transportem crianças sem as chamadas cadeirinhas de retenção. Nessas ocasiões, o condutor será apenas advertido pela autoridade de trânsito.

Acidentes de trânsito são a principal causa de morte acidental de crianças e adolescentes de até 14 anos no Brasil, segundo a ONG Criança Segura. Ao menos três crianças morrem por dia por causa do trânsito, sendo a principal causa os acidentes em que a criança é passageira do carro.

Segundo levantamento da ONG, entre 2001 e 2017, cerca de 5.000 crianças de até 9 anos morreram dessa forma.

Apesar da alta mortalidade de crianças no trânsito no Brasil, o uso de cadeiras infantis é baixo no país. Levantamento da Bloomberg feito em junho do ano passado mostrou que 36% das crianças de até cinco anos usavam assentos infantis quando transportadas em dias úteis. O percentual aumenta para 56% nos finais de semana, de acordo com a pesquisa. Segundo a legislação de trânsito, os equipamentos são obrigatórios para crianças de

até sete anos e meio.

O trecho que acaba com a multa consta em projeto de lei que altera uma série de pontos do CTB (Código de Trânsito Brasileiro) e que foi enviado ao Congresso Nacional no dia 4 de junho.

Hoje, o CTB diz que a falta de cadeirinha é infração gravíssima. As consequências são perda de sete pontos na carteira, pagamento de multa e retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Segundo a OMS, o uso das cadeirinhas reduz em até 19% a chance de lesões graves em crianças entre 8 e 12 anos vítimas de acidentes de trânsito em comparação

ao uso apenas do cinto de segurança. “Os países com alto índice de uso das cadeirinhas infantis conseguiram reduzir o número de mortes e lesões em crianças”, afirmou a OMS em nota.

O fim das multas para quem transporta crianças sem as cadeirinhas é alvo de críticas de especialistas. Segundo a gerente-geral da ONG Criança Segura, Gabriela Guida de Freitas, toda a estrutura do banco do carro e, principalmente, o sistema do cinto de segurança foram desenhados para adultos. “No caso de uma criança, o dispositivo fica sobre as partes moles, como pescoço e abdô-

men, o que pode causar lesões graves no caso de batidas e até de freadas.”

Desde que foi implementada a obrigatoriedade de uso de cadeirinha para crianças e outros dispositivos de segurança em veículos, os registros de hospitalizações entre esse grupo por acidentes de trânsito caíram 37%. Já as mortes reduziram 22%.

Em 2011, primeiro ano completo com a regra em vigor, o país registrou 789 interações de crianças menores de dez anos por acidentes de trânsito. Em 2018, esse número caiu para 494 --redução de 37%.

Os dados são de levanta-

mento da pesquisadora do Instituto de Estudos Avançados da USP, Maria de Fátima Marinho, a partir de registros no Datasus. O balanço considera apenas os casos em que, nos registros de interações e mortes por acidentes, as crianças estavam dentro do carro ou caminhonete, ou seja, sujeitas às regras da lei --a qual prevê uso de dispositivos específicos de retenção adequados ao peso, idade e altura para menores de dez anos.

Entre esses dispositivos, estão o bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação, além de regras específicas para cinto de segurança.

Em anos anteriores à lei da cadeirinha, como entre 2008 e 2010, o país vivia um aumento de hospitalizações por esse motivo em crianças dessa faixa etária, lembra Marinho.

Para a pesquisadora, que atuou até 2018 atuou como diretora de vigilância de doenças e agravos do Ministério da Saúde, os dados mostram que não há razão para rever as regras atuais. “Você não mexe em time que está ganhando. O Brasil implementou várias medidas para reduzir acidentes, e eles estão diminuindo. Pode ocorrer ajustes, mas jamais mexer em pontos centrais, como a cadeirinha a redução de velocidade.”



Tárlis Schneider / Agência RBS