

O que pensam  
nossos  
articulistas  
sobre o FIM  
do DPVAT

PÁGINAS 5 E 7

# PONTE HERCÍLIO LUZ



*Em ritmo acelerado, a recuperação da Ponte Hercílio Luz entra na reta final. Para organizar o momento de liberação ao tráfego, o Governo do Estado lançou no dia 19 de novembro, o projeto Viva a Ponte, um plano para o Complexo Turístico e Cultural que prevê ampla programação de 30 de dezembro a 5 de janeiro de 2020, com atrações artísticas, folclóricas e gastronômicas. Na verdade será uma pré-inauguração, pois ela não estará aberta à circulação de veículos, previsto para o mês de março de 2020. (Página 8)*

**Morte de motociclistas aumenta de 8% para 33% em 17 anos, conforme pesquisa.**

PÁGINA 16



## EDITORIAL

## 367 dias sem mortes

No dia 14 de novembro, a SC-401 Norte alcançou uma marca histórica: 365 dias sem acidentes de trânsito fatais. O recorde da rodovia estadual mais movimentada de Santa Catarina foi divulgado amplamente e comemorado por órgãos governamentais e pela própria sociedade civil organizada. Até então a melhor marca tinha sido registrada em 1997, quando a estrada completou 210 dias sem mortes.

O sucesso foi creditado à diversas ações implementadas pela Polícia Militar Rodoviária de Santa Catarina, como aumento de fiscalização, com operações de Lei Seca e fiscalização de velocidade com radar portátil, em pontos apontados por estudos técnicos, com viatura ao longo da via e policiais bem posicionados.

E, assim, junto com uma melhora do comportamento dos motoristas em geral, a via, que recebe um tráfego médio

de 63 mil veículos por dia, bateu seus recordes anteriores e caminhava para um novo ano promissor.

Até que, apenas dois dias depois, um acidente interrompeu a contagem da vida e escancarou um problema que temos repetido neste espaço à exaustão: falta infraestrutura básica na rodovia SC-401.

E assim, em um dos muitos pontos sem iluminação suficiente da via, uma mulher morreu após ser atropelada por volta de 00h30min do dia 16 de novembro.

Segundo testemunhas, a mulher caminhava próximo ao muro de concreto da pista, andando de maneira desorientada, quando acabou atingida por um Nissan/March com placas da Capital, conduzido por um jovem de 24 anos, motorista de transporte por aplicativo, que não conseguiu evitar a colisão em tempo.

O motorista, que prestou

socorro à vítima, fez o teste do bafômetro, que não apontou uso de álcool. Ou seja, muito provavelmente, se a rodovia, que liga o Centro de Florianópolis às praias do Norte da Ilha de Santa Catarina, fosse bem iluminada, com calçadas para pedestres em seu entorno, acidentes como este poderiam ser evitados.

No caso em questão, também acreditamos que o uso de câmeras de vigilância poderia ajudar a Polícia Militar Rodoviária a detectar o trânsito de pessoas desorientadas ou outros tipos de episódios, a fim de se tomar medidas preventivas a este tipo de acidente. Ainda assim, o uso de câmeras depende



Doia Cercal/ Secom

do mínimo de iluminação.

Por fim, continuamos aguardando o dia em que um administrador moderno e de coragem assuma a responsabilidade de transformar a SC-401 numa bela avenida, digna de um lindo cartão postal,

pavimentada decentemente, iluminada e urbanizada como deveria ser.

Enquanto isso não acontece, vamos continuar contando as tragédias da via, embora torçamos para que novos recordes da vida sejam alcançados.

NOTAS E  
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



## O Monatran

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



## FLAGRANTE INUSITADO

Uma vaca teria sido flagrada no bagageiro de uma Parati, e segundo a notícia no link do Plantão 190 o motorista poderia ter sido autuado. Porém, de acordo com o advogado, especialista em trânsito, Marcelo Araújo, a notícia está errada.

“Animais (e me parece ser o caso da vaca), não podem ser transportados entre braços e pernas ou ao lado esquerdo do condutor. Animais são cargas vivas! Não vou entrar no mérito de mau trato ao animal, nem acho recomendável, assim como não acharia encher d’água a caçamba de uma Saveiro para transportar peixes, mas num e noutro casos infração de trânsito não há”, afirmou.

## BR-101

Quando a gente acha que já viu de tudo, um leitor do jornal O Monatran nos manda uma foto de uma motocicleta, circulando na BR-101, na região da Grande Florianópolis, carregando uma carga presa apenas por fita adesiva. Sabe aquele “durex” mais largo? Então, o chamado piloto achou suficiente “amarrar” a caixa apenas com algumas voltas de fita adesiva. Como dizem os manezinhos: “Eu morro e não vejo tudo!”





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

## ESPAÇO DO PRESIDENTE

### FAKE NEWS DAS ANTIGAS

Chegaram ao e-mail do jornal O Monatran diversas mensagens comentando a suposta notícia de que um jovem teria adesivado seu carro simulando auto-escola e dirigido por 5 anos sem a CNH.

Todavia, cabe a nós destacar que a informação divulgada juntamente com a imagem de um carro de auto-escola sendo parado por um policial, amplamente compartilhada nas redes sociais neste segundo semestre de 2019, trata-se de uma Fake News “requeitada” desde 2002.



### MASCULINIDADE TÓXICA

Um novo relatório da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), lançado às vésperas do Dia Internacional do Homem (19 de novembro), revelou que a expectativa de vida dos homens na Região das Américas é 5,8 anos menor que a das mulheres, em parte porque as expectativas da sociedade contribuem para comportamentos de busca de riscos, referidos como “masculinidade tóxica”.

O mais impressionante é que uma das principais consequências da chamada “masculinidade tóxica” apontadas pelo estudo são justamente os acidentes de trânsito. De acordo com o relatório, um em cada cinco homens morre antes dos 50 anos nas Américas, por conta de doenças cardíacas, violência interpessoal e acidentes de trânsito – questões estas que possuem em sua essência causas diretamente relacionadas a comportamentos “machistas” construídos socialmente.

## Até quando?

Diz a sabedoria popular que “o pior cego é aquele que não quer ver”. A expressão costuma ser usada para definir as pessoas que fingem que não veem, que fazem vista grossa, para um problema que pode ser enfrentado SE encarado de frente. Todavia, tal definição também se encaixaria perfeitamente a alguns administradores públicos que, mesmo diante da solução óbvia para aliviar mazelas da população, optam por se omitir, à despeito do sofrimento de outrem.

A implantação do transporte marítimo na Grande Florianópolis, por exemplo, seria uma dessas soluções óbvias para atenuar o caos urbano que vivem nossas cidades. Entretanto, deixaremos esta questão para um outro momento, embora saibamos que uma dose mínima de vontade política já teria feito a coisa acontecer há muito tempo.

Nosso objetivo neste artigo é falar de uma proposta ainda mais simples de ser executada, defendida há mais de uma década pelo MONAT-RAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Uma solução aliás implementada em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, etc... desde a década de 80, mas que para a maioria dos administradores catarienses parece ser um bicho de sete cabeças: **faixas reversíveis de tráfego**.

A medida necessitaria apenas que uma equipe da guarda-municipal, com o apoio da Polícia Militar, fosse deslocada para a região das pontes que dão acesso à Ilha de Florianópolis, no horário de pico da manhã, para coordenar a reversão de uma ou duas faixas da Ponte Colombo Salles, a fim de ajudar na fluidez do trânsito que hoje se amontoa no gargalo da Ponte Pedro Ivo Campos.

Uma questão que envolve nada mais do que matemática simples e que, em pouco tempo, todos estariam adaptados e colheríamos os bons frutos de uma manhã sem estresse no trânsito.

Contudo, quem tem prerrogativa para decidir fica colocando empecilhos mesquinhos, enquanto nós precisamos passar horas e horas nas filas intermináveis que se estendem até a BR-101. Um absurdo! Uma falta de comprometimento para com o bem estar da população que deveria ser questionado pelo Ministério Público e demais órgãos competentes.

Só para se ter uma ideia dos benefícios desse tipo de ação, segundo medições recentes feitas pela CET, na cidade de São Paulo, a velocidade média dos veículos que se valem da faixa reversível criada na Avenida João Dias, na Zona Sul da cidade, saltou de 8 km/h (antes) para 55 km/h (agora), com ganho de 85% no ritmo de deslocamento. Uma diferença enorme que poderia estar beneficiando a todos nós, não fosse a mediocridade de alguns.

Pior do que continuar enfrentando o caos no trânsito todas as manhãs é contemplar de camarote o jogo de empurra entre as esferas municipal, estadual e federal, onde ninguém quer assumir a responsabilidade, já que o “gargalo” envolve as três pistas da BR – 282, com as três pistas que vêm dos bairros da capital (Estreito e Coqueiros), que são despejadas na ponte estadual, desembocando novamente na jurisdição municipal.

O que deveria ser uma vantagem por ter mais gente para ajudar, se tornou uma desculpa para não se fazer nada. Onde ninguém quer ver o óbvio e quem sofre é a população. Falta coragem! Até quando?



# Detran oferece versão digital da CNH antes da impressa

O Detran/SC vai disponibilizar a versão digital da CNH antes da impressa. A chamada inversão na emissão é uma opção disponível para quem abrir um processo presencial ou digital de habilitação definitiva ou renovação. Santa Catarina é um dos quatro estados do país a oferecer mais essa comodidade aos condutores.

Para ter essa inovação, o motorista precisa estar com todos os dados atualizados junto ao órgão de trânsito, o que pode ser feito através do Portal Digital do Detran e fazer o download do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT), do Governo Federal.

Ao abrir um processo de CNH, o usuário terá duas opções: CNH impressa ou CNH impressa + CNH digital. Quem

optar pela segunda opção deverá ter as informações do telefone celular e e-mail válidos cadastrados no sistema. Caso contrário, uma mensagem será mostrada ao usuário ou operador, solicitando a atualização. Para isso, é preciso acessar a aba Meus Dados, dentro do Portal Digital.

Essa atualização é obrigatória, pois é pelo e-mail que o condutor receberá o número de registro da habilitação e o número de segurança, que serão utilizados para validar a CNH digital no aplicativo CDT. Tudo isso, antes mesmo de retirar o documento físico, que continua sendo indispensável.

“Nosso objetivo é modernizar os serviços do Detran. Com a parceria do Governo Federal conseguimos disponibilizar

cada vez mais melhorias ao cidadão catarinense. Aproveitem esses recursos tecnológicos”, ressaltou a diretora do Detran/SC, Sandra Mara Pereira.

O coordenador-geral do Denatran, Eduardo Sanches, frisou a importância de somar esforços com os estados como Santa Catarina, para efetivar cada vez mais a transformação digital no país, reduzir custos, desburocratizar e entregar serviços de qualidade. E revelou que esse foi o primeiro passo para o fim da obrigatoriedade da CNH física, cujo projeto está em fase de elaboração para ser implantado em 2020 por meio de uma resolução do Contran.

Além de SC, Pernambuco, Espírito Santo e Ceará implementaram esse sistema. A



previsão do Denatran é de que ainda este ano todos os estados ofereçam esse serviço.

## CNH digital

A versão digital da CNH está disponível em SC desde fevereiro de 2018. Ela só pode ser gerada para quem tem a última versão da CNH impressa, que conta com um QR Code na parte interna. O código está disponível nos documentos de habilitação emitidos a partir de 2 maio de 2017.

Em Santa Catarina, foram emitidas até hoje 2.212.203

CNHs com QR Code, sendo que apenas 247.053 estão na versão digital.

## CDT

A nova versão da CDT, lançada no dia 18 de novembro, pelo Ministério da Infraestrutura, possibilitará a adesão de um maior número de pessoas à CNH Digital. Hoje, existem três milhões de CNH digitais válidas em todo o Brasil, e outras 40 milhões com potencial para a versão eletrônica, ou seja, que possuem o documento impresso com o QR Code.

## Transporte Coletivo prevê frota com ônibus sustentáveis

Incluir veículos sustentáveis na frota de ônibus do transporte coletivo da Grande Florianópolis é uma das metas do Governo de Santa Catarina. Para ampliar os estudos e as discussões sobre o tema, pesquisadores e técnicos do Estado e de prefeituras da região metropolitana começaram a receber treinamento da União Internacional de Transporte Público (UITP) sobre ônibus elétrico, o E-Bus, no dia 6 de novembro.

O curso, organizado pela Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis (Sudarf) e pela agência alemã GIZ, foi até o dia 8, na Defesa Civil, na Capital. O objetivo é conhecer soluções, tecnologias e estratégias para a implantação de um transporte coletivo com redução de danos ambientais a partir de veículos não poluentes.

“A intenção é que uma parcela da frota de ônibus da Rede Integrada de Transporte Coletivo da Grande Florianópolis seja sustentável. Nesse momento, estamos tratando de ônibus elétrico, mas também



temos estudos com veículos a gás e modelos híbridos, já pensando na sustentabilidade do serviço”, afirmou o superintendente de Desenvolvimento da Região Metropolitana, Mathews Hoffmann. A proposta de inserção de ônibus menos poluentes de forma gradual, a partir da licitação do sistema integrado de transporte, vem sendo estudada pelo Governo com o Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC.

O coordenador do Observatório, professor Bernardo Meyer, resalta que Florianópolis, por ser referência em tecnologia, tem condições de estar à frente desse processo inovador. Ele também resalta o papel dos pesquisadores para a melhoria dos serviços prestados à po-

pulação. “Os estudos da UFSC têm verificado a viabilidade de inserção de ônibus sustentáveis nas ruas de modo que não afete a capacidade operacional do transporte público”, afirmou.

Uma das palestrantes do curso de E-Bus, Eleonora Pazos, que é diretora para América Latina da União Internacional do Transporte Público, explica que a decisão de usar ônibus elétricos significa repensar as cidades. “Não estamos falando de trocar um veículo por outro menos poluente. Estamos tratando de um novo sistema que gera impacto urbano e que precisa estar inserido num contexto eficiente de infraestrutura, como pontos para recarga dos veículos e legislação específica”, explica.

A diretora também reforça a importância de trazer a discussão para dentro do estado. “O Governo de SC se destaca no Brasil, pois é a primeira vez que vemos uma discussão a nível de Estado sobre eletrificação de ônibus”, informou.

Além de questões técnicas, o curso aborda a implementação de políticas públicas e modelos de financiamentos para veículos elétricos.

## PARCERIA COM A ALEMANHA

O treinamento de E-Bus é mais uma parceria com a agência GIZ, da Alemanha, por meio do programa Felicity que, em 2018, selecionou o projeto da Rede Integrada de Transporte Coletivo Metropolitano para receber assistência técnica de consultores nacionais e internacionais.

O Felicity é um programa mundial que incentiva o desenvolvimento de projetos de infraestrutura urbana de baixa emissão de carbono para que estejam aptos a receber financiamentos internacionais. O programa é apoiado pela Iniciativa Internacional

de Proteção ao Clima (IKI) do Ministério Federal para o Meio Ambiente, Conservação da Natureza e Segurança Nuclear da Alemanha (BMU) e implementado pela GIZ em colaboração com o Banco Europeu de Investimento (BEI).

## REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

É a união dos sistemas de ônibus municipais e intermunicipais da região metropolitana da Grande Florianópolis (RMF), criando um único sistema de transporte coletivo que vai facilitar os deslocamentos dos usuários na porção continental da RMF. Além de reorganizar as linhas de ônibus, a Rede Integrada terá um único cartão de transporte, veículos modernos e com acessibilidade, informações ao usuário e novos terminais de ônibus.

Outra novidade será a gestão associada do sistema, ou seja, o compartilhamento de responsabilidades entre Governo e prefeituras com a participação da sociedade na fiscalização do serviço.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## TRÂNSITO BRASILEIRO TODO TOSTÃO VIRA MILHÃO

O trânsito brasileiro faz questão de andar na contramão do mundo. Nem sempre se percebe, mas algumas vezes a circunstância é tão acintosa que acaba deixando à descoberto interesses subalternos que se instalaram no aparelho estatal com o único objetivo de ganhar dinheiro às custas dos pagadores de impostos.

No Brasil onde a inventividade, muitas vezes, extrapola os limites do bom senso, não é de se estranhar que por motivos aparentemente magnânimos, se invente um tal de DPVAT, sigla que significa Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres, popularmente conhecido como seguro obrigatório.

Aqui, ao contrário do que ocorre nos Estados Unidos, o seguro é obrigatório, muito diferente do que ocorre lá onde, nos estados americanos, é obrigatório ter seguro para cobertura de danos ocasionados à outras pessoas. Isso inclui gastos relacionados ao reparo de veículos, ou propriedade de outras pessoas, e também custos médicos e funerários de vítimas.

Tal fato contribui para que os americanos gastem mais na proteção de terceiros que na cobertura de seus próprios danos. Importante que se grife que a companhia de seguros e o valor da apólice é de livre escolha do proprietário do veículo.

Dessa maneira, qualquer um que queira conduzir um veículo na América necessita obrigatoriamente possuir um seguro básico que resguarde terceiros, mesmo se o carro for alugado.

Totalmente diferente do Brasil onde o seguro obrigatório funciona como um imposto cujo recolhimento e distribuição é feito por uma empresa privada que representa um consórcio de 80 seguradoras.

Essa empresa é encarregada de receber esse dinheiro e administra os pagamentos para os acidentados de trânsito, tais como, indenização por morte, invalidez permanente ou reembolso de despesas hospitalares.

Fundamental salientar que a guia de recolhimento do DPVAT é disponibilizada ao cidadão pelos departamentos estaduais de trânsito junto com os demais impostos anuais como

IPVA e licenciamento.

O Site *Autopapo*, revela que a *Operação Tempo de Despertar*, desenvolvida pela Polícia Federal checou a discutível eficiência e segurança do seguro obrigatório.

Em um País que ruma na direção do liberalismo, que não admite mais a formação de monopólios e cartéis e os efeitos corrosivos da corrupção, é uma boa notícia a extinção do DPVAT.

Entretanto, se faz necessário garantir a obrigatoriedade de seguros à terceiros, de livre escolha pelos usuários das vias, estipulando-se uma proteção básica e todas as medidas punitivas para quem circular sem uma apólice, junto com seus documentos. O resto não passa da velha mágica de transformar tostão em milhão, tão conhecida e contestada pela sociedade brasileira.

\* 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. 233.** Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123:
- Infração - grave;
  - Penalidade - multa;
  - Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.





## PRF oferece modalidade de recolhimento virtual do CRLV

A Polícia Rodoviária Federal criou uma nova forma de recolher, nos casos devidos, o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) em uma fiscalização. Agora, o recolhimento é virtual. Em outras palavras, o motorista não terá que deixar o documento com a PRF nos casos em que a retenção dele é obrigatória. A partir da edição da Lei 13.281/2016, a legislação alterou o artigo 133 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e relativizou a obrigatoriedade do porte do documento.

### Entenda melhor

Vamos tomar como exemplo uma situação hipotética: Você é abordado pela PRF. Durante a fiscalização o policial verifica que o para-brisa dianteiro do seu carro está danificado. Como não é possível, na maioria dos casos, realizar a troca do equipamento no local da fiscalização, a PRF libera o seu veículo para que você o leve até um estabelecimento apropriado para os reparos. Mas, para que isso ocorra, o agente da PRF recolherá virtualmente o CRLV. E como este “recolhimento” é feito? Simples. O policial irá incluir uma restrição no sistema, que permanecerá lá até que o problema que gerou o recolhimento seja resolvido. Um detalhe fundamental deve ser observado. Como o recolhimento é virtual, o usuário, após sanar o problema, poderá requerer a “devolução” (retirar a restrição) do documento em qualquer unidade da PRF. Outro detalhe interessante é quando o usuário não apresentava o CRLV, seja porque havia sido rasurado ou, por acreditar que poderia “esconder” uma

situação onde o documento estaria sabidamente atrasado. O recolhimento virtual resolve também situações como estas.

Como era antes? – Era bem parecido; só que o agente PRF recolhia o documento físico. Assim, quando o usuário resolvia o problema, era obrigado a retornar ao mesmo local onde o CRLV havia sido recolhido para poder reavê-lo. Imagine aquela situação onde o local de recolhimento (posto da PRF) ficava a mais de 200, 500 quilômetros ou mais de distância da residência ou empresa do cidadão? Era complicado!

### Recolhimento do documento físico pode ser feito?

Sim. O CRLV “de papel” pode ser recolhido durante uma fiscalização da PRF nos casos em que o policial suspeitar que há indícios de adulteração no documento ou, no caso, se ele perceber que há sinais de inautenticidade.

“A ideia foi desburocratizar e simplificar o processo, visando facilitar os procedimentos em prol dos cidadãos e agilizar o serviço dos policiais, mantendo a efetividade dos procedimentos”, pontuou o diretor de operações da PRF, João Francisco.

A PRF foi o primeiro órgão do Sistema Nacional de Trânsito a se adequar aos tempos da “hiperconectividade” e normatizar um procedimento que viabilize a aplicação da medida administrativa que evite o recolhimento do veículo (nos casos previstos), substituindo pelo recolhimento apenas dos documentos eletrônicos/digitais, visando a prestação de um serviço mais ágil e justo para a sociedade.

# Aplicativo Carteira Digital de Trânsito ganha mais recursos

O Ministério da Infraestrutura, por meio do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), lançou, no dia 18 de novembro, a nova Carteira Digital de Trânsito (CDT). O aplicativo, desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), está disponível gratuitamente nas lojas Google Play e App Store, e chega agora com um novo layout e novas funcionalidades.

A partir de agora, a CDT – que está em vigor desde 2017 – vai funcionar como uma interface do cidadão com os serviços de trânsito. Pelo aplicativo, é possível, por exemplo, consultar o histórico de emissão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), compartilhar o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), exportar os documentos e consultar infrações. A CNH e o CRLV digitais têm mesmo valor legal dos documentos impressos. Além disso, com o aplicativo instalado, o condutor poderá receber notificações, como aviso de vencimento da CNH e o aviso de recall, com as orientações sobre o defeito e as providências necessárias.

Para o presidente do Serpro, Caio Paes de Andrade, a solução é mais uma novidade que contribui para a consolidação do governo digital, garantindo mais eficiência e segurança no trânsito.

“A nova CDT aumenta a assertividade na

comunicação com o cidadão. A tecnologia de aviso de recall praticamente elimina a possibilidade de desconhecimento da convocação para a reparação do veículo, proporcionando mais segurança para as pessoas”, ressaltou.

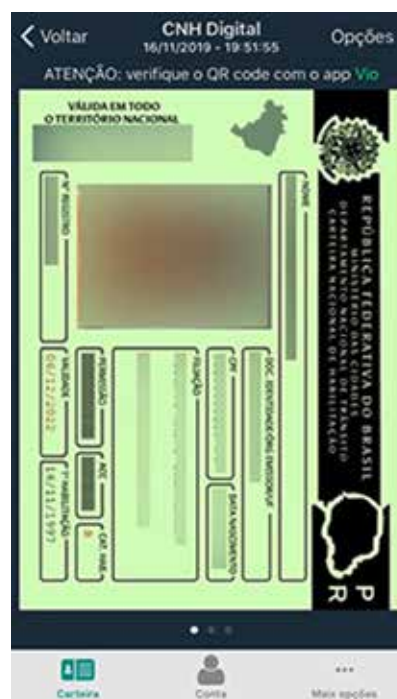
Atualmente, o Denatran possui cerca de 10 milhões de recalls registrados e, em média, apenas 43% desses chamados são atendidos pelos proprietários.

De acordo com Jerry Dias, diretor do Denatran, vinculado à Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, também está prevista uma interação da nova CDT com o aplicativo Sistema de Notificação Eletrônica (SNE) para o pagamento de multas. Hoje, a versão da nova CDT permite que o condutor tenha informações sobre infrações, mas com a integração,

o condutor terá a possibilidade de efetuar o pagamento de multas com até 40% de desconto. A funcionalidade está prevista para 2020, segundo o diretor.

### CARTEIRA DE MOTORISTA

A nova CDT possibilitará a adesão de um maior número de pessoas à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) digital. Hoje, existem 3 milhões de CNH-e válidas em todo o Brasil, e outras 40 milhões de CNHs com potencial para a versão eletrônica. São CNHs impressas que já possuem o QR Code.



## Mais um estado implanta placas no padrão Mercosul

### Paraíba é o 9º da lista desde o início da mudança no país

Mais um estado brasileiro deu início a mudança para o modelo de placas veiculares no padrão Mercosul. A Paraíba começou no dia 11 de novembro, a implantação as novas placas, seguindo os outros 8 estados que já fizeram a alteração no país.

O Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (DETRAN- PB), finalizou na última semana os ajustes necessários no sistema para garantir que os serviços fossem realizados sem muitos transtornos e que o atendimento ao cidadão não fosse afetado.

A implantação das novas placas segue com base na Resolução nº 780/2019, já com as alterações previstas, como a retirada de alguns itens de segurança e a não obrigatoriedade da troca de propriedade.

A Paraíba é o 9º estado brasileiro a adotar as placas de identificação de veículos no modelo Mercosul, seguido dos estados do Piauí, Paraná, Rio Grande do Sul, Bahia, Rio Grande do Norte, Espírito Santo, Amazonas e Rio de Janeiro, estado este que já completou um ano de implantação. Ao todo, mais de 3 milhões de veículos já circulam com a placa nova.

Aqueles estados que ainda não implantaram estão se preparando para dar início a mudança até o dia 31 de janeiro de 2020, prazo determinado pelo DENATRAN- Departamento Nacional de Trânsito.

Países como a Argentina, Uruguai e Paraguai também já implantaram o novo modelo de placas de veículos.





## DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

# Queda do DPVAT

O fim do DPVAT é um grande prejuízo para o SUS que deixará de receber 50% da verba arrecadada pela Seguradora Líder. Não atuando na prevenção estaremos recebendo cada vez mais pacientes e sem recursos, teremos mais óbitos e incapacitados temporária ou definitivamente para o trabalho, numa faixa etária de 18 a 34 anos quando deveriam estar altamente produtivos. Falta de recursos humanos, instalações, instrumental, equipamentos, manutenção, tudo estará deficiente para o atendimento à população.

O Sistema Único de Saúde sempre foi deficitário, a verba que recebe da Seguradora Líder alavanca suas despesas e a ausência da mesma o tornará mais deficiente, não sabemos como o governo injetará recursos para o bom funcionamento e atendimento.

Cada dia mais temos mais veículos, mais população, mais acidentes de trânsito, mais vítimas, mais óbitos e menos recursos, menos investimentos, menos tudo na prevenção da mobilidade humana.

É inacreditável que máquinas criadas para facilitar a mobilidade do homem passam a ser utilizadas como arma de guerra. São hoje os instrumentos principais para aumentar a morbimortalidade. Transforma-se um instrumento extremamente útil em armamento pesado. Reduz-se a nossa produtividade com repercussão em todos os segmentos da sociedade. O homem como agente predador, ceifando vidas, produzindo sequelados e transformando o trânsito em verdadeira batalha.

Seguradoras, planos de saúde são

procurados pela ineficiência do Estado, DPVAT, Educação de Trânsito, Curso de Formação do Motorista e o entendimento da sociedade sobre os fatores de risco.

Na realidade vemos que o DPVAT deixa de aplicar a maior parcela do arrecadado na prevenção. Não temos que atuar no tratamento, precisamos impedir que o indivíduo saudável repentinamente dê entrada num pronto socorro vítima do trauma de trânsito. Isso hoje é uma epidemia. O DPVAT reserva apenas 5% para prevenção que não vemos. O que é melhor, vacinar a população através de educação continuada ou não vacinar e deixar a epidemia invadir os hospitais. A imunização desse mal só depende de atuação drástica das autoridades, DPVAT, ONGs e Sociedade, todos temos que dar proteção a vida.

Apesar de fraudes, de atuação ineficaz na preservação da vida e valores incompatíveis para educação de trânsito não vemos a erradicação do Seguro DPVAT uma medida que gere benefício a alguém. Os valores pagos pelo DPVAT são irrisórios e mostram a desvalorização da vida.

A Seguradora Líder dos consórcios de seguro DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) indeniza milhares de cidadãos vítimas dessa guerra.

Pensar no prejuízo momentâneo produzido nos leva a contabilizar valores de resgate, internação, cirurgias, unidade de terapia intensiva, enfermaria, fisioterapia e outras tantas coisas. Esse é um custo alto, porém, mais para frente vamos deparar com valores incalculáveis. Considerando que a idade média desses jovens é em torno de trinta anos e que o

brasileiro tem capacidade produtiva até os sessenta e cinco anos, teremos para cada perda trinta e cinco anos de ausência de produção. Significa dizer que perdemos anos de trabalho.

Difícil calcular, mas a cadeia de produção cai, o país desce degraus amargos, a população sofre. Reduzem-se verbas para ministérios. A saúde, educação, segurança serão certamente as mais comprometidas. Caminharemos para o caos ano a ano.

O IBGE já indica que cresce de maneira preocupante a população de idosos, enquanto a de jovens, naquela faixa etária, decresce acentuadamente.

Por tudo isso posso afirmar que vivemos momento de aflição, e porque não afirmar que é de desespero porque sabemos que a tendência natural é a multiplicação desordenada dessas perdas. Mais óbitos, mais sequelados, mais dependentes da contribuição da sociedade brasileira.

O investimento que se pode fazer hoje para redução dessa sinistralidade será insignificante com relação aos custos do futuro que antevemos.

Estamos diante de uma doença epidêmica negligenciada pelos governos em suas várias estâncias. Todos conhecem a vacina para erradicar esse mal. Precisamos de ações multidisciplinares e consolidadas para implantar com rigor a ordem e paz 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.

## SC regulamenta lei que devolve IPVA em casos de sinistro

Quem perdeu o veículo por conta de furto, roubo, colisões ou apreensões já pode pedir a restituição do IPVA em Santa Catarina.

O governo do Estado regulamentou a lei 17.684/2019, que possibilita o retorno do valor pago no ano da ocorrência.

Por exemplo, se o contribuinte teve o automóvel sinistrado em abril, terá a possibilidade de pagar apenas o período

em que utilizou o carro (neste caso, quatro frações de 12 meses). Se o imposto for pago em data anterior à da ocorrência, o Estado vai restituir proporcionalmente no ano seguinte.

Para ter acesso à devolução, o contribuinte precisa requerer o benefício na Secretaria da Fazenda com o documento de baixa do veículo no órgão de trânsito.

O deputado Milton Hobus

é o autor da proposta. Ele comemorou a regulamentação da nova lei em uma publicação nas redes sociais. “A partir de agora, poderá ter de volta o dinheiro referente aos meses em que seu veículo não estava em circulação. É só apresentar o documento de baixa diretamente na Secretaria da Fazenda”, explicou.

“Estamos em uma época de crise e esse recurso significa muito para o trabalhador. Nada

mais justo do que reduzir os impostos para compensar o

dano sofrido”, concluiu o parlamentar.





# Governo do Estado lança projeto Viva a Ponte para reabertura histórica da Hercílio Luz

Em ritmo acelerado, a recuperação da Ponte Hercílio Luz entra na reta final. Para organizar o momento de liberação ao tráfego, o Governo do Estado lançou no dia 19 de novembro, o projeto Viva a Ponte, um plano para o Complexo Turístico e Cultural que prevê ampla programação de 30 de dezembro a 5 de janeiro de 2020, com atrações artísticas, folclóricas e gastronômicas. Também foram anunciadas as chamadas públicas para empresas e atrações interessadas em participar dessa programação histórica.

“O dia 30 de dezembro será um marco para Santa Catarina. Mais importante do que isso, um marco para a vida da população catarinense. Muitos já não acreditavam que a Ponte Hercílio Luz seria reaberta. Entregar essa obra foi um compromisso que assumimos e é uma honra fazer parte deste momento”, destacou o governador Carlos Moisés. Com o lançamento do projeto, o Governo do Estado chama a sociedade catarinense para participar deste momento inesquecível e contribuir com a programação que será montada de forma transparente a partir de chamamentos públicos.

Viva a Ponte é um projeto cultural, turístico e urbanístico



Mauricio Vieira / Secom

do complexo da Hercílio Luz, com ações integradas da Secretaria de Estado da Infraestrutura, Fundação Catarinense de Cultura, Fundação Catarinense de Esporte, Santur, Casa Civil, Secretaria Executiva da Casa Militar, Secretaria Executiva de Comunicação, Defesa Civil e Secretaria de Estado da Segurança Pública.

O chefe da Casa Civil, Douglas Borba, acrescentou que esse projeto irá reintegrar a ponte à rotina dos moradores e turistas de Florianópolis e do estado. “Será uma forma de promover o turismo e o desenvolvimento econômico da

cidade e de Santa Catarina. A Ponte Hercílio Luz tem grande potencial de se tornar um vetor de desenvolvimento e promoção do estado”, disse.

A presidente da Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina, Flavia Didomenico, lembrou que a Hercílio Luz é um grande símbolo do estado e torna-se um ativo do turismo catarinense. “É extremamente importante para nós, pois é uma referência histórica latente do nosso estado, além de todo o charme arquitetônico e de conectar o continente à Ilha de Santa Catarina”, destacou.

Após a entrevista coletiva, o governador fez uma vistoria em parte da estrutura, acompanhado de secretários de Estado e jornalistas.

## SOBRE AS OBRAS

Os serviços na estrutura superior da Ponte Hercílio Luz estão sendo finalizados para a reabertura no dia 30 de dezembro. Estão em andamento a retirada das guias centrais, a instalação do piso gradil no vão central, a colocação das passarelas de pedestres e ciclistas e das defensas metálicas. A previsão é que estes serviços terminem na primeira quinzena de dezembro. Paralelamente, está sendo feita a pintura de toda a estrutura superior, trabalho que será realizado até a véspera da abertura da Ponte.

Também na primeira quinzena de dezembro serão retirados mais dois módulos da treliça inferior para possibilitar que o teste de carga seja feito. A previsão é que ele seja

realizado entre os dias 16 e 20 de dezembro à noite. Para isso, serão enfileirados sobre a Ponte 48 caminhões de 20 toneladas cada, um total de 920 toneladas. O peso corresponde a 80% da capacidade total da estrutura, sem a margem de segurança.

A retirada da base de apoio inferior será iniciada em dezembro, e a retirada dos dois últimos módulos da treliça inferior começará em janeiro, assim como o acabamento da pintura da estrutura inferior. A previsão é que os serviços acabem até março de 2020.

Desde 2006, quando os primeiros contratos foram assinados para início dos trabalhos visando à recuperação da Ponte Hercílio Luz, o valor contratado para as obras é de R\$ 474.910.654,56, conforme os dados que podem ser acessados no Portal da Transparência do Governo do Estado.

## VIVA A PONTE

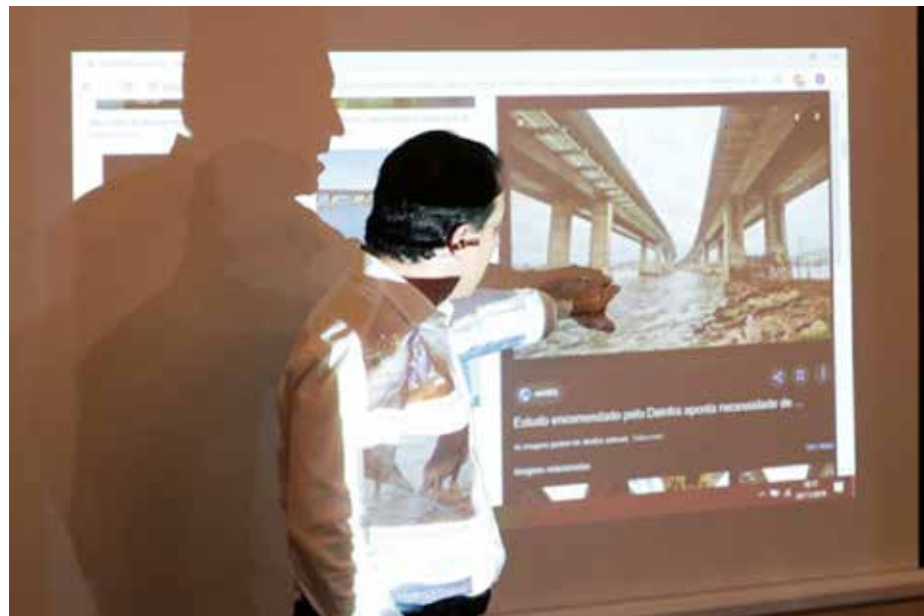
Além de informações e divulgação das etapas dos chamamentos públicos, o site [www.sc.gov.br/vivaaponte](http://www.sc.gov.br/vivaaponte) traz a linha do tempo sobre os fatos que cercam a primeira ligação entre a Ilha de Santa Catarina e o continente, os detalhes da maior obra de recuperação da história do estado, um teste de conhecimento sobre a estrutura, além de reunir notícias sobre a Ponte Hercílio Luz, símbolo de Santa Catarina. Inaugurada há 93 anos, é a maior ponte pênsil do Brasil e também a mais longa ponte pênsil com sistema de barras de olhal do mundo.



Ricardo Wolfenbüttel/Secom

**NOTA DO EDITOR:** Na verdade, a Hercílio Luz não será inaugurada em dezembro, porque ela não será utilizada por veículos, pois o cronograma prevê ações outras até março de 2020. Por que tentar ludibriar a população com uma inauguração “café com leite”, em dezembro?





## Estado contratará empresa especializada para avaliar estrutura das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos

O Governo do Estado irá contratar empresa especializada para fazer uma avaliação minuciosa das estruturas das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Machado Salles, em Florianópolis. Uma vistoria realizada por engenheiros da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade indicou a necessidade de um estudo específico para reparar ao menos seis eixos de sustentação. A situação foi apresentada pelo governador Carlos Moisés em entrevista coletiva no último dia 20 de novembro.

Para a licitação de 2016, as condições dos blocos não foram analisadas nos estudos realizados em 2015.

“Esse trabalho precisa ser realizado antes da intervenção, para que a obra seja feita exatamente nos pontos mais críticos e com segurança. Historicamente tivemos um descaso, uma falta de compromisso, que não vamos repetir daqui para frente. Vamos agir”, disse o governador. “Não existe risco iminente. Essa medida que estamos tomando é por cautela. Vamos contratar

uma empresa altamente especializada e fazer tudo o que for necessário para garantir a segurança, com total transparência”, completou.

O governador destacou que a situação é estável, mas os engenheiros da Secretaria da Infraestrutura vão fazer análises mais frequentes a partir de agora. Cada ponte tem 16 eixos de sustentação, sendo três em cada uma em condição aparentemente mais críticas: os de número 4, 6 e 10 da Colombo Salles, e 7, 7N e 9 da Pedro Ivo. A empresa especializada vai verificar

todos, inclusive as estruturas sem danos aparentes.

De acordo com o secretário de Estado da Infraestrutura, Carlos Hassler, a deterioração se agravou em progressão geométrica a partir de 2015, resultado da falta de manutenção adequada nas pontes ao longo das últimas décadas: “A empresa especializada a ser contratada terá 20 dias úteis para fazer o laudo, que vai indicar a real situação da estrutura. O processo de dispensa de licitação será lançado na semana que vem”.

A análise especializada deve demandar um investimento de aproximadamente R\$ 900 mil. A partir do novo parecer, o Estado terá uma estimativa do quanto custará a reforma estrutural, caso ela seja necessária.

Hassler ainda lembrou que a vistoria só foi possível porque o Governo do Estado decidiu contratar novos engenheiros para reforçar as equipes técnicas. “A situação da ponte hoje é estável e não há motivos para a população se preocupar. Nossos engenheiros que já estão atuando na reforma vão fazer verificações diárias e nos manter informados”, afirmou o secretário.

### NOTA DO EDITOR:

É impressionante a falta de eficiência do órgão que deveria ser competente para gerir as obras de Infraestrutura do Estado. Quase cinco anos depois dos primeiros estudos que revelaram a necessidade urgente de uma manutenção das pontes, é revelado que os eixos de sustentação das pontes não haviam sido avaliados. Como assim não haviam sido avaliados? Estes não deveriam ser os primeiros a receberem atenção? Ainda que concordemos com a máxima “antes tarde do que nunca”, lamentamos que mais uma vez apareçam surpresas no meio do caminho que acabam por dispensar o uso de licitação.







Ministro Marco Aurélio Bellizze

## Reconhecida usucapião extraordinária de veículo furtado após 20 anos

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou provimento ao recurso especial do proprietário de um caminhão furtado ao reconhecer a aquisição por usucapião extraordinária em favor de um terceiro, que comprou o veículo de boa-fé e exerceu a posse sobre ele por mais de 20 anos.

O recurso teve origem em ação de reintegração de posse do terceiro adquirente contra o proprietário original, cujo caminhão foi furtado em 1988 e recuperado em 2008. Até ser apreendido, o veículo estava em posse do terceiro, que o comprou de uma pessoa que aparentava ser o dono, por meio de financiamento bancário, e obteve registro no departamento de trânsito, além do licenciamento regular.

O pedido de reintegração foi julgado improcedente em primeiro grau, mas o Tribunal de Justiça de Minas Gerais deu provimento à apelação, ao entendimento de que houve usucapião extraordinária pelo terceiro. No recurso especial, o proprietário original do caminhão sustentou que a proteção possessória deveria ser deferida àquele que provasse a propriedade do veículo e que não seria possível a usucapião em razão da detenção de bem furtado.

### Usucapião extraordinária

O relator no STJ, ministro Marco Aurélio Bellizze, lembrou que a Terceira Turma, em acórdão anterior à vigência do

Código Civil de 2002, concluiu não ser admissível a usucapião ordinária de veículo furtado, pois a posse a título precário jamais poderia ser transformada em justa, mesmo que o possuidor usucapiente fosse terceiro que desconheciasse a origem dessa posse.

No entanto, para o ministro, o caso em análise amplia o debate, pois trata da possibilidade de aquisição da propriedade de bem móvel por usucapião extraordinária e sua incidência sobre bem objeto de furto.

O ministro concluiu que não é suficiente que o bem sub judice seja objeto de crime contra o patrimônio para se generalizar o afastamento da usucapião. Para ele, é imprescindível que se verifique, nos casos concretos, se a situação de clandestinidade cessou, especialmente quando o bem furtado é transferido a terceiros de boa-fé.

“As peculiaridades do caso concreto, em que houve exercício da posse ostensiva de bem adquirido por meio de financiamento bancário com emissão de registro perante o órgão público competente, ao longo de mais de 20 anos, são suficientes para assegurar a aquisição do direito originário de propriedade, sendo irrelevante se perquirir se houve a inércia do anterior proprietário ou se o usucapiente conhecia a ação criminosa anterior a sua posse”, afirmou Bellizze.

## Empresa de ônibus pagará danos morais por atitude de motorista que constrangeu criança com deficiência

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) negou provimento ao recurso de uma empresa de ônibus de Fortaleza e manteve decisão que a condenou a pagar danos morais em razão de constrangimentos causados por um de seus motoristas a uma menor com deficiência. O colegiado reafirmou o entendimento de que o defeito na prestação do serviço gera a obrigação de reparar os danos causados ao consumidor, independentemente da existência de culpa.

De acordo com o processo, a menina – com oito anos na época dos fatos – tem deficiência múltipla. Acompanhada de uma tia, ela teve sua entrada pela porta dianteira do ônibus barrada pelo motorista, mesmo apresentando documento emitido pela prefeitura que lhe assegurava a gratuidade no transporte coletivo. Após a insistência de outros passageiros, o motorista permitiu a entrada da menor e da acompanhante no ônibus, mas continuou a criar constrangimentos para as duas.

Condenada pelo Tribunal de Justiça do Ceará (TJCE) a pagar indenização de R\$ 5 mil, a empresa interpôs recurso ao STJ negando que seu preposto teria constrangido as autoras da ação.

### NOVO PARADIGMA

O relator do recurso especial, ministro Villas Bôas Cueva, afirmou que, diante dos fatos reconhecidos pelo TJCE, a prática do ato ilícito é incontroversa, configurando a má prestação do serviço de transporte, restando discutir no STJ apenas o cabimento da indenização por danos morais.

Segundo o ministro, a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro com status de emenda constitucional e “estabeleceu um novo paradigma para as pessoas com deficiência, baseado no princípio da inclusão, em substituição ao princípio da integração”.

Ele observou que a Lei 13.146/2015 dedicou todo um capítulo ao direito ao transporte e à mobilidade, confirmando a necessidade de se assegurar a acessibilidade das pessoas com deficiência aos meios de transporte coletivo, como forma de promover o pleno exercício de seus direitos.

Villas Bôas Cueva citou a importância da acessibilidade da pessoa com deficiência na legislação infraconstitucional, e concluiu ser inegável que a

atitude do preposto da empresa recorrente configurou defeito no serviço, nos termos do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, devendo haver reparação dos danos causados, independentemente da existência de culpa.

### ESTEREÓTIPOS

Para o ministro, a vulnerabilidade da menor, por ser do sexo feminino, potencializa o dano causado pelo preposto à sua dignidade, uma vez que, mesmo vendo o cartão que atestava a deficiência, ele continuou agindo de forma desrespeitosa, o que contribuiu “para a reprodução de estereótipos e estigmas relacionados às pessoas com deficiência”.

“É importante consignar que a agressão à dignidade humana da menor e de sua acompanhante está amplamente demonstrada nos autos e que atitudes como a do preposto da empresa no caso em apreço devem ser repreendidas com veemência, porque, além de ilegais, vão em sentido contrário aos esforços despendidos pelos entes públicos e privados para incluir as pessoas com deficiência de forma cada vez mais efetiva na sociedade”, disse o relator.

## Prazo prescricional para buscar ressarcimento tem início só com pagamento da indenização

O termo inicial do prazo prescricional para a seguradora de veículo buscar ressarcimento, em ação regressiva, por dano causado por terceiro, é a data em que foi efetuado o pagamento da indenização securitária, sendo indiferente, para efeito de prescrição, a data de venda da sucata.

O entendimento é da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que negou provimento ao recurso especial interposto por uma empresa de seguros que pretendia que o momento da venda da sucata fosse reconhecido como início da contagem do prazo prescricional da ação regressiva. A seguradora alegou que só nesse momento seria possível ter ciência

total da lesão, de acordo com o princípio da actio nata.

Segundo os autos, o pagamento da indenização ao segurado ocorreu em 8/2/2010, a sucata foi vendida em 10/3/2010, e a ação regressiva foi proposta em 4/3/2013. Na origem, o pedido da seguradora foi negado sob o fundamento de que o direito de cobrança já estava prescrito.

### Condições para demandar

Em seu voto, a relatora do recurso, ministra Nancy Andrighi, afirmou que, por se tratar de obrigação civil decorrente de acidente de trânsito, aplica-se a esse tipo de ação regressiva o prazo prescricional de três anos previsto no artigo 206, parágrafo 3º, inciso V, do Código Civil de 2002.

A ministra destacou que o marco inicial da contagem do prazo prescricional para a ação de regresso é o momento em que surgem as condições processuais para demandar em juízo na busca de satisfação do crédito. No caso analisado, esse momento foi a data do pagamento da indenização securitária.

“Diferentemente do que quer fazer crer a recorrente, a data em que realizada a venda do salvado (sucata) é indiferente para fins de contagem do início de fluência do prazo prescricional. É que a ação regressiva pode ser ajuizada antes mesmo da venda do salvado, isto é, antes mesmo da quantificação do prejuízo”, concluiu a relatora.





## Dispensa de farol aceso de dia em rodovias integradas a áreas urbanas

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) aprovou, no último dia 21 de novembro, projeto de lei que dispensa o uso de faróis baixos durante o dia em estradas e rodovias integradas a áreas urbanas. A obrigação de farol aceso nas rodovias brasileiras surgiu com a Lei 13.290/16.

O texto aprovado também exige que as luzes de rodagem diurna se tornem equipamentos obrigatórios nos novos veículos a partir do quarto ano de vigência da lei, na forma e no prazo a serem estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Essas luzes equivalerão ao uso dos faróis quando em trânsito nas estradas e rodovias.

Conhecidas no mercado automotivo pela sigla em inglês DRL (Daytime Running Light), as luzes de rodagem diurna são geralmente fabricadas em LED e contornam os faróis dos carros. Elas são aceitas como substitutas dos faróis baixos em rodovias durante o dia.

O texto aprovado pela comissão é o substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, que foi elaborado pelo deputado Hugo Leal (PSD-RJ).

## Proposta elimina pontuação na carteira de quem deixa de atualizar documento do carro

O Projeto de Lei 4999/19 acaba com a pontuação na carteira do motorista que deixa de emitir, em até 30 dias, o Certificado de Registro de Veículo (CRV) quando houver mudança de proprietário ou localidade. O texto altera Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/97), que hoje pune essa situação com cinco pontos.

A proposta está em tramitação na Câmara dos Deputados. “A situação cadastral do automóvel não guarda relação com a condução desenvolvida pelo motorista nas vias”, afirma o autor, deputado Marcelo Nilo (PSB-BA). “Não se pode admitir que essa infração contribua para aproximar o condutor da

A relatora na CCJ, deputada Renata Abreu (Pode-SP), acolheu as mudanças feitas por ele.

O projeto original (PL 5608/16) foi apresentado pelo ex-deputado Laerte Bessa (DF). Apensado a ele tramitam outros seis (PLs 6041/16, 6065/16, 6092/16, 6229/16, 6090/16 e 6078/16).

Como foi aprovado em caráter conclusivo, o projeto deve seguir diretamente para análise do Senado, a menos que haja recurso para que a decisão final na Câmara seja em Plenário.

### Penalidade

O texto aumenta ainda a penalidade para quem trafegar com os faróis desligados durante a noite, para diferenciar da nova exigência de uso dos faróis durante o dia. A infração passa a ser considerada grave. Hoje, é média.

### NOTA DO EDITOR:

*Este é outro assunto pauta do Monatran, visto que Florianópolis é a capital do Brasil mais prejudicada por esta exigência visto que possui dentro do seu perímetro urbano diversas rodovias estaduais, que ligam o centro aos bairros. Um absurdo que beira o grotesco.*

suspensão do direito de dirigir, pois a conduta em nada prejudica a segurança e fluidez do trânsito”.

A proposta mantém a multa grave para quem não emite o CRV dentro do prazo, a fim de estimular o dono a manter atualizado o cadastro do veículo. Por outro lado, o texto permite prorrogação do prazo para emitir o CRV, mediante solicitação justificada, quando ocorrer dificuldade de cumprimento dos 30 dias iniciais.

### TRAMITAÇÃO

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

## Deputado propõe PL que exige aulas em rodovias para tirar a CNH

Estabelecer, no processo de formação de condutores, o limite mínimo de vinte por cento de aulas em rodovias, fora do perímetro urbano, esse é o tema do PL 1498/19 que está tramitando na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Professor Luizão Goulart (PRB/PR) (foto), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/1997) para incluir, obrigatoriamente, na formação de condutores, curso de direção defensiva, de direção em rodovias fora do perímetro urbano- com o limite mínimo de vinte por cento de aulas-, além de curso com conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionado ao trânsito.

Conforme o PL, as aulas na rodovia acontecerão em veículo da categoria para a qual o candidato estiver se habilitando.

Para Goulart, as ocorrências de ferimentos e mortes envolvendo motoristas jovens em acidentes de trânsito nas rodovias são assustadores. “Se nas vias urbanas a experiência ao volante é de fundamental importância para se conduzir o veículo com segurança, nas rodovias esse aspecto é ainda mais relevante, uma vez que a dinâmica do trânsito nesses locais exige maior destreza para livrar-se de acidentes ou para minimizar os seus danos.”, afirma o deputado em sua justificativa.

O deputado justifica ainda que estudos indicam que a falta de experiência dos novos condutores pode ser perigosa para o tráfego em segurança na rodovia, pois as habilidades e percepções necessárias ainda não foram totalmente desenvolvidas.

“Nesse sentido, parece-nos fundamental que

## Aprovado curso de reciclagem para motorista profissional limpar histórico de infrações

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que permite a motoristas profissionais habilitados nas categorias A (motos) e B (carros) que acumularem 14 pontos, em um ano, na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) participarem de curso preventivo de reciclagem para limpar o histórico de infrações cometidas no trânsito.

A medida está prevista no Projeto de Lei 10551/18, do deputado Hugo Leal (PSD-RJ), e recebeu parecer pela aprovação do relator, deputado Domingos Sávio (PSDB-MG).

A proposta concede ao condutor que utiliza veículo para exercer atividade remunerada a chance de evitar punições mais severas, como a suspensão ou a perda do direito de dirigir, em razão da quantidade de pontos acumulados na carteira de motorista.

“Longe de configurar privilégio, o mecanismo vai evitar a punição desproporcional de um grupo de cidadãos. Se a suspensão da CNH significa mero inconveniente para muitos, para o motorista profissional representa enfrentar o



o condutor em sua formação receba o mínimo de vinte por cento de aulas ministradas pelas autoescolas em rodovias, em razão das diferenças significativas em relação à direção nas vias urbanas”, finaliza.

### TRAMITAÇÃO

O Projeto de Lei está Apensado ao PL 3385/2015 e a outros projetos aguardando criação de Comissão Temporária pela Mesa.

**NOTA DO EDITOR:** Há mais de 20 anos, o Monatran tem lutado por esta bandeira. Não faz sentido um recém-habilitado ter permissão de transitar na rodovia. Nossa sugestão é que somente após um ano dirigindo em perímetro urbano, o motorista receba aulas adicionais de direção na rodovia, para então receber permissão definitiva para dirigir.

desemprego”, afirmou Domingos Sávio.

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro já prevê a possibilidade de participação em cursos preventivos de reciclagem para motoristas profissionais habilitados nas categorias C, D e E (ônibus e caminhões), ficando de fora os condutores de veículos menores.

“Isso quer dizer que motofretistas, mototaxistas, motoristas particulares, motoristas de aplicativos e tantos outros estão mais vulneráveis por não contar com o direito de submeter-se ao curso de reciclagem”, observou o relator. Ele disse ainda que a antecipação da reciclagem contribuirá para a formação de condutores cada vez mais conscientes.

### TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo e ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Na mesma votação, foi rejeitado o PL 622/19, que tramita em conjunto e trata do mesmo assunto.



## Em períodos de chuva é necessário redobrar os cuidados no trânsito

Condições climáticas podem comprometer a segurança no trânsito. A chuva, por exemplo, pode alterar as condições da via, diminuir a capacidade visual do condutor e modificar padrões de condução e comportamento dos veículos, como a aderência e a estabilidade.

“A chuva além de reduzir a visibilidade, diminui a aderência dos pneus ao solo (principalmente em curvas), aumenta consideravelmente o espaço percorrido em frenagens e dificulta manobras de emergência”, explica Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

De acordo com o especialista, o início da chuva pode

ser ainda mais perigoso. “A pista pode ficar ainda mais escorregadia, devido à mistura de água com pó e outros resíduos”, afirma Mariano.

Se for inevitável dirigir sob chuva, algumas dicas devem ser seguidas: redobrar a atenção, reduzir a velocidade e aumentar a distância dos demais veículos. Além disso, é imprescindível manter as palhetas do limpador de para-brisas em bom estado e os vidros limpos, desengordurados e desembaçados.

Dias de chuva afetam potencialmente os motociclistas, obviamente por estarem mais expostos. “Se a chuva estiver muito forte, tanto motociclistas como motoristas



dos demais veículos devem considerar a hipótese de parar em local seguro e voltar a trafegar apenas quando as condições melhorarem”, diz o especialista.

### AQUAPLANAGEM

Durante ou após as chuvas, a água acumulada sobre a pista pode provocar situações especiais de perigo, como a

aquaplanagem, que é o fenômeno no qual os pneus não conseguem remover a lâmina de água e, literalmente, perdem o contato com a pista.

Diante do fenômeno, os condutores devem segurar firmemente o volante ou guidão, sem virá-lo. Rodas dianteiras viradas para um dos lados podem levar ao

capotamento quando a aderência voltar a existir entre os pneus e a pista.

Outra dica fundamental é desacelerar o veículo e diminuir a velocidade, mas não frear bruscamente, pois se as rodas estiverem travadas no momento que voltar o contato com a pista, o veículo se desgovernará.

## Conheça 5 mitos e verdades sobre multas de trânsito

A multa é algo que incomoda a todos, já que mexe no bolso. Se você não entende muito bem sobre esse assunto, acompanhe este artigo e conheça 5 mitos e verdades sobre as multas de trânsito.

São muitas as situações que podem ocorrer no dia de um condutor brasileiro, como engarrafamentos, acidentes, estresse e mais uma série de coisas. Por isso, por mais experiente que um condutor seja, é importante que ele esteja sempre a par das regras de trânsito.

Afinal, conhecer bem seus direitos e deveres é fundamental para evitar problemas e possíveis confusões, especialmente

quando o assunto são infrações de trânsito. Por isso, preparamos este artigo com 5 mitos e verdades sobre as multas de trânsito.

Conheça os principais mitos e verdades sobre as multas de trânsito:

**Ultrapassar o sinal vermelho tarde da noite ou de madrugada não gera multa – Mito!**

A violência no trânsito é uma realidade em nosso país e prova disso é que os índices de roubo em sinais de trânsito são cada vez maiores. Por isso, muitos motoristas acreditam que ultrapassar o sinal vermelho de madrugada ou tarde da noite não gera multa de trânsito.

Isso não passa de um mito, pois, independentemente do horário que um motorista ultrapasse um sinal vermelho, ele pode sim ser multado.

**Posso ultrapassar o sinal de madrugada se ele estiver amarelo – Verdade!**

O sinal amarelo serve para deixar o motorista alerta, mostrando que em breve a parada do veículo será obrigatório. No entanto, independentemente do horário, se você chegar a um cruzamento e o sinal estiver amarelo, você pode passar com o carro, desde que tenha muita atenção.

Em algumas cidades, como São Paulo, por exemplo, os cruzamentos mais perigosos

ficam em com o sinal amarelo piscando, para alertar aos motoristas que ali acontecem muitos roubos. Nestes casos, vale a pena fechar os vidros, travar as portas e redobrar a atenção.

**Cintos de segurança são obrigatórios apenas nos bancos da frente – Mito!**

Muita gente acredita que o uso dos cintos de segurança é obrigatório apenas nos bancos da frente de um veículo. Mas na verdade seu uso é obrigatório para todos os ocupantes do veículo.

As únicas situações em que o uso do cinto de segurança é dispensado são para veículos que transportam pessoas em pé, como os ônibus de transporte coletivo urbano, e para motos.

**Posso dirigir descalço – Verdade!**

Pode parecer estranho, mas é sim permitido dirigir descalço. O mais indicado é que os motoristas sempre usem sapatos fechados, especialmente para sua própria proteção em caso de acidente.

As únicas proibições sobre calçados encontradas no CTB – Código de Trânsito Brasileiro são referentes a sapatos que não

promovem estabilidade, como sandálias, chinelos e salto alto.

Não posso ser multado se meu carro ficar sem combustível – Mito!

Há quem acredite que ficar sem combustível é uma questão de azar e que por isso não pode ser multado. Mas o ato de dirigir requer uma série de cuidados e responsabilidade e manter o veículo abastecido é uma delas.

Por isso, se você ficar sem combustível e for abordado por uma autoridade, pode sim ser multado.

Além disso, pode ocasionar algum acidente se ficar no meio da rua, então se você se distrair e isso acontecer, encoste o veículo, ligue o pisca alerta e acione a assistência 24 horas do seguro auto, caso tenha um, pois a maioria delas oferece socorro para pane seca.

Se não tiver um seguro, certifique-se de encostar o veículo e ligar para alguém de confiança, mas não fique desprotegido, principalmente em locais isolados.

Agora que você conhece os principais mitos e verdades sobre as multas de trânsito, será um pouco mais fácil evitar problemas e multas de trânsito.





# Condutor que comete várias vezes seguidas a mesma infração, está sujeito a quantas multas?

Infrações de trânsito continuadas. Esse é o termo utilizado para caracterizar quando um condutor comete, por meio de uma única ação, várias vezes seguidas a mesma infração de trânsito. Quando isso ocorre, o condutor está sujeito a quantas multas?

Como outras situações parecidas na legislação de trânsito, essa é uma questão que não tem uma conduta padrão dos órgãos fiscalizadores e nem dos julgadores. Muitas vezes as ocorrências são decididas por interpretação de quem as analisa.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pretendia regulamentar o caso, mas teve um de seus artigos vetados, justamente o que tratava do assunto. O Art.258 em seu § 4º dizia que:

“Tratando-se de cometimento de infrações continuadas a aplicação da penalidade poderá ser renovada a cada quatro horas”.

De acordo com Julyver Modesto de Araújo, que é especialista em legislação de trânsito, o artigo foi vetado, porque o Parágrafo 4º parece ter sido concebido para caracterizar a conduta de quem estaciona em local proibido, infração que deve provocar a remoção do veículo pelo agente de trânsito e não a aplicação de sanções continuadas.



O especialista abordou esse assunto no Podcast Trânsito, episódio 63, que você pode ouvir na íntegra clicando aqui.

Atualmente não existe uma previsão legal de quanto tempo pode se autuar pela mesma conduta. No caso de estacionamento irregular, o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito trata do assunto, de forma geral, e diz que se o veículo não for removido no período, deve ser apenas uma autuação. “Infelizmente o MBFT não explica exatamente o que é esse período. Então pode ser o dia inteiro, pode ser a semana inteira, o mês inteiro, dá a possibilidade de interpretação de que tendo sido autu-

ado uma primeira vez e não tendo sido aplicada a remoção não se pode autuar novamente”, explica o especialista.

Julyver acredita ainda que como a infração de trânsito continuada não tem uma definição legal é possível utilizar o que está no Código Penal para crime continuado, no Art.71, que diz o seguinte:

“Quando o agente, mediante mais de uma ação ou omissão, pratica dois ou mais crimes da mesma espécie e, pelas condições de tempo, lugar, maneira de execução e outras semelhantes, devem os subsequentes ser havidos como continuação do primeiro, aplica-se-lhe a pena de um só dos

crimes, se idênticas, ou a mais grave, se diversas, aumentada, em qualquer caso, de um sexto a dois terços.”

## OUTROS EXEMPLOS

Além da infração de estacionamento irregular, existem outras que podem se enquadrar no mesmo caso. O especialista cita, por exemplo, o caso de um condutor que passa com excesso de velocidade num radar, e alguns metros após, outro equipamento medidor também flagra o mesmo excesso. “É lógico que ele está numa constante, está numa velocidade única, então ele teve ali uma infração continuada, ele deve ser multado pelas duas

ou apenas pela primeira? Se a gente fosse seguir por analogia o Art. 71 do Código Penal, seria apenas a primeira, havendo ainda a necessidade de aumentar a pena, o que não é previsto no CTB”, diz Julyver.

Dois exemplos muito comuns são quando a pessoa é flagrada falando ao celular e na sequência depois de alguns metros, um outro agente observa e faz a mesma autuação. E também, quando o condutor é flagrado por dois agentes de trânsito em curto espaço de tempo e lugar, sem cinto de segurança. A pessoa ao recorrer, porque nem sempre vai ter conhecimento, na hora, das duas autuações, deve ter o deferimento da segunda multa? Devem ser mantidas ambas as multas?

Julyver explica que hoje não há uma padronização em relação ao tema, mesmo nos órgãos julgadores não há consenso.

“Minha opinião é que nesses três exemplos, deve-se manter apenas a primeira, cancelando as demais. Se o condutor tem uma continuidade na sua conduta e isso tem uma proximidade tanto de tempo quanto de espaço, são poucos minutos, poucos segundos, às vezes até no mesmo minuto e no mesmo local da infração, eu entendo que deve ser mantida apenas a primeira multa”, finaliza.

## Posso ser multado se eu estacionar em frente a minha garagem?



A maioria dos condutores sabe que, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estacionar o veículo onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos é proibido.

O que poucos sabem é que o condutor pode ser punido, mesmo que esteja estacionado em frente à própria garagem. “Não há no CTB nenhuma prerrogativa para que o proprietário estacione nesse local. E outra, não há como o agente de trânsito saber se o veículo que está estacionado irregularmente pertence ou não ao proprietário da garagem”, explica Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

Essa conduta, de acordo com o Art.181 do CTB, é infração de trânsito média, com multa de R\$ 130,16 e acréscimo de 4 pontos na CNH (Carteira Nacional de Habilitação).

O objetivo de punir essa ação é garantir a livre entrada e saída de uma garagem. Apesar de parecer absurda, essa situação é muito comum pelas ruas do país.

“Muitos param no local por desatenção ou às vezes por falta de vaga na via. Nenhuma das condições justifica essa irregularidade. Não respeitar o direito do outro, além de ser infração de trânsito é um ato grave de falta de cidadania”, argumenta Pietsak.

Infelizmente não há como prever essa infração e tomar atitudes antes que ela aconteça, mas é possível acionar os órgãos fiscalizadores ao se deparar com um carro estacionado em frente ao seu portão. “Muitos órgãos de trânsito disponibilizam canais diretos de atendimento para que o cidadão faça a denúncia e seja enviado um agente para flagrar a infração”, finaliza a especialista.





## CARTAS

## PREMIAÇÃO

Impressionante como nos apegamos a elogios para nos acomodarmos. Ao receber o Prêmio da Força-Tarefa Interagências da Organização das Nações Unidas (ONU) pelas ações do governo brasileiro de redução de mortes no trânsito o país pode ter uma reação adversa. Hoje o Brasil passa por uma guerra nas ruas e receber esse prêmio só salienta a continuidade das mortes.

Ronaldo da Silva – São Paulo/SP

## ÁLCOOL

Ótima a iniciativa da Organização Pan-Americana da Saúde com essas ações. Devemos realmente combater o consumo de álcool, já que é um dos principais fatores de mortes no trânsito. Já cansei de ver pessoas saindo bêbadas de festas e dirigindo. Um perigo que deve ser combatido com eficiência. Cabe agora aos governantes fazerem a sua parte.

Pedro Arnaldo – Porto Alegre/RS

## ANIMAL

Os bichinhos têm sentimentos. Uma amostra disso é a cena do cãozinho uivando de choro no local de um acidente, chorando pela dor da morte. Devemos ter mais respeito com os animais, são seres que têm sentimentos, são carinhos com quem os ama. Eu, por exemplo, paro para cachorros quando estão passando na rua.

Amália Rodrigues – Belo Horizonte/MG

## CNH DIGITAL

Eu tenho essa CNH Digital. Ficou bem melhor. Aliás, tudo é na internet agora, tudo é na palma da mão. Por isso, migrar a Carteira Nacional de Habilitação para o celular é fundamental para mantermos o desenvolvimento da sociedade. Nos aeroportos (sou representante comercial) eu só mostro a CNH Digital. É bem melhor porque economiza papéis nas mãos.

Josiani Dornelles – Curitiba/PR

## AEROPORTO

O novo aeroporto da capital catarinense é muito bonito. Um trabalho de engenharia e arquitetura digna dos países europeus. Mas a parte brasileira é um desastre. Literalmente falando. Esse novo acesso é criminoso, não tem iluminação e nem proteção. O acidente ocorrido e mencionado na edição anterior do jornal do Monatran, só mostra essa ação criminoso.

Wesley Vargas – Florianópolis/SC

## SEGURANÇA

Que artigo maravilhoso do doutor José Roberto de Souza Dias. Reclamar é fácil, mas ter consciência no trânsito é difícil. As pessoas falam demais, só que no trânsito são verdadeiros caçadores de confusão, furando o sinal, passando pelo acostamento e esquecendo de dar seta. Está na hora de fazemos a nossa parte e sermos mais pensativos no modo como guiamos.

Vera Lúcia – Brasília/DF

## MOTOTÁXI

Olha, é muito discutível esse assunto. A liberação oficial da profissão é consequência da procura. Não é crime a atividade, por isso realmente deveria ser liberada. Mas a fragilidade abordada no artigo do doutor Dirceu Rodrigues Alves Junior é peculiar, porque 61% dos mototaxistas já sofreram algum tipo de acidente. Isso mostra que é preciso prudência nas ruas, o que eles dificilmente fazem.

Virgílio Sampaio – São Paulo/SP

## PONTE HERCÍLIO LUZ

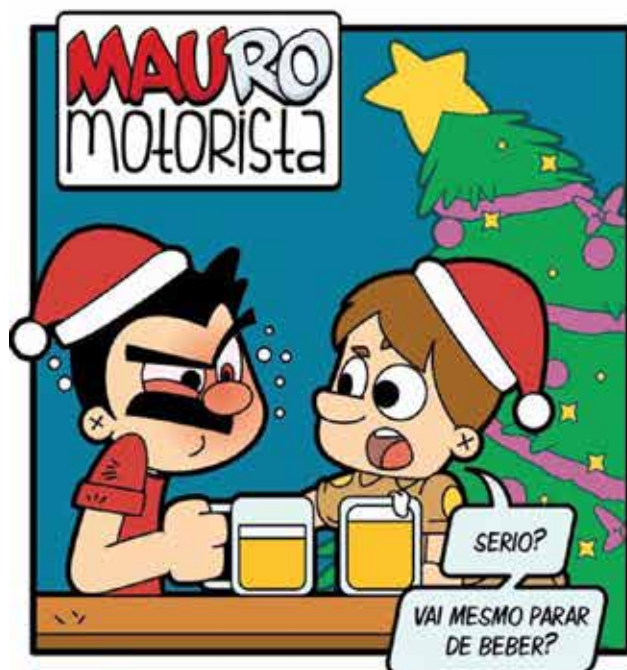
Olha, já escrevi aqui e volto a falar. Só acredito nessa ponte pronta quando passar por cima de carro. Até lá, não acredito na sua reabertura. Sou cético. Mas espero que seja reinaugurada logo para mostrar a meus filhos onde eu passava na infância. Depois de anos de enrolação, só acredito nela pronta quando acontecer de verdade. Aguardo ansioso.

Carlos Lopes – São José/SC

## FAKENEWS

Importante estarmos atentos as fake-news do trânsito. Já recebi tanta besteira sobre isso. Desde que foi abolida alguma norma até repreensões falsas. O importante é não compartilharmos a mentira. Muito importante o que falaram na edição passada sobre isso. Estarei mais atento também.

Cristiano Teixeira – Palhoça/SC



NESSE NATAL, SE FOR BEBER, NÃO DIRIJA!



# Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito

De acordo com a Organização Mundial da Saúde, mais de 1,25 milhão de pessoas morrem por ano vítimas de acidentes de trânsito. O número de feridos varia entre 30 e 50 milhões de pessoas. Brasil, China e Índia respondem por 40% das mortes globais de acidentes devido ao tamanho da população e à taxa de motorização.

No Brasil, segundo a Seguradora Líder, que administra o DPVAT, em 2018 foram pagas 38.281 indenizações por morte no trânsito. A faixa etária mais atingida no período foi a de 18 a 34 anos.

“Essa é uma tendência que aparece ano após ano nas estatísticas brasileiras. O grupo mais afetado por acidentes de trânsito no nosso país é formado por

homens jovens, em idade economicamente ativa”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

Para homenagear essas vítimas, foi criado em 1993 no Reino Unido pela RoadPeace, o Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito que é celebrado

internacionalmente no terceiro domingo do mês de novembro.

Neste dia são homenageadas não só as pessoas que morreram em decorrência das fatalidades do trânsito, mas também familiares, amigos e todos aqueles que sofrem a perda de entes queridos com tal tragédia. Este ano a data foi lembrada no domingo dia 17.

“A definição mais apropriada para esse dia seria a celebração pela vida. É um momento para a sociedade refletir e propor ações que possam diminuir os números assustadores do nosso trânsito”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal do Trânsito.

De acordo com o portal oficial sobre o Dia

Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito (<http://worlddayofremembrance.org>), as seis maiores causas de mortes no trânsito são o excesso de velocidade, o consumo de bebidas alcoólicas, a falta de cinto de segurança, a falta de equipamento de segurança para as crianças cadeirinha e o assento de elevação), a falta do capacete aos usuários de motocicleta e o uso do celular.

No Brasil, as ações nesse dia iniciaram em 2007, e este ano várias cidades contaram com programação especial para a data.

**NOTA DO EDITOR:** *A causa é nobre. Porém, é lamentável como a divulgação desta data é tão insignificante. Uma comprovação do pouco caso com as vítimas do trânsito no Brasil.*



## ESPAÇO LIVRE

Daniel Menezes \*



## Se ninguém usar o celular no trânsito, zera-se a estatística!

“Muda, que quando a gente muda, o mundo muda com a gente. A gente muda o mundo na mudança da mente. E quando a gente muda, a gente anda pra frente. Na mudança de atitude não há mal que não se mude, nem doença sem cura. Na mudança de postura a gente fica mais seguro, na mudança do presente a gente molda o futuro.” (Gabriel Pensador)

Há poucos dias uma cena chamou bastante a atenção. Não imaginava – e provavelmente nem o Agente de Trânsito: o passageiro segurava o celular sobre a orelha do condutor do veículo para que ele pudesse papear. O que certamente o motorista não pressupunha é que o seu comportamento é proibido pela Lei de Trânsito (CTB, art. 252, VI) e, à vista disso, o agente lavrou o auto de infração.

O uso do aparelho celular concomitante à direção do veículo automotor é a oitava maior causa de mortes no mundo, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS). De acordo com a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), estima-se que

no Brasil, cerca de 150 motoristas, diariamente, sofrem acidentes por uso do celular na direção, o que corresponde, a 54 mil acidentados por ano.

A Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico – VIGITEL, adstrita ao Ministério da Saúde, aponta que um em cada cinco brasileiros utiliza o telefone celular enquanto dirige.

É justamente nesse sentido que o legislador estabeleceu como ilícito o ato de dirigir com fones nos ouvidos conectados ao telefone e falar ao celular, considerando-se natureza média, 4 pontos na carteira e multa de R\$ 130,16 (CTB, art. 252, VI). Após o advento da Lei 13.281/16, foram tipificados dois novos comportamentos, o de segurar e o de manusear o telefone celular, sendo infração de natureza gravíssima, com 7 pontos e multa no valor de R\$ 293,47 (CTB, art. 252, PU; CTB, art. 258).

Entretanto a ampliação da penalidade não foi o suficiente, pois, em 2018, foram aplicadas mais de 337 mil multas por uso do telefone celular na direção do veículo, conforme matéria

publicada na Folha de São Paulo no dia 12.04.2019.

No que se refere à utilização do smartphone como GPS, trata-se de ato lícito, conforme a Resolução n. 242/2007 do Conselho Nacional de Trânsito. O viva-voz ou a utilização do sistema bluetooth, teoricamente, divide opiniões, tendo em vista que o Conselho Nacional de Trânsito não se manifestou a respeito. Contudo, na prática, dificilmente o agente fiscalizador terá certeza de que o condutor está falando ao celular e não cantando.

Por fim, durante a abordagem, o Agente de Trânsito afirmou:

“- Senhora, se ninguém usar [o telefone celular] zera-se a estatística”. E deu um sorriso.

Caro leitor, cara leitora, é bem por aí. Em resumo, “depende de nós, se esse mundo ainda tem jeito, apesar do que o homem tem feito, se a vida sobreviverá”, como proclama o grupo Balão Mágico na canção “Depende de nós”.

\* Daniel Menezes é Acadêmico de Direito, em Lorena/SP.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Palavra do Presidente:  
Até quando?**  
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Trânsito brasileiro  
todo tostão vira milhão**  
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR



**Queda do DPVAT**  
PÁGINA 7

DANIEL MENEZES



**Se ninguém usar o celular no  
trânsito, zera-se a estatística!**  
PÁGINA 15

# Morte de motociclistas aumenta de 8% para 33% em 17 anos, conforme pesquisa

**Regiões Norte e Nordeste apresentaram as maiores taxas de mortes**

O percentual de mortes de motociclistas em acidentes de trânsito no Brasil subiu de 8,3% em 2000 para 24,8% em 2008, ano da implantação da Lei Seca, e continuou subindo, mais lentamente, até 33,4% em 2017, segundo o Boletim Proadess (Projeto de Avaliação de Desempenho do Sistema de Saúde), elaborado pelo Laboratório de Informação em Saúde (ICICT) da Fundação Instituto Oswaldo Cruz (Fiocruz).

Segundo o levantamento, as regiões Norte e Nordeste apresentaram as maiores taxas de mortes em acidentes em 2017, 44,5% e 43,4%, respectivamente. Em 2000, esses índices alcançavam 13,6% e 12,1% em cada região.

O médico Josué Laguardia, pesquisador do ICICT e res-

ponsável pelo estudo, disse que vários fatores influenciam em um maior risco de morte em acidentes com motocicletas. São veículos que apresentam menor proteção para o motorista e o passageiro, do que um veículo automotor, como carro, caminhão ou ônibus, “que oferecem mais proteção do que uma moto, na qual o motorista tem maior exposição”. Segundo Laguardia, isso piora se ele não está usando capacete, luvas, botas, jaqueta adequada. “Tudo isso pode agravar o risco de um acidente ser fatal”, disse.

Laguardia acrescentou que uma via em que falta sinalização coloca em risco tanto motoristas como pedestres. A questão da velocidade e da qualidade da infraestrutura também influenciam em termos de maior risco

de acidente e de lesão grave ou óbito.

“É um conjunto de fatores que, inter-relacionados, pode aumentar o risco de acidente. E, no caso do motociclista, esse acidente pode ser mais grave por ele estar menos protegido. Assim como ocorre com o pedestre também”.

## Gastos do SUS

A elevação da taxa de mortes em acidentes com motociclistas repercute também em termos de aumento de gastos pelo Sistema Único de Saúde (SUS). Josué Laguardia disse que além de ter profissionais para assistência no local do acidente e para fazer o atendimento adequado às vítimas no estabelecimento hospitalar, bem como no período de internação, os acidentados exigem muitas vezes uma equipe de profissionais para fazer sua reabilitação.

“A maior gravidade das lesões vai demandar tempo de internação, cirurgias ortopédicas com colocação de órteses ou próteses, a questão da reabilitação. Tudo isso vai demandar recursos muitas vezes públicos para esses acidentados”.

O Boletim Proadess revela que dos R\$ 260 milhões gastos pelo SUS em 2017 com internações por acidentes de trânsito, em torno de 63% foram destinados a motociclistas. O percentual mais elevado está no Nordeste (75,8%) e o menor na Região Sul (50,4%). Os

motociclistas representavam 40% das pessoas internadas por acidentes em 2008 e passaram a representar mais de 50% em 2017. Laguardia disse que esses gastos excluem atendimento pré internação e pós-internação.

## Aumento de frota

No período 2000 a 2008, houve um aumento em 211% na frota de motos e em 261% nas mortes de motociclistas no Brasil. No período posterior, de 2008 a 2017, esses índices caíram para 96,6% e 36,6%, respectivamente. Apesar disso, permanecem números elevados da frota de motos nas regiões Norte (163,5%) e Nordeste (167,4%) entre 2008 e 2017 e também do número de óbitos, que, entretanto, permanecem os mais altos do país (122,8% e 91,5%). Já o Sudeste teve taxa negativa de óbitos (-3,2%) no mesmo período.

De acordo com o porte dos municípios, verifica-se que a proporção de mortes de motociclistas em cidades de até 20 mil habitantes e em municípios de 20 mil a 100 mil habitantes subiu de 9,9% e 10,4%, respectivamente, em 2000, para cerca de 38% em ambos em 2017.

O Boletim Proadess destaca que a maior parte das mortes envolvendo motos abrange a população jovem entre 20 e 39 anos de idade, sendo que cerca de 45% são óbitos do sexo masculino e 35% do sexo feminino.

