

Em plena pandemia, SUS bate recorde de atendimento a vítimas do trânsito

PÁGINA 4

Estudos indicam que a prevenção de acidentes também impacta a economia

PÁGINA 16

Assinado acordo para repasse de R\$ 465 milhões para obras em rodovias federais de SC

PÁGINA 8

www.monatran.org.br

OM

o Monatran

JORNAL DO MONATRAN
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC - SETEMBRO DE 2021 - ANO 11 - Nº 141

Como jeito de dirigir pode revelar sinais de Alzheimer

PÁGINA 13

DECRETO DE BOLSONARO

Denatran elevado à Secretaria Nacional de Trânsito



Embora ainda não seja uma AGÊNCIA NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA, com maior autonomia, nos termos do sugerido pela Organização das Nações Unidas e previsto no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, há que se reconhecer a importância da mudança. Podemos considerar um primeiro e importante passo. Saímos do marasmo! (Palavra do Presidente - Página 3)

KOERICH
Gente Nossa



RESPEITE O LIMITE DE VELOCIDADE.



EDITORIAL

Semana da hipocrisia

Mais um mês de setembro chegou e, com ele, aquela velha ladainha de “Semana Nacional do Trânsito” que aparece tímida em alguns meios de comunicação e em algumas raras ações do Poder Público.

Justiça se faça nesse ano, em que por esforço de alguns abnegados como, por exemplo, o Dr. Everaldo Valenga e sua equipe, Coordenador Geral de Educação e Saúde para o Trânsito do, em boa hora, extinto Denatran, conseguiu dar um incremento na data, mesmo com os poucos recursos e precária estrutura existente.

Criada em 1997, a Semana Nacional de Trânsito foi estabelecida para acontecer entre os dias 18 e 25 de setembro, independentemente do dia da semana em que se inicia – é uma ampliação da iniciativa fundada em 1958, que instituiu a Campanha Nacional Educativa de Trânsito e consagrava o dia 25/09 como o “Dia do Trânsito”, por meio do Decreto federal n. 45.064/58.

A ideia é que o período deveria ser destinado à promoção de ações educativas pelos órgãos e entidades de trânsito, de maneira padronizada e maciça. Todavia, além de não ocorrer desta maneira, a verdade é que a referida Semana se torna totalmente equivocada quando refletimos na realidade do nosso país.

Para começar, quando se fala em Semana Nacional de Trânsito, muitos parecem entender que somente nesta semana devam ser tratados os assuntos relacionados ao tema. Um disparate sem fundamento quando é sabido que centenas de pessoas morrem todos os dias no trânsito brasileiro.

Todos os órgãos ligados ao trânsito deveriam ter a obrigação de realizar campanhas consistentes sobre o assunto, o ano todo. Aliás, a obrigação eles já têm. No entanto, não é o que acontece.

Embora pareça óbvio, sempre é importante salientar que as campanhas lançadas na Semana Nacional não deveriam estar restritas a este período, já que a educação para o trânsito constitui dever prioritário para os

componentes do Sistema Nacional de Trânsito (artigo 74 do CTB), o que é reforçado pelas diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN para a Política Nacional de Trânsito, ao determinar que, em relação à educação para a cidadania no trânsito, deve-se “promover e monitorar campanhas permanentes de utilidade pública com vistas a difundir princípios de cidadania, valores éticos, conhecimento, habilidades e atitudes favoráveis ao trânsito seguro” (artigo 5º, inciso II, alínea ‘f’, da Resolução do CONTRAN n. 514/14).

Enfim, sabemos que até aqui, muito pouco saiu do papel quando analisamos as medidas de conscientização estabelecidas pelo CTB. Todavia, temos uma ponta de esperança com o decreto do presidente Bolsonaro que elevou o Denatran à categoria de Secretaria Nacional de Trânsito.

Esperamos com muita fé que a mudança não fique apenas na substituição do D pelo S (Denatran/Senatran). Sabemos que o nível do novo órgão sobe na hierarquia, salários melhoram, cargos são reclassificados, novos desafios surgem no horizonte imediato... mas esperamos que a mudança seja bem mais profunda do que isso.

Não esqueçamos que, o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, vai precisar, também, de uma nova estruturação, que venha acabar com certos feudos existentes e, que venha, necessariamente, a ser um braço importante para o sucesso da SENATRAN, onde as medidas tomadas sejam precedidas de estudos sérios e consistentes, facilitando, com isso, as suas atividades e nos livrando das enormes decepções e das idas e vindas na aplicação das ações implementadas em todos esses anos por esse Conselho.

Desejamos ansiosamente que o trânsito ganhe o destaque que merece nos planos de governo e que a Semana Nacional de Trânsito ganhe finalmente uma razão para existir.

POR ENQUANTO, É MERA HIPOCRISIA.

NOTAS E FLAGRANTES



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



AGORA É LEI EM SP

A partir de agora quem atropelar animais nas ruas da cidade de São Paulo terá que prestar imediato socorro ao animal. Se isso não acontecer, o motorista receberá uma autuação por infração administrativa e terá que arcar com multa de mil reais.

A decisão considera ainda que em caso de reincidência da omissão ao socorro, ou seja, de descumprimento da lei, a multa será aplicada em dobro. O projeto prevê, também, que pelo menos 50 % do valor que se arrecadar com as multas irá para instituições protetoras de animais cadastradas no município.



HOMENAGEM

Em memória amorosa de Yesenia. No ano passado, ela foi fatalmente atropelada por um motorista embriagado. Ela estava grávida de 8 meses de Adalyn. Adalyn sobreviveu e é um pequeno milagre.

O Monatran

Jornal do **Movimento Nacional de Educação no Trânsito**

Sede Nacional:
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis
Santa Catarina – CEP 88020-000
Fones: (48) 99981-1015
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.



ANTES TARDE...



DADOS PRELIMINARES

Apesar da pandemia que restringiu o número de circulação de veículos foram registradas mais de 30 mil mortes no trânsito brasileiro em 2020.

Conforme os dados do Ministério da Saúde, os motociclistas foram os que mais perderam a vida nas vias e rodovias do Brasil. Foram 10.873 mortos nessa condição. Em seguida estão os ocupantes de automóveis (6.302) e os pedestres (4.338). A faixa etária mais vulnerável, segundo os dados, está entre 20 e 49 anos.



MARÇO/20 – JULHO/21:

Foram 308 mil internações pelo SUS desde março de 2020 em decorrência de sinistros de trânsito;
54% ou 167 mil casos relacionados a motociclistas;
R\$ 279 milhões foi a despesa do SUS para tratar e recuperar a saúde dos motociclistas em 2020 e 2021.

Como que dando as boas-vindas para a Primavera, uma notícia inesperada, mas há muito tempo aguardada, surpreendeu a todos os envolvidos com o setor do trânsito no Brasil. O decreto do presidente Bolsonaro elevando o Denatran à categoria de Secretaria Nacional de Trânsito chegou como um presente extemporâneo, especialmente para nós do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação do Trânsito, que há anos lutávamos por essa conquista, enviando ofícios com exposição de motivos e justificativas aos então presidentes FHC, Lula, Dilma e Temer. Mas sem nenhum sucesso, a exceção do presidente FHC que, através de seu gabinete nos informou ter enviado ao Ministro da Justiça, Renan Calheiros, que também ignorou.

Enquanto víamos os números de mortos e sequelados nas estradas do Brasil aumentando absurdamente, nos revoltávamos com a maneira irresponsável com a qual o trânsito era tratado no país.

O Denatran, que em tese deveria ser o órgão responsável pela política de trânsito no país, era colocado de escanteio, como um mero apêndice de um ministério qualquer, sendo desprezado e empurrado de um lado para o outro, saindo do Ministério da Justiça, para o Ministério das Cidades, até finalmente chegar no Ministério da Infraestrutura, onde um ministro de visão tomou essa iniciativa, que deverá ser um marco para o trânsito da nossa sociedade.

Tarcísio Gomes de Freitas simplesmente fez o que deveria ser feito, sem alarde, sem oba oba... nos dando um novo fôlego para continuar nossa luta. Obviamente, ainda precisamos aguardar um pouco para ver como, na prática, isto vai funcionar. Mas é inegável que a decisão em si já é promissora pois extingue um degrau entre a Senatran e o Ministro da Infraestrutura.

Mais do que isso, nossa esperança é de

que esta mudança valorize o tema dentro do Governo Federal, ao conceder maior autonomia administrativa, preservando mesmas atribuições ao órgão máximo de trânsito da União.

Sabemos que tudo ainda está engatinhando. Como já foi comunicado, a mudança provocada, com a extinção do Denatran, não representará qualquer custo adicional ao orçamento do MINFRA. Ou seja, não podemos esperar por investimentos neste resto de ano que será utilizado para fazer os ajustes necessários na nova organização.

Todavia, a expectativa é que no orçamento de 2022 já sejam contemplados novos recursos para ajudar a resolver velhos problemas da área.

Também já sabemos que a **SENATRAN** vai poder contar com mais gente qualificada. E consequentemente solidificar os laços com seus parceiros nos estados, os DETRANS e os órgãos de trânsito dos municípios brasileiros.

Isto já pode se considerar um outro avanço importante mas ainda falta o essencial. Um instrumento que permita à **SENATRAN** exercer com a devida autoridade seu papel de Órgão-Líder no setor em todo o país. Isto é, que estados e municípios sigam suas decisões à risca, ao contrário do que sempre se viu nas últimas décadas.

Seja como for, o trânsito precisa ser um tema de extrema relevância no país. E esta iniciativa parece mostrar o compromisso do Governo Federal em garantir a segurança de todos no trânsito, culminando na redução dos acidentes e fatalidades.

Que este primeiro passo seja apenas o início de uma jornada organizada e assertiva em prol de um trânsito mais humano e seguro, nos livrando da vergonha e do atraso atual, para um avanço ao encontro de uma civilização moderna e capaz de nos orgulhar.

QUE ASSIM SEJA!

Em plena pandemia, SUS bate recorde de atendimento a vítimas do trânsito e MOTOCICLISTAS são maioria

Os dados são alarmantes. O número de atendimento de motociclistas, pelo SUS, bate recorde histórico. Veja a pesquisa da Abramet.

Marcada pela necessidade de distanciamento social para impedir a transmissão do novo coronavírus, a pandemia da Covid-19 tirou grande parte da população brasileira das ruas, mas não reduziu o contingente de vítimas do trânsito.

Pesquisa da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) com dados oficiais do Ministério da Saúde mostra que, entre março de 2020 e julho de 2021, o Sistema Único de Saúde (SUS) registrou um total de 308 mil internações de pessoas em decorrência de sinistros de trânsito em todo o Brasil.

Dentre as vítimas dos chamados “acidentes de transporte”, qualificação usada pelas autoridades sanitárias, mais da metade (54%) eram motociclistas.

Considerado apenas o período de janeiro a julho, em 2021 o número de internações de motociclistas bateu recorde histórico, alcançando 71.344 casos graves e que exigiram a hospitalização do motociclista.

Além do alto custo para a saúde dos indivíduos e suas famílias, as tragédias também custaram aos cofres públicos quase R\$ 108 milhões neste ano. No ano passado, o SUS desembolsou cerca de R\$ 171 milhões para tratar motociclistas traumatizados.

“Esses dados mostram que é urgente olharmos para o motociclista e adotar medidas educativas e de prevenção ao sinistro focadas nesse público. É mais uma confirmação para o alerta que temos feito para a gravidade desse cenário”, afirma Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet.

“A presença desse condutor no trânsito aumentou significativamente nos últimos anos, sobretudo durante a pandemia, período em que eles alçaram relevância ainda maior para a sociedade. É um público mais exposto ao risco e mais vulnerável a sofrer lesões no caso de se envolver em um sinistro de trânsito. Por isso, precisa de políticas específicas que ajudem a preservar sua vida e proteger sua saúde. Nós, na Abramet, estamos atentos a isso”, acrescenta.

O presidente da Abramet destaca a importância de observar os números também pelo aspecto social.

Especialistas da entidade avaliam que a cada paciente hospitalizado, em decorrência de sinistro de trânsito, no mínimo quatro pessoas próximas são diretamente impactadas: acompanhante de internação, suporte familiar, auxílio financeiro, custeio de medicamentos, período de reabilitação e possível reor-

ganização dos hábitos cotidianos para sequelas permanentes.

“A Abramet defende o respeito às leis e o uso de equipamentos de segurança pelo condutor, especialmente os motociclistas”, afirma Flávio Emir Adura, diretor científico da entidade.

“Há uma evidente relação entre o uso de capacete com a classificação do traumatismo cranioencefálico. A maior parte das vítimas que faz uso efetivo do equipamento sofre traumas menos graves”, esclarece.

Estudos constatarem a redução na probabilidade de lesão intracerebral de 66% para motociclistas e ciclistas com uso do capacete. Adura alerta que o uso do capacete diminui a gravidade da lesão, no caso de sinistro, em cerca de 72% e a probabilidade de morte em aproximadamente 45%.

Homens são maioria

Os dados analisados pela Abramet mostram o crescimento continuado das internações de motociclistas, a exceção de 2017 (quando houve redução de 0,5% em relação ao ano anterior) e 2020 (0,3% a menos que ao ano anterior a pandemia). A pesquisa da entidade identificou no público masculino o maior contingente de vítimas internadas pelo SUS: de janeiro a julho de 2021, foram atendidos 59.499 homens e 11.845 mulheres. Em 2020, foram 95.343 e 19.201 respectivamente.

A Abramet também examinou a in-

cidência de óbitos neste público. Dados oficiais mostram que, em média, cerca de 2 mil motociclistas que chegaram a ser socorridos e internados não resistiram aos ferimentos e morreram. Em 2020, apesar da pandemia, a letalidade dos sinistros foi uma das maiores dentre a série histórica: 2.094 casos. Até então, o maior contingente de motociclistas traumatizados, hospitalizados e mortos em sinistros foi observado havia sido registrado em 2016, com 2.274 casos.

Atenção aos jovens

Quando avaliada a faixa etária, os grupos de 20 a 49 anos acumulam os maiores contingentes de internações: de janeiro de 2012 a julho de 2021, foram registradas quase 340 mil vítimas de 20 a 29 anos de idade; 232 mil com idade entre 30 e 39 anos; e 144 mil de 40 a 49 anos. Em quarto lugar nas estatísticas figuram vítimas de 15 a 19 anos de idade, com um total de 116,8 mil casos.

“Para além da gravidade geral, esses dados mostram a urgente necessidade de melhor entender a complexa natureza dos eventos de trânsito envolvendo esta população de usuários da via. A partir da compreensão do fenômeno, cabe propor medidas voltadas para o controle dos múltiplos fatores geradores dos sinistros”, diz José Heverardo da Costa Montal, diretor da Abramet.

Segundo ele, há casos de sucesso,

como o da Espanha, com expressiva redução na sinistralidade entre jovens não habilitados ou recém habilitados: naquele país, esse público passa pela ênfase no ensino de valores como respeito, ética e responsabilidade. “O foco da formação específica como condutor está na construção da cidadania e no efetivo conhecimento e domínio do veículo e do ato de dirigir”, explica.

O diretor da Abramet destaca, ainda, que a motocicleta é um meio de transporte ágil, relativamente barato e de consumo econômico.

“Em tempos de pandemia tem ainda o apelo de evitar aglomerações, diminuindo a chance de contaminação com o coronavírus. Recém habilitados, nem sempre com adequada formação para conduzir em vias públicas, jovens e inexperientes. Esta população de motociclistas torna-se presa fácil dos sinistros de trânsito”, acrescenta.

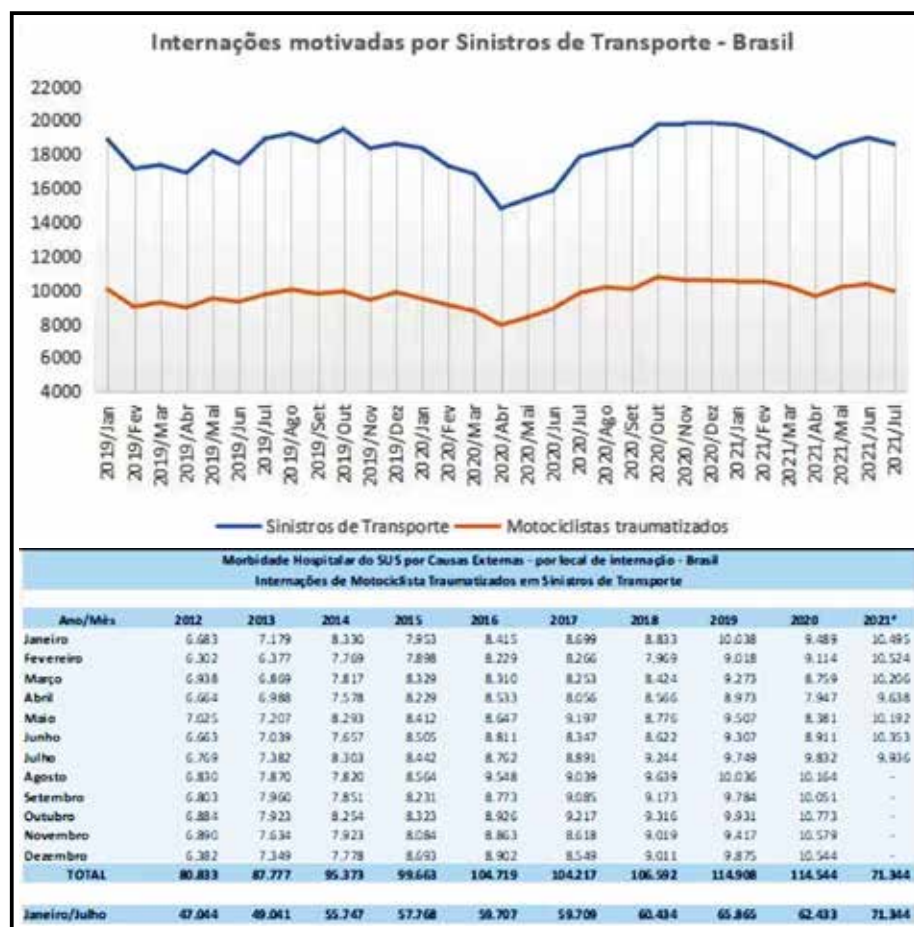
Em outro recorte, a pesquisa mostra um panorama do sinistro de trânsito com motociclistas nos Estados brasileiros, por região. De janeiro a julho de 2021, a região Sudeste foi a que registrou maior contingente de motociclistas internados em decorrência de sinistros. O número total foi de 29.218 pessoas – 19% mais que no mesmo período de 2020. Em segundo lugar está a região Nordeste, com 23.370 vítimas – 18% mais que o registrado no primeiro semestre de 2020.

O Centro-Oeste foi a única região brasileira que registrou redução de internação de motociclistas. No primeiro semestre de 2021 foram 5.931 hospitalizações – 5% menos que o registrado no mesmo período de 2020.

Frota em expansão

Estudo publicado pela Abramet em julho de 2021 trouxe um panorama inaugural sobre a presença da motocicleta no trânsito brasileiro. Dados oficiais apurados pela entidade demonstram que o número de motociclistas cresceu 54,3% entre 2009 e 2019 no Brasil. São 33.024.249 milhões de brasileiros que possuem habilitação na categoria A, ou nas categorias AB, AC, AD e AE. Em outras palavras, esse número equivale a 44,7% do total de portadores de Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Essa expansão alcança também a presença de motocicletas nas vias brasileiras. Nesse sentido, a frota de motocicletas quase dobrou nesse período, saindo de 15 milhões de unidades em 2009 para mais de 28 milhões dez anos depois.





JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

O Mundo visto pela janela de um trem

Há 20 anos assistimos, pela janela de um trem, o momento que o mundo mudou. Estávamos em viagem pela Europa e a composição que nos levava de Roma a Bologna diminuiu a velocidade e entrou na histórica Stazione Centrale, um terminal ferroviário, inaugurado em 1859, no extremo norte daquela cidade.

A antiga estação, modernizada, mantém o charme em sua confortável plataforma de embarque e a cada 50 metros monitores mantinham os passageiros atualizados.

No exato momento em que chegávamos, os monitores mostravam imagens de uma grave colisão aérea que da cabine de passageiros lembrava cenas de um filme de ação, aliás, até comentamos sobre essa hipótese.

Ao desembarcar começamos a perceber que algo estava acontecendo. Inicialmente não demos muita bola e nos dirigimos para o setor de bagagens e pela primeira vez sentimos uma mudança no comportamento dos italianos. O responsável por aquela seção exigiu nossos passaportes e revistou nossas mochilas antes de guardá-las, atitude que fugia ao comportamento ocorrido durante todo tempo que nos encontrávamos na Europa. Perguntamos o que estava acontecendo e o funcionário, meio que assustado, nos disse que o mundo estava em guerra.

Trocamos olhares e incrédulos com o que nos fora dito seguimos em busca de um hotel, como aliás estamos acostumados a fazer em nossas viagens. Como sempre, seguindo nosso protocolo pessoal, pouca bagagem, sem peso, sem malas e na medida do possível sem fazer o *book de hotel*. Gostamos de viver essa sensação de liberdade, aliás, coisa rara no mundo de hoje, tão conectado e impessoal, onde tudo está no google.

E assim fizemos, mas não contávamos com o imponderável e que viveríamos na Itália o momento de virada do Século XXI, exatamente aquele dia que passou a ser conhecido como *Nine Eleven*.

Dito e feito, não havia vagas nos hotéis ou, mais provável, suspenderam-as momentaneamente, pela incerteza do que estava acontecendo.

Voltamos para *Stazione di Bologna Centrale* para pegar nossas mochilas e seguir em frente, enquanto nos perguntávamos, será possível que em um lapso de tempo, entre Roma e Bolonha, o mundo até então,

sem ameaças expressivas, acabaria entrando em guerra?

Chegando de volta ao guarda volumes encontramos o mesmo funcionário, agora mais tranquilo e atencioso, e quando soube de nossas dificuldades em conseguir um alojamento em Bolonha, nos deu uma *dica* fabulosa: Estação de águas minerais de “Porretta Terme”.

Seguimos em frente, pegamos o primeiro trem e em uma hora e dez minutos chegamos a estação de Porretta Terme, uma cidadezinha termal na região da Emília-Romanha, província de Bolonha, com cerca de 4.528 habitantes.

O hotel, antigo e confortável, estava praticamente lotado por hóspedes, conhecedores das qualidades termais da região. Exaustos, fomos jantar e só, ao ligar a televisão e correr todos os canais do mundo é que ficamos sabendo que as cenas vistas pela janela do trem eram absolutamente verdadeiras e o mundo estava em ebulição.

Ficou para nós a impressão que em 2 horas e 12 minutos tudo mudou. Saímos de Roma em um mundo e chegamos a outro depois de percorrer 305 quilômetros. Indescritível o que sentimos e o que ficou em nossa memória e de toda a humanidade.

Passados 20 anos dos atentados às Torres Gêmeas e ao Pentágono, pode-se afirmar, sem dúvida, que vivemos o momento de mudança entre dois séculos, e que ali estava o marco de um novo momento na História da humanidade.

O que interessa para este espaço jornalístico é identificar o que o *Nine Eleven* e a presença do terrorismo internacional representou para o transporte e a mobilidade. Ora, de súbito, as viagens passaram a representar um risco para a segurança. Era natural que as fronteiras passassem a ser militarmente guarnecidas, os passageiros e bagagens, severamente examinados e vigiados, as filas de embarque lentas e vários objetos de uso pessoal proibidos de transportar.

Ao longo dos últimos 20 anos o terror foi sendo vencido por ações diplomáticas e militares, respaldadas pelo repúdio das pessoas, e por avanços tecnológicos que tornaram o mundo um pouco mais seguro.

Mas eis que, quando se navegava por águas mais tranquilas, a humanidade foi novamente sacudida pelo terror, agora sob a forma de um vírus que saiu da China e

rapidamente se espalhou pelo planeta.

O despreparo internacional foi significativo para lidar, rapidamente com o surgimento de um vírus desconhecido, altamente transmissível e letal. Gerou uma pandemia, espalhou o medo e, as autoridades perdidas e assustadas, inicialmente sem acesso às vacinas e ao tratamento precoce, passaram a recomendar que todos, indistintamente ficassem em casa.

Mas, o que a crise do vírus chinês significou para a mobilidade urbana e o transporte público?

Certamente colocou em cheque o modelo de transporte utilizado pela imensa maioria dos países, principalmente os mais pobres ou em vias de desenvolvimento. Nesses ambientes públicos praticamente quase não existiam formas para se evitar o contágio.

A única maneira encontrada era a de contar exclusivamente com os próprios usuários e conscientizá-los da importância vital do uso correto das máscaras, do álcool gel, dos cuidados sanitários pessoais ao se transportar e de evitar os horários de picos.

Entretanto, as crises geram um ambiente de mudanças e estimulam a busca de novas soluções e é o que vemos hoje, 20 anos após os atentados às Torres Gêmeas e quase dois anos do início da pandemia do vírus chinês.

A boa notícia é que em resposta à crise novas tecnologias podem sustentar um admirável mundo novo para a mobilidade e o transporte público. A Internet das Coisas - IoT na sigla inglesa - por exemplo, permitir acesso a serviços mais dinâmicos, higiênicos e seguros, baseados na demanda e nas necessidades dos passageiros.

Assim, como afirma *The Transport Network of Tomorrow*, do *Trapeze Group*, “podemos sair desta situação difícil, mais fortes e resilientes do que antes e, se 2020 nos ensinou alguma coisa, foi nos preparar para a ruptura”.

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, ex-Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

O drogômetro pode substituir o exame toxicológico?

É consenso entre os especialistas que o uso de drogas ao volante compromete a segurança do trânsito. O que não é unanimidade é a forma de fiscalizar a utilização dessas substâncias ilegais no Brasil: drogômetro ou exame toxicológico.

Atualmente, o exame toxicológico de larga janela de detecção é a forma como se encontrou de averiguar se condutores utilizaram ou não drogas ao volante. Ele é obrigatório para motoristas das categorias C, D e E, na obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Além disso, aqueles com idade inferior a 70 anos deverão fazer o exame toxicológico periódico a cada 2 anos e 6 meses.

Recentemente, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) começou a testar, nas rodovias federais, os drogômetros que têm a função de detectar o uso recente de substância psicoativa. Os testes serão feitos com motoristas voluntários. Neste primeiro momento, as amostras positivas não vão configurar infração legal, uma vez que os aparelhos ainda não têm homologação para fiscalização.

Diante disso, o Portal do Trânsito entrevistou especialistas para entender as principais diferenças entre o drogômetro e o exame toxicológico. Além disso, se há a possibilidade de um substituir o outro.

COMPLEMENTARES NÃO EXCLUDENTES

Para o Dr. Flávio Emir Adura, médico especializado em medicina do tráfego e Diretor Científico da Abramet, o teste com o drogômetro pode aliar-se aos testes já realizados com o exame toxicológico de larga janela para desencorajar que motoristas dirijam sob a influência de substâncias que comprometam sua capacidade psicomotora ao conduzir veículo, mas não o substituir.

“Os testes capilares têm na larga janela de detecção a sua principal vantagem. Uma vez que a análise segmentar do cabelo pode confirmar o abuso de uma droga nos últimos meses, enquanto as realizadas na saliva, suor, sangue ou urina, como o drogômetro, fornecem informações de curto prazo”, explica.

O médico destaca que não é possível abolir que motoristas conduzam veículos automotores sob o efeito de substâncias ilícitas. Em contrapartida,



é necessário avaliar o comportamento do usuário por um longo período. “Para essa finalidade de impedir que esse condutor se habilite ou renove sua Carteira Nacional de Habilitação-CNH, a análise do cabelo é o método apropriado”, garante.

PREVENÇÃO X FISCALIZAÇÃO

Já Rodolfo Rizzotto, coordenador do SOS Estradas, defende que o papel do exame toxicológico é de prevenção e não de fiscalização.

“O objetivo do exame toxicológico de larga janela é identificar o usuário regular de drogas. Nesse sentido, o laudo aponta os tipos de drogas utilizados e grau da presença no organismo. Quando ele é positivo significa que o indivíduo utiliza com tanta frequência que está inabilitado para dirigir com segurança mesmo quando em abstinência de alguns dias”, explica.

Para o especialista, outra vantagem do exame toxicológico é afastar do volante o condutor que testar positivo. “Nesse caso, a CNH está suspensa até apresentação de novo exame, 90 dias após o primeiro e que apresente laudo negativo. Quando comparamos, por exemplo, com o etilômetro, poucos dias depois o condutor já está habilitado novamente, enquanto correm os prazos dos recursos. No caso do toxicológico essa possibilidade não existe”, pontua.

Rizzotto explica também que a opção pelo exame toxicológico foi feita após estudos para desestimular o uso de drogas.

“Qualquer especialista em tratamento de dependentes químicos sabe como é difícil que o usuário deixe de consumir drogas por 90 dias. Os resultados obtidos são extraordinários mas infelizmente muita gente criticou o exame de larga janela sem conhecer absolutamente nada sobre o tema. Nós, do SOS Estradas, fomos buscar informações em primeiro lugar, de quem pagava para fazer esse exame, não apenas dos laboratórios”.

Ainda segundo o coordenador, outro ponto positivo é que estudos identificaram que, considerando o exame na renovação, o prazo de 30 meses do periódico e mais os exames de admissão e randômicos nas empresas, é praticamente possível testar todos os condutores destas categorias em cinco anos. “Utilizando testes como drogômetro vamos demorar mais de 40 anos e jamais atingiremos sequer 80% dos condutores testados”, cita Rizzotto.

IMPORTÂNCIA DO EXAME TOXICOLÓGICO

Segundo o representante da Abramet, os sinistros com veículos pesados são os que representam maior custo, seja em vidas perdidas ou em danos materiais. Representam 4% da frota e estão envolvidos em 38% dos sinistros nas rodovias brasileiras e em 53% dos sinistros com vítimas fatais. “Estudos e operações com motoristas testados nas rodovias comprovaram que, em média, 30% dos caminhoneiros brasileiros

usam drogas para suportar a exaustiva jornada de trabalho a que são submetidos. No caso das cargas perecíveis, esse índice chega a 50%, conforme identificou o Ministério Público do Trabalho em ações conjuntas com a Polícia Rodoviária Federal”, conta.

Ainda, conforme o médico, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, já nos seis primeiros meses de exigência do exame toxicológico de larga janela, houve queda de 38% nos acidentes em rodovias federais. “E no primeiro ano de vigência da Lei 13.103/15, uma economia de mais de R\$ 70 bilhões aos cofres públicos. Os dados são da Escola Nacional de Seguros”, conclui.

Rizzotto complementa dizendo que em 2019, segundo dados do Denatran, foram flagrados pelas operações da Lei Seca, em todo país, tanto em rodovias como nas ruas, 295 motoristas habilitados na categoria D sob efeito de álcool (droga lícita). Por outro lado, no mesmo ano, 23.000 motoristas da categoria D deram positivo no exame toxicológico de larga janela (drogas ilícitas). Segundo ele, isto mostra a gravidade da situação e a ponta do iceberg que o exame toxicológico revelou.

“Para que se tenha uma ideia da importância do exame de larga janela, foi através dele que foi possível identificar que as anfetaminas, o popular rebite, não representam mais sequer 10% da droga encontrada no organismo dos motoristas. Em outras palavras, a cocaína impera, com quase 70% do total”, conclui.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Estresse, Fator de Risco Sobre Rodas

Resumo: Condensamos os três tipos de estresse a que está submetido o motoboy, motofrete, mototaxista, motoristas e mostramos a repercussão sobre o organismo. Apresentamos alternativas para controlar e mesmo sair da situação de estresse.

O assunto é bastante atual uma vez que muitas das doenças clínicas acompanham-se dessa condição. Entendemos como estresse uma situação em que existe uma perda da capacidade adaptativa do indivíduo a situações por ele vividas normalmente. O sujeito não consegue se adaptar e reage muitas vezes chegando a descompensar.

O estresse pode, por muitas vezes, ser uma resposta natural do organismo. No entanto, às vezes, o estresse contínuo pode ser uma causa de doença, ou pelo menos coadjuvante dela.

São exatamente as situações de tensão, de agressão externa ou interna, que ultrapassam o limite da capacidade defensiva do indivíduo. Ele não consegue mais defender-se e descarrega essa energia ruim sobre o organismo. Faz na verdade uma autoagressão. Permite assim que apareçam sinais, sintomas e muitas vezes doenças.

É importante lembrar que toda essa adaptação fisiológica do organismo é

feita à custa do sistema glandular, basicamente do sistema hipófise-suprarrenal, e do cortisol. São dois grandes hormônios de relação com o estresse, de adaptação ao estresse, que são a adrenalina e a noradrenalina, que surgem na primeira fase, e o cortisol, que assume a defesa junto com vários outros hormônios, como o hormônio do crescimento, a prolactina etc. E por último surgem novamente as catecolaminas (adrenalina e noradrenalina), no caso do estresse crônico.

Podemos então considerar a existência de três tipos de estresse, o estresse físico, o estresse psicológico e o estresse social, que será tão mais grave quanto mais injusta a sociedade. E bem sabemos como essa sociedade é injusta com os motoboys, motofretes, mototaxistas e motoristas em geral.

Vivemos exatamente um momento como este no trabalho, em cima de uma motocicleta, de um automóvel, caminhão ou similar.

Na prática, entre nossos operadores temos percebido a necessidade de adaptação social. Problemas familiares, econômicos, a insatisfação com as chefias, a insatisfação com o trabalho realizado tudo concorre para a desarmonia e conseqüentemente para o estresse social.

Existem indivíduos dentro do nos-

so ambiente de trabalho que sob um grande estresse buscam fatores de adaptação como fumar, correr, beber, comer demais, fazer tudo em excesso e até buscar alívio usando uma droga.

Todos que trabalham com motocicleta não ignoram o perigo, o risco a que estão submetidos e esse é um agente de estresse contínuo que compromete o corpo e a mente.

Não esqueça que o estresse em alguns indivíduos se manifesta com agressividade. Saber ter controle sobre isso é extremamente importante porque as conseqüências de atos de agressividade repercutem muito mal quer no trabalho, no lazer e no âmbito da família.

Lembre-se que essa atividade consideramos extremamente penosa. Participam da atividade agentes altamente agressivos, além dos problemas do dia a dia de todos nós. Saber superar tudo isso é um ato de extrema grandeza. Mas, se observar dificuldades no desempenho da função não deixe de procurar ajuda. Ninguém é tão forte para superar tamanhas dificuldades.

* 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.

Aprovada instalação de frente parlamentar em defesa dos motofretistas e mototaxistas

O Plenário do Senado aprovou requerimento (RQS 1.208/2021) para a instalação da Frente Parlamentar Mista em Defesa dos Mototaxistas e Motofretistas (FPMDM).

Criada pela Resolução do Senado Federal (RSF) 8/2021, a frente parlamentar será presidida pelo senador Zequinha Marinho (PSC-PA). O vice-presidente do grupo será o senador Wellington Fagundes (PL-MT).

Essa frente tem como finalidades principais: acompanhar políticas e ações voltadas à categoria e reunir os senadores e deputados federais que têm preocupação especial com o tema. Além disso, promover debates, seminários e eventos, divulgando seus resultados, acompanhar a tramitação de matérias no Congresso Nacional que tratem do assunto e defender as pautas



de interesse de mototaxistas e motofretistas.

Reivindicações

Entre as reivindicações da categoria estão as

relacionadas à falta de infraestrutura adequada para locomoção nas vias das cidades, à falta de segurança e de respeito no trânsito e às condições adversas enfrentadas por mototaxistas e motofretistas no exercício da profissão.

“É uma frente parlamentar mista, que terá parlamentares da Câmara e do Senado. Vamos trabalhar para ajudar essas pessoas a encontrar seu espaço debaixo do guarda-chuva legal. Nós teremos uma reunião com o ministro do Trabalho, Onyx Lorenzoni, para buscar meios para que possamos encontrar a

forma de dar cobertura previdenciária a essa multidão de trabalhadores brasileiros”, declarou Zequinha Marinho. (As informações são da Agência Senado)

Carlos Moisés assina acordo para repasse de R\$ 465 milhões para obras em rodovias federais de SC

Agora é oficial. O Governo do Estado está autorizado a investir R\$ 465 milhões nas obras de ampliação da capacidade e revitalização das BRs 470, 280, 163 e 285. O governador Carlos Moisés e o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, assinaram o Acordo de Cooperação Técnica que garante a parceria no último dia 15, em Brasília.

O chefe do Executivo estadual destacou a importância dos investimentos para alavancar o desenvolvimento econômico das regiões catarinenses. No caso específico da BR-470, a duplicação da rodovia impactará em uma população de mais de um milhão de pessoas do Vale do Itajaí.

“O Governo do Estado faz esse movimento porque as pessoas não querem saber se o recurso é federal, estadual ou municipal. O importante é que a obra seja realizada. São rodovias essenciais para Santa Catarina. Esse investimento retornará em pouco tempo para o Estado e também fará com que menos vidas sejam perdidas. Quem vai ganhar é a população”, afirma Carlos Moisés.



Peterson Paul / Secom

Para o ministro Tarcísio Gomes de Freitas, o ato em Brasília representa a colaboração entre os entes federativos. Ele agradeceu o desprendimento do Governo do Estado, que compreendeu a relevância dessas rodovias, mesmo que de responsabilidade da União.

“São obras aclamadas pela sociedade. Esse reforço financeiro será fundamental para a gente acelerá-las e, assim, corresponder às expectativas da população. Essa parceria é um exemplo, que vem

num momento de necessidade e representa a união de diversos atores em prol de Santa Catarina”, disse o ministro.

Detalhes do investimento

Serão investidos até R\$ 465 milhões em recursos estaduais nas quatro rodovias, destinação já aprovada pela Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (Alesc). Os recursos serão aplicados na BR-470 (R\$ 300 milhões), BR-163 (R\$ 100 milhões), BR-280 (R\$

50 milhões) e BR-285 (R\$ 15 milhões). O Acordo de Cooperação Técnica é celebrado entre o Ministério da Infraestrutura e o Governo de Santa Catarina, por intermédio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Secretaria de Estado da Infraestrutura, respectivamente.

Conforme o cronograma de execução financeira, o Governo do Estado investirá mais de R\$ 125,86 milhões ainda neste ano, com pagamentos mensais a partir de outubro. Os outros R\$ 339,14 milhões serão aplicados entre janeiro e julho de 2022. Pelo acordo, o DNIT seguirá responsável por acompanhar, orientar, fiscalizar e prestar apoio técnico à execução das obras, enquanto o Governo do Estado apoiará financeiramente para que os trabalhos sejam concluídos o mais rapidamente possível.

“Para chegar neste momento de assinatura, tivemos que superar várias batalhas. Não vão faltar recursos, porque eles já estão na conta para este fim”, assegurou o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira.

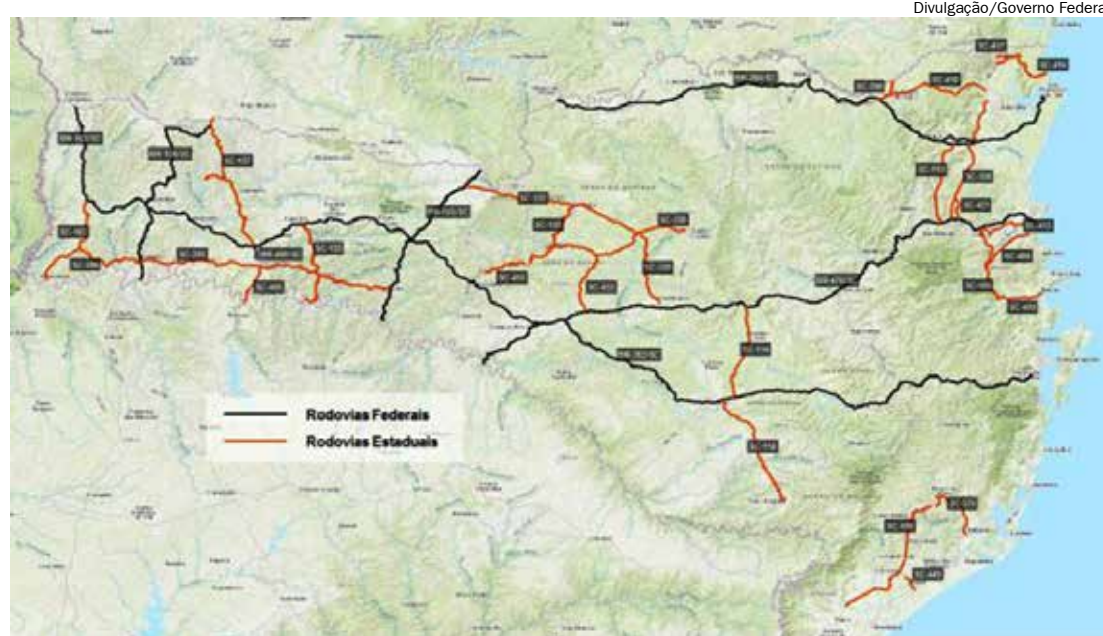
Estudo avaliará viabilidade de concessão de rodovias em Santa Catarina

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), vinculado ao Ministério da Economia, qualificou mais de 3 mil quilômetros de rodovias em Santa Catarina para que sejam realizados estudos quanto à possibilidade de concessão. A intenção do Ministério da Infraestrutura é realizar uma concessão conjunta de 1.647 quilômetros de rodovias federais e 1.506 de vias estaduais.

“É uma notícia muito positiva, já que existe a possibilidade de recebermos estudos, sem custos para o Estado, de concessão dos trechos de nossas rodovias. A partir do resultado

desses estudos, teremos embasamento técnico para avaliar qual o encaminhamento mais vantajoso para os catarinenses”, projeta o secretário executivo de Programa de Parcerias e Investimentos de Santa Catarina (PPI-SC), Ramiro Zinder.

De acordo com o Governo Federal, os estudos estão em fase final de contratação pela Empresa de Planejamento e Logística S.A (EPL), junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). “Para o Ministério da Infraestrutura, é mais uma oportunidade de intensificar as ações federais em Santa Catarina ao analisar de forma sistêmica os diversos



Divulgação/Governo Federal

corredores logísticos da região. A intenção é dotar o estado de rodovias de padrão mundial no que diz respeito a fluidez, tecnologia e segurança viária”, projeta o secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcello da Costa Vieira.

“Este projeto passa a receber um acompanhamento sistemático do Governo Federal, o que garante celeridade e qualidade na sua execução”, complementa o secretário de Parcerias em

Transportes do Ministério da Economia, Leonardo de Freitas Maciel.

Sem previsão de pedágio em rodovias estaduais

De acordo com Zinder, não há previsão de instalação de praças de pedágios nas rodovias estaduais de Santa Catarina no momento. “O que existe de concreto é a realização do estudo para uma concessão em bloco das vias federais e estaduais. Todos os encaminhamentos

seguintes serão definidos com base nos resultados desse estudo”, esclarece o secretário executivo do PPI-SC.

Atualmente, o Governo do Estado segue com investimentos próprios em obras e projetos para melhorar a malha rodoviária estadual em todas as regiões, além de já ter aprovado junto à Assembleia Legislativa a aplicação de mais de R\$ 465 milhões para acelerar as obras nas BRs 470, 163, 280 e 285.

Governo do Estado lança serviço on-line para pedidos de revisão de infração de trânsito

Está no ar um novo serviço público, permitindo que todos os proprietários de veículos, notificados por infrações de trânsito por órgãos catarinenses, possam indicar outro condutor ou recorrer da infração pelo portal do Detran Digital. A ferramenta foi desenvolvida pelo Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc) e está alinhada ao Programa SC Mais Confiança.

Para usar este serviço, o proprietário ou o condutor do veículo autuado deve utilizar os dados de protocolo e senha, enviados junto com a notifi-

cação de autuação de trânsito. Em seguida escolher o serviço desejado:

Indicação do Condutor: nos casos em que o condutor não é o proprietário do veículo;

Pedido de Revisão de Infração de Trânsito (Defesa de autuação): caso o cidadão não concorde com a infração aplicada

Para a defesa de autuação ele seleciona uma categoria para a motivação daquela revisão, ou seja, se é porque os dados do veículo estão incorretos, por ausência de sinalização de trânsito. Além de preencher um formulário eletrônico detalhando



Divulgação / Ciasc

o acontecimento e a justificativa para a contestação, que posteriormente precisa ser impresso, assinado e digitalizado.

Todos os pedidos que o usuário tiver feito anteriormente podem ser consultados usando esse mesmo acesso. A ação faz parte de uma série de medidas do governo Carlos Moisés para desburocratizar o serviço públi-

co e facilitar a vida do cidadão.

DETRAN DIGITAL

O Detran Digital é o portal onde estão os serviços online do departamento como pedidos para renovação de CNH; 2ª via da CNH; CNH definitiva; Permissão Internacional para Dirigir; e Certidão de Registro. A emissão de CRLV eletrônico;

Certidão de Propriedade; Certidão de Baixa; e Certidão para Seguro.

O portal pode ser acessado neste link. O login é feito usando seu cadastro do gov.br, que é a ferramenta de login único do Governo Federal para acesso à serviços online, diretamente vinculada ao CPF de cada brasileiro.

Santa Catarina dá novo passo para regularização do transporte público intermunicipal de passageiros

Em ação inédita no Brasil, Santa Catarina está prestes a regularizar o transporte coletivo intermunicipal. O secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira, realizou, no dia 22 de setembro, uma reunião com cerca de 70 representantes de empresas que operam o transporte intermunicipal em no estado para apresentar o planejamento e esclarecer as ações da SIE, em especial, sobre os termos do acordo que será firmado pelo Governo do Estado com Ministério Público (MPSC) no próximo dia 30.

Desde 2018, antes da atual gestão assumir o Governo, o Estado e as empresas respondem a uma ação civil pública movida pelo MPSC. A ação teve como objetivo a regularização do setor. A Secretaria, de forma proativa, agiu para que não seja

necessário aguardar a manifestação da Justiça, construindo a solução com os envolvidos em benefício da estabilidade do

sistema de transporte para o cidadão catarinense.

“Por décadas essas empresas estão operando com contratos

que já venceram. Esse problema, que se arrasta por tanto tempo, traz prejuízos a todos os envolvidos, mas principalmente ao usu-

ário, já que não há segurança jurídica para cobrar, por exemplo, questões como cumprimento de horários e linhas”, explica Vieira.

Depois da formalização do acordo, as empresas terão um tempo para, em conjunto com a equipe técnica do Estado, fazer os ajustes operacionais. A solução construída pela SIE, com apoio do Ministério Público estadual, é que sejam assinados inicialmente Termos Precários, que terão validade até a regularização, de fato, das concessões para operar em Santa Catarina por meio de licitações.

Para o setor, a formalização também é importante, como destacou um dos empresários durante a reunião. “Uma empresa sem contrato é como uma pessoa sem carteira de identidade”, frisou o transportador, que opera no ramo há quatro décadas.



Ricardo Wolffebuttel / Secom



JUDICIÁRIO

Cessão de direitos do DPVAT para clínicas não conveniadas ao SUS é ilegal, decide Terceira Turma

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que a indenização do seguro DPVAT decorrente de gastos médico-hospitalares está condicionada ao prévio pagamento das despesas pelo paciente, diretamente à instituição hospitalar, ficando, dessa forma, vedada a cessão de direitos da restituição a clínicas e hospitais não conveniados ao Sistema Único de Saúde (SUS).

“A indenização securitária é para reembolso de despesas efetuadas pela vítima, e não para cobertura imediata de custos e lucros operacionais de entidade hospitalar”, afirmou a relatora do caso, ministra Nancy Andrighi (foto).

Em ação de cobrança ajuizada contra a seguradora responsável pelo DPVAT, uma clínica de fisioterapia não credenciada pelo SUS alegou que atende vítimas de acidentes automobilísticos e arca com as despesas do tratamento, em troca dos direitos dos pacientes ao reembolso do seguro, mediante cessão de crédito.

Em primeiro grau, o pedido foi julgado procedente, mas o Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR) reformou a decisão. Ao STJ, a clínica afirmou que o artigo 3º, parágrafo 2º, da Lei 6.194/1974 (introduzido pela Lei 11.945/2009) não veda a sub-rogação na hipótese de atendimento realizado por instituição de saúde não credenciada pelo SUS.

Argumentou, ainda, que a cessão de direitos é um meio de garantir que o objetivo social do seguro



obrigatório seja implementado, além de representar a possibilidade de tratamento de qualidade para o beneficiário acidentado.

Evitando fraudes no atendimento ao acidentado

Em seu voto, Nancy Andrighi assinalou que a Lei 6.194/1974 veda expressamente a cessão de direitos no que tange às despesas de assistência médica e suplementares efetuadas pela rede credenciada junto ao SUS, quando em caráter privado.

“O escopo da norma não é outro senão evitar o desvirtuamento da cobertura securitária prevista em lei, afinal, se a própria vítima não desembolsou montante para realizar seu tratamento, mostrar-se-ia inócua qualquer disposição que autorizasse a cessão de direito

a reembolso de despesas médicas ou suplementares”, declarou a ministra.

Ela lembrou que, até 2008, a vítima de acidente era atendida em hospitais e clínicas particulares, conveniados ou não ao SUS, e podia ceder os direitos do DPVAT para a instituição. A Medida Provisória 451/2008 (convertida na Lei 11.945/2009) determinou que só o próprio beneficiário pode solicitar o reembolso.

O objetivo da mudança – acrescentou a relatora – foi evitar as fraudes praticadas por clínicas que já eram remuneradas pelo SUS e também obtinham por cessão de direitos o ressarcimento pelo DPVAT, ou então superfaturavam as despesas.

Sem redução patrimonial do segurado

Em relação às clínicas não conveniadas ao SUS, a ministra destacou que a lógica deve ser a mesma, visto que os segurados não pagaram pelo tratamento; com isso, não há obrigação de reembolso pela seguradora e, em consequência, mostra-se inviável a cessão de direitos.

“A inviabilidade da cessão na espécie não se dá propriamente com base na restrição feita pelo artigo 3º, parágrafo 2º, da Lei 6.194/1974. Isto é, não é a ausência da vinculação da clínica fisioterápica ao SUS a base da conclusão adotada, mas sim o fato de que não houve diminuição patrimonial dos segurados”, explicou.

Segunda Turma mantém indenização de R\$ 400 mil para pais de jovem morto em acidente de trânsito

A Segunda Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) confirmou acórdão que estabeleceu indenização por danos materiais e morais no valor de R\$ 400 mil para os pais de um jovem que morreu quando seu carro, trafegando por avenida que estava em obras, colidiu com um bloco de concreto.

Na ação movida contra o município de Manaus e a construtora responsável pela obra, os pais da vítima alegaram que o acidente ocorreu por falta de sinalização e de iluminação na via municipal, cujo traçado havia sido modificado poucas horas antes.

O pedido foi julgado procedente em primeira instância. O Tribunal de Justiça do Amazonas (TJAM) manteve a condenação, mas excluiu a obrigação de pagamento de pensão mensal vitalícia e reduziu a indenização por danos morais de R\$ 2 milhões para R\$ 400 mil.

Aumento no valor da indenização

Os autores da ação, em recurso especial ao STJ, requereram o aumento no valor da indenização, bem como o direito de reparação de forma individualizada, e não em favor do núcleo familiar.

Os réus também recorreram. A construtora alegou cerceamento de defesa, devido à negativa de abertura de prazo para que as partes especificassem provas. O



município sustentou ser mero contratante do serviço realizado pela empreiteira, única responsável direta pela conservação do trecho em obras no qual o acidente ocorreu.

Argumentos sem vínculo com fundamentos do acórdão

Acompanhando o voto do relator, ministro Francisco Falcão, a Segunda Turma negou provimento ao recurso da família da vítima. Ele explicou que, no tocante à suposta negativa de vigência ao artigo 944 do Código Civil e ao pleito de individualização da reparação por danos morais, as razões recursais apresentadas estão dissociadas dos fundamentos do acórdão recorrido.

O ministro acrescentou que, em relação aos pedidos de majoração dos danos morais e de reconhecimento da desnecessidade de comprovação de dependência econômica para a concessão da pensão mensal vitalícia, os pais da vítima não apontaram quais dispositivos infraconstitucionais teriam sido objeto de interpretação divergente.

O recurso apresentado pela construtora não foi conhecido pela turma, ao argumento de que rever a posição adotada pelo TJAM demandaria o reexame de provas, o que é vedado pela Súmula 7/STJ.

“A irresignação acerca do suposto cerceamento de defesa em virtude do julgamento antecipado da lide e da necessidade de nova perícia técnica sob o crivo do contraditório para a comprovação das circunstâncias do acidente que vitimou o filho dos autores vai de encontro às convicções do julgador a quo, que, com lastro no conjunto probatório constante dos autos, decidiu pela suficiência de provas”, afirmou Falcão, invocando novamente a Súmula 7.

Por fim, também foi negado provimento ao recurso especial do município. Os ministros entenderam que a condenação imposta ao ente público não se baseou em sua responsabilidade como contratante da obra, mas na falta de cumprimento do seu dever de fiscalização das vias municipais.



LEGISLATIVO



Aprovada sugestão de projeto de lei que reduz tributos da cadeia produtiva de BICICLETAS

Segundo autor da proposta, Estados e União ignoram o potencial das bicicletas e impõem pesadas taxas sobre a cadeia de produção desses veículos.

A Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) aprovou a transformação em projeto de lei da sugestão legislativa que estabelece a redução da carga tributária da cadeia produtiva de bicicletas.

Agora, a sugestão receberá novo número como projeto de lei e começará a tramitar pela CDH. As informações são da Agência Senado.

A SUG 21/2020, originária da Ideia Legislativa 136.688, foi relatada pelo senador Paulo Paim (PT-RS), que foi favorável à sugestão, na forma do projeto que apresentou. Apresentada pelo internauta André Fraga, a sugestão foi cadastrada em 2 de junho do ano passado e recebeu apoio de 20.418 assinaturas.

Para André Fraga, internauta que cadastrou a sugestão em 2 de junho do ano passado recebendo apoio de 20.1418 assinaturas, Estados e União ignoram o potencial das bicicletas e impõem pesadas taxas sobre a cadeia de produção desses veículos.

“Enquanto nos países que incentivam a bicicleta, lojas e indústrias crescem, no Brasil, metade das lojas tiveram queda no faturamento, igual ou superior a 50%. Estima-se que a desoneração tributária para o setor representaria incremento de 14% apenas sobre o consumo de bicicletas, sem contar nos benefícios em cascata da economia de rede”, justificou.

O Projeto e seus impactos

O texto do projeto concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e altera a Lei 10.685, de 2004, para prever alíquota zero da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes nas importações e sobre a receita bruta decorrente da venda, no mercado interno,

de bicicletas com e sem motor e de suas partes, peças e acessórios. “Espera-se, com a redução dos custos que impactam o preço do produto final disponibilizado ao consumidor, não só ampliar a participação de bicicletas importadas no mercado brasileiro, como também expandir a produção nacional, que é muito dependente do insumo produzido no exterior. Assim, haverá estímulo suficiente para criar impacto positivo para reduzir preços e ampliar a participação da bicicleta no cenário de mobilidade urbana do país”, justificou Paulo Paim.

O senador destacou, ainda, as vantagens que, em seu ponto de vista, o uso de bicicletas proporciona a toda população. São elas: a redução do trânsito, do tempo de deslocamento e da poluição urbana e os benefícios à saúde física e mental dos ciclistas.

Paim também ressalta que as alíquotas de IPI gravam a importação e a produção nacional de bicicletas convencionais no patamar de 10%, partes e peças entre 10% e 15% e bicicletas elétricas em 35%. Já as contribuições sociais referidas, incidentes sobre a importação, têm alíquotas, em regra, de 2,1% e 9,65%, respectivamente. No mercado interno, as alíquotas variam, conforme o regime tributário da empresa seja o cumulativo, o equivalente a 0,65% e 3%, respectivamente, ou o não cumulativo, em regra, 1,65% e 7,6%, respectivamente. “O afastamento desses tributos implicará a derrubada de pesado ônus que recai sobre a aquisição e fabricação desses bens”, considera.

O presidente da CDH, senador Humberto Costa (PT-PE), afirmou que a medida poderá incentivar o uso de bicicletas. Além disso, ajudar a diminuir a poluição e ao mesmo tempo alavancar o uso de veículo barato e que faz bem à saúde do usuário.

Infrações de trânsito postadas na internet poderão ter consequências

Foi aprovado pela Comissão de Viação e Transportes o PL que prevê consequências para o condutor que cometer infrações de trânsito, como racha ou corrida de arrancada, e exibí-las na internet, individualmente ou com ajuda de terceiros. São elas: a suspensão do direito de dirigir por 12 meses e cassação da habilitação em caso de reincidência no período de um ano. Se não tiver a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o motorista ficará

impedido de tirá-la pelo prazo equivalente ao da cassação ou da suspensão, conforme cada caso.

O texto permite ainda que o órgão de trânsito puna o condutor no prazo de 12 meses após a divulgação do vídeo, mesmo que o tenha tirado do ar. Além disso, a pessoa (física ou jurídica) responsável por divulgar as imagens também receberá punição. Será uma multa de natureza gravíssima multiplicada por 10.

PL quer proibir recolhimento de veículo por falta de pagamento de licenciamento e IPVA

O objetivo do PL é proibir a adoção de qualquer uma das medidas administrativas, como retenção do veículo ou recolhimento ao pátio, por falta de pagamento do licenciamento e IPVA.

Impedir às autoridades e agentes de trânsito a retenção ou recolhimento ao pátio de veículos que estejam com o Licenciamento Anual ou o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) vencido. Esse é o tema do PL 3002/2021 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria da deputada Jéssica Sales (MDB-AC), a proposta pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para vedar que seja adotada qualquer uma das medidas administrativas, como retenção do veículo ou recolhimento ao pátio, por falta de pagamento do Licenciamento Anual ou do IPVA.

De acordo com a justificativa da deputada, o PL tem como objetivo apaziguar uma discussão acalorada que ocorre no judiciário brasileiro. “Parte dos tribunais reconhece como inadmissível e ilegal a ação do Estado tributante de realizar a apreensão ou retenção de bem ou mercadoria como artifício e meio coercitivo para compelir o contribuinte ao recolhimento de tributo”, argumenta.

Ainda segundo Sales, a Súmula 323 do STF considera inadmissível a apreensão de mercadorias como meio

coercitivo para pagamento de tributos. “Trazendo para a realidade do trânsito de veículos terrestres, não cabe à autoridade de trânsito realizar a retenção, apreensão ou recolhimento de veículos com o IPVA ou licenciamento vencido(s), como forma de obrigar o proprietário a realizar o pagamento das taxas”, conclui.

Como funciona hoje

O IPVA é um tributo que deve ser pago anualmente pelos proprietários de veículos automotores de todo o Brasil. Ele é um imposto estadual, cobrado anualmente, cuja alíquota varia de estado para estado, de 1% a 6%, de acordo com o valor do veículo. O não pagamento do tributo, porém, não causa a retenção do veículo.

Falta de pagamento do IPVA durante a pandemia: veículo pode ser apreendido?

O pagamento do IPVA, porém, é um dos condicionantes para que o veículo obtenha o Licenciamento Anual. Este sim, um documento de porte obrigatório (Certificado de Licenciamento Anual – CLA). A falta de pagamento do licenciamento é uma infração gravíssima e tem como medida administrativa a remoção do veículo.

Tramitação

A deputada Jéssica Sales apresentou o PL no dia 27 de agosto à Mesa Diretora da Câmara dos Deputados.





Acessórios para ciclistas: veja quais são obrigatórios para quem pedala na cidade!

A bicicleta é um excelente meio de transporte e também uma ótima maneira de praticar exercícios físicos, com resultados bastante satisfatórios para a nossa saúde.

Muitas pessoas inclusive já trocaram o carro pela bicicleta para ir ao trabalho, pois além de cuidar da saúde, evita o congestionamento caótica das cidades e economiza no combustível.

Independentemente do fim, ao andar de bicicleta pela cidade, existem alguns acessórios que são obrigatórios. Neste artigo, você vai conhecer todos eles, tanto os que são exigidos por lei quanto aqueles que tornam o seu percurso mais produtivo e seguro. Confira!

CAPACETE

O uso do capacete é obrigatório por lei para quem deseja andar de bicicleta pela cidade. Ainda que seu principal objetivo seja trazer segurança para o ciclista, existem diferentes modelos disponíveis no mercado e, basicamente, sua escolha deve se pautar no conforto.

Tome cuidado para que ele siga as normas estipuladas por lei, que são as normas ISO.

CAMISA E BERMUDA

Se você já viu algum ciclista andando por sua cidade, deve ter observado que ele utilizava uma roupa diferente. Embora não sejam obrigatórias por lei, essas roupas trazem um grande conforto para quem anda de bicicleta por longos períodos.

O tecido é mais adequado, facilitando a transpiração, prevenindo dores e até mesmo absorvendo impactos. Caso pretenda fazer longos percursos de bicicleta, não deixe de investir nesses acessórios!

LUVAS

As luvas também não são obrigatórias por lei, mas fornecem maior segurança para o ciclista. Caso venha a sofrer uma queda, por exemplo, elas protegerão

suas mãos ao tocarem o chão. Além disso, conferem maior aderência para segurar no guidão e no uso dos freios.

ÓCULOS

Podem parecer não ter um motivo em um primeiro momento, mas os óculos são essenciais para quem deseja andar de bicicleta pela cidade. Além do conforto proporcionado, o objetivo é proteger a vista do sol, vento, poeiras e insetos. Existem óculos específicos voltados para o ciclismo, opte por eles!

CARAMANHOLA

Em linhas gerais, a caramanhola é uma garrafa de água ideal para ciclistas. Durante os percursos por dentro da cidade, você vai sentir sede e precisará beber uma grande quantidade de água.

FARÓIS E RETROVISORES

Se você pretende andar à noite ou em lugares com baixa iluminação, é essencial que utilize faróis e luzes em sua bicicleta. Isso fará não só com que consiga ver melhor o que está à sua frente, mas também com que os motoristas e pedestres tenham uma maior visibilidade de você.

Na mesma linha, é fundamental que sua bicicleta tenha retrovisores, sendo essa, inclusive, uma exigência legal. Isso permite que você tenha uma melhor visão do redor, prevenindo acidentes.

A sua segurança deve estar em primeiro lugar!

COLETES

Os coletes também são obrigatórios para quem anda de bicicleta à noite, pois são refletores e fazem com que as pessoas em seu entorno consigam visualizá-lo. Assim, há uma prevenção de acidentes.

BUZINA OU CAMPAINHA

Nunca se sabe como vai ser o percurso que realizará, mesmo que ele já seja rotineiro. Por isso, ter uma buzina ou campainha em sua bicicleta é obrigatório. Decerto, ela será muito útil para a prevenção de acidentes.

Acidentes de carro: primeiros socorros, as lesões mais comuns e como evitá-las

Infelizmente, acidentes de carros são comuns no mundo inteiro e causam centenas de milhares de vítimas que, caso fossem socorridas a tempo ou soubessem como evitá-las, teriam tido destinos diferentes.

Muitas dessas lesões podem se tornar definitivas caso a vítima do acidente, esteja ela dentro ou fora do veículo, não receba um cuidado de primeiros socorros eficiente, correto e ágil. O que acontece muitas vezes é que a vítima, ou as pessoas não treinadas que vão prestar socorro, geralmente não sabem exatamente como agir e nem como mobilizar a vítima, por isso, acabam fazendo movimentos desnecessários, o que pode causar lesões ainda mais severas.

Algumas das lesões mais comuns em acidentes de trânsito são:

- ✓ Traumatismo craniano: são fraturas causadas no crânio, estrutura óssea que protege, entre outras estruturas, o cérebro. Dependendo da intensidade da batida, as lesões podem ser graves e, às vezes, até irreversíveis.
- ✓ Fratura exposta: Com o impacto da batida, tecidos do corpo como os músculos e a pele podem arrebentar e o osso fica exposto.
- ✓ Hemorragia interna: Este tipo de lesão ocorre quando há sangramento interno por rompimento capilar ou venoso.
- ✓ Fratura na bacia: A bacia é o nome dado a porção óssea da pelve.
- ✓ Fratura na coluna vertebral: Esse tipo de fratura pode lesionar a espinha dorsal, o que pode causar sérias sequelas, muitas vezes irreversíveis..

De modo a evitar esses tipos de lesões, é importante seguir alguns padrões de segurança ao dirigir. São eles:

Utilizar o cinto de segurança: Mesmo sendo obrigatório para os passageiros da frente, muitas pessoas ainda tentam se esquivar do uso dos cintos de segurança. Esse dispositivo é importante para mantê-lo estável dentro do veículo e evitar que o seu corpo seja ejetado para fora do carro, causando lesões graves devido ao impacto.

Ter um kit de primeiros socorros dentro do veículo: Ter um kit de primeiros socorros dentro do veículo pode não só ser útil para prestar os primeiros atendimentos às vítimas de trânsito, mas também para qualquer pessoa que sofra algum tipo de lesão, principalmente superficial. Esses kits, geralmente, contam com gases, esparadrapos, produtos para limpar lesões e ferimentos assim evitando infecções, luvas, tesouras entre outros. Pode ser comprado pela internet ou em qualquer loja de produtos médicos e hospitalares.

Obedecer a sinalização e respeitar os limites de velocidade: Apesar de parecer óbvio, muitas pessoas ainda desrespeitam a sinalização de trânsito e os limites de velocidade, o que causam acidentes que poderiam facilmente ser evitados.

Placas indicando ultrapassagem proibida, limite de velocidade, obstáculos à frente, zonas de perigo e curvas acentuadas servem para manter o motorista alerta ao que pode vir a frente, se antecipando a qualquer problema que possa surgir e o mantendo no controle do carro.

Realizar manutenções regulares no veículo: Veículos que passam por manutenções constantes e regulares têm menos chances de se envolver em acidentes pois qualquer problema mecânico no freio, na suspensão, na estabilidade, nos sistema de faróis entre outros, já tenha sido resolvido.

Manter uma postura correta no trânsito: Manter uma postura de cordialidade, educação e não violência no trânsito, além de direção defensiva, prestar a atenção nos outros veículos e dirigir dentro do limite de velocidades, contribuem para evitar acidentes

O doctoranytime aconselha que, ao sofrer ou presenciar um acidente de trânsito, o primeiro passo é chamar o socorro. Só eles poderão prestar os atendimentos necessários para evitar ao máximo expor a vida das vítimas. Nunca recuse atendimento, muitas vezes não conseguimos sentir ou ver nossas lesões e só um profissional de saúde qualificado poderá nos aconselhar nesse momento.



Como jeito de dirigir pode revelar sinais de Alzheimer



A maneira como dirigimos muda quando envelhecemos. Mas, para algumas pessoas, diferenças sutis que surgem na maneira como guiam um veículo podem estar associadas aos estágios iniciais da doença de Alzheimer, dizem cientistas.

Um grupo de pessoas com mais de 65 anos no estado de Washington, nos Estados Unidos, concordou em ter sua direção monitorada de perto por um ano. O experimento usou dispositivos de rastreamento de localização para monitorar diferenças na forma de dirigir.

O que os pesquisadores queriam descobrir era se apenas estudar os hábitos de direção desse grupo poderia revelar o início da doença, sem a necessidade de procedimentos médicos invasivos ou caros. Depois de 365 dias acumulando as informações, eles estão confiantes de que sim, é possível.

Entre as 139 pessoas envolvidas no estudo, testes médicos já haviam mostrado que cerca de metade delas tinha doença de Alzheimer muito precoce ou “pré-clínica”. A outra metade não. A análise de sua direção revelou diferenças entre os dois grupos.

Especificamente, aqueles com Alzheimer pré-clínico tendem a dirigir mais devagar, fazer mudanças abruptas, dirigir menos à noite e percorrer menos quilômetros no total, por exemplo. Eles também visitaram uma variedade menor de destinos ao dirigir, mantendo-se em

rotas um pouco mais restritas.

“A maneira como as pessoas se movem em seus ambientes diários, desde os lugares que visitam até como dirigem, pode nos dizer muito sobre sua saúde”, disse a cientista Sayeh Bayat, que liderou o estudo.

Mudança de hábito

O fato de que o comportamento das pessoas ao dirigir muda quando elas têm Alzheimer está bem documentado.

O Instituto Nacional do Envelhecimento dos Estados Unidos diz que membros da família podem eventualmente perceber que seu ente querido está demorando mais para completar uma viagem simples, está dirigindo de forma mais irregular ou fica confuso sobre qual pedal é qual, por exemplo.

No entanto, é complicado detectar as mudanças mais sutis, como dirigir regularmente mais devagar, no início. Essa distinção, diz Bayat, requer a coleta de dados ao longo do tempo para uma análise detalhada.

Ela acrescenta que os participantes do estudo com Alzheimer pré-clínico, em alguns casos, dirigem menos à noite, restringem sua direção a áreas um pouco menores ao redor de sua casa ou viajam mais devagar do que o esperado.

A melhor maneira de prever, por meio de dados de direção, se alguém sem Alzheimer pré-clínico corre o risco de desenvolvê-lo, é monitorar seu comportamento na direção por um período mais longo. Isso provavelmente revelaria

mudanças em sua direção, diz Bayat.

Laura Phipps, da Alzheimer’s Research UK, diz que o estudo é “realmente interessante”, acrescentando que as mudanças no comportamento ao dirigir são frequentemente percebidas pelos familiares de uma pessoa que mais tarde é diagnosticada com a doença.

Os benefícios do diagnóstico precoce

Ela diz que atualmente existem relativamente poucos medicamentos disponíveis para tratar a doença de Alzheimer em estágio inicial, mas ela espera que isso mude no futuro.

Se esse for o caso, ter uma indicação

precoce de quem tem probabilidade de desenvolver a doença — sem a necessidade de procedimentos caros ou invasivos — poderia ajudar os médicos a saber quando prescrever tratamentos.

“A pesquisa mostrou que, na verdade, a doença pode começar no cérebro até 20 anos antes que os sintomas apareçam”, diz ela.

As percepções sobre a direção ou outros comportamentos, como mudanças na maneira como as pessoas falam, também podem levar a mudanças no estilo de vida que podem ajudar a manter o Alzheimer sob controle.

Contran define campanha de segurança para 2022: ‘juntos salvamos vidas’

Resolução determina tema para campanha de segurança no trânsito no próximo ano. Slogan ‘Juntos salvamos vidas’ deverá ser usado em produtos da indústria automobilística

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) editou a Resolução 871/2021 que define o tema para a campanha de segurança para o próximo ano. O órgão estabeleceu como slogan ‘Juntos salvamos vidas’, que deverá ser aplicado tanto pelo poder público, como pela indústria automobilística.

A resolução foi publicada no Diário oficial da União no dia 21 de setembro. O Contran determina que a campanha de segurança deverá ser promovida

pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, com o tema de 2022.

Além disso, o slogan deve ser “veiculado obrigatoriamente nos meios de comunicação social em toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção de produtos oriundos da indústria automobilística ou afins”. O órgão ainda divulgou o calendário de atividades e temas que serão desenvolvidos em 2022.



CARTAS

DROGÔMETROS

Estou ansiosa para que a PRF (Polícia Rodoviária Federal) inicie de fato a utilização dos “drogômetros” nas rodovias federais. É urgente que motoristas, especialmente, os caminhoneiros sejam fiscalizados de forma mais efetiva e, finalmente, substâncias psicoativas, como cocaína, maconha, anfetaminas e outras possam ser coibidas, reduzindo acidentes e mortes no trânsito.

Jéssica Flores – Brasília/DF

GOOGLE MAPS

Muito boa a notícia de que mais 40 cidades brasileiras passarão a ter informações em tempo real dos horários dos ônibus municipais por meio do Google Maps! Já usei esta ferramenta diversas vezes em viagens internacionais, mas aguardo ansiosamente que o aplicativo ofereça mais opções no Brasil.

Caio Rocha – Campo Grande/MS

PASSOS LENTOS

Finalmente, os prefeitos de Florianópolis e São José voltaram a falar sobre a ampliação da Beira-Mar Continental até a BR-101! Aliás, não sei como as coisas andam tão devagar nesse assunto que é de suma importância para a mobilidade da Grande Florianópolis. Parabéns ao presidente do Monatran pela insistência em cobrar os responsáveis!

Mônica Dock – São José/SC

CEROL MATA!

Muito importante a campanha lançada pela Polícia Militar do Estado do Acre, que busca conscientizar as pessoas que denunciem o uso de linha de cerol chileno em brincadeiras de pipas – que pode degolar uma pessoa. Quantos inocentes ainda precisarão pagar com a própria vida pela ignorância alheia?

Lucas Filho – Cuiabá/MT

FÉRIAS DE VERÃO

Confesso que estou morrendo de medo do período de férias que se aproxima. Como bem destacou o Dr. José Roberto Dias, moradores e turistas merecem respeito! É óbvio que muitos querem se distrair, desestressar. Mas é necessária muita cautela e responsabilidade, especialmente das autoridades competentes.

Sérgio Mota – Rio de Janeiro/RJ

CICLISTAS

Cada dia mais tenho presenciado cenas preocupantes envolvendo ciclistas no trânsito. Dia desses vi uma turma de ciclistas na BR-101 levando crianças na cadeirinha e, inclusive, algumas crianças pedalando bicicletas minúsculas ao lado de caminhões enormes. Vi até uma criança sendo jogada para o mato devido o deslocamento de ar feito pelo caminhão. Esses pais deveriam ser presos por permitir esse tipo de situação.

Helen Souza – Joinville/SC

MOTOS-DELIVERY

Concordo totalmente com o Dr. Dirceu Rodrigues! Não sou contra o motociclista, mas sim contra os fatores de risco à saúde, a integridade física e a sua vida. É inaceitável a falta de cuidado de muitos moto-fretistas, que além de colocar em risco suas próprias vidas, colocam em risco a vida de terceiros.

Simone Teuber – São Paulo/SP

PONTE HERCÍLIO LUZ

Espero que o governo de fato se comprometa com a manutenção da Ponte Hercílio Luz, ainda mais depois de tanto dinheiro público envolvido na obra de restauração. Além de um patrimônio histórico, nossa velha senhora ainda tem ajudado muito a desafogar o trânsito.

Cleide Vargas – Florianópolis/SC

BR-101

Achei bem interessante o projeto idealizado pelos policiais rodoviários federais, que visa retirar motocicletas do tráfego da BR-101 entre Biguaçu e Palhoça, na Grande Florianópolis. Aliás, as bicicletas também deveriam ser proibidas de transitar pela rodovia. Além de ceifar a vida de muitos condutores de motocicletas, acidentes com motos na rodovia ainda ampliam o caos do trânsito nessas regiões.

Jonas Silveira – Palhoça/SC

PERDA DA CNH

Espero que o projeto que prevê a perda da CNH para agressores de mulheres seja aprovado o mais rápido possível. Todavia, a medida só terá o efeito esperado se houver uma fiscalização eficiente. Caso contrário, de nada adiantará tal medida.

Evellyn Chagas – Porto Alegre/RS

CELULAR

É tão óbvio que a utilização celular ao volante pode aumentar a chance de acidentes. Mas parece que as pessoas preferem fingir que não veem. Creio que se a fiscalização fosse mais eficiente, as pessoas teriam mais responsabilidade. Mas a certeza da impunidade acaba acarretando em mais infrações.

Luiz Amâncio – Curitiba/PR

ACESSIBILIDADE

Ao ler o artigo publicado na página 15, cheguei a triste conclusão de que a maioria das cidades não é projetada para todos. Aliás, nem mesmo para maioria. É um desleixo sem precedentes, calçadas inadequadas, falta de sinalização, desrespeito à legislação vigente... e o problema é geral, não só do poder público.

Cleiton Andrade – Dourados/MS

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)**CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:**

Art 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.

Motoristas usam desculpas como fim de noivado e consumo de enxaguante bucal para evitar multas

Medo de perder a prótese dentária. Tristeza pelo fim de noivado. Consumo de enxaguantes bucais e bombons recheados com licor. Alguns motoristas apostam em desculpas criativas como estas para tentar escapar das autuações por dirigir sob efeito de álcool. Foi o que revelou um levantamento exclusivo feito pelo Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran/SP).

A orientação do Detran/SP é uma só: se beber não dirija!

De acordo com os artigos 165 e 165A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dirigir sob a influência de álcool ou recusar-se ao teste do etilômetro são consideradas infrações gravíssimas, que podem levar a suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Além disso tem uma multa no valor de R\$ 2.934,70.

Os números mostram que esses argumentos não convencem.

Em 2019, o órgão julgou 8.625 recursos. Deste total somente 177 foram

deferidos, que representa apenas 2%. Agora em 2021, o órgão analisou até junho outros 743 recursos e somente 18 deferidos, 2,4% do total.

Em 2020, em função da pandemia de covid-19, o Detran não realizou a Operação Direção Segura. Ela tem como objetivo prevenir e reduzir acidentes e mortes no trânsito decorrentes do consumo de álcool. A Operação retornou em setembro.

Confira abaixo as 10 desculpas mais criativas apresentadas pelos motoristas para tentar escapar de multa no Detran/SP:

O condutor estava abalado por conta do término do noivado e acabou bebendo para afogar as mágoas;

Estava gripado e para melhorar acabou tomando um remédio caseiro feito com mel, vinho do porto e gema de ovo, que, além de melhorar os sintomas, o coquetel pode até ser considerado um fortificante para os brônquios, mas nunca bebida alcoólica;

Que havia ingerido bombons de licor;

Que havia utilizado enxaguante bucal e inadvertidamente acabou engolindo o produto;

O motorista alegou que estava com os olhos vermelhos porque São Paulo é uma cidade muito poluída, além disso, já estava indo para o hotel descansar;

Motorista pede desculpas e promete ao Detran que agora será um motorista exemplar. Bem como, nunca mais fará nada errado;

Não fez o bafômetro porque tinha prótese dentária e não quis passar constrangimento já que tinha muita gente no local;

A mangueira de combustível do carro estava entupindo o carburador, razão pela qual o condutor teve que fazer uma sucção na mangueira e acidentalmente acabou engolindo álcool;

Depois de beber duas taças de vinho, ficou com vontade de ouvir seus CDs que estavam no carro estacionado em

frente a sua residência. Nesse sentido, adormeceu no local e foi surpreendido com a abordagem da Polícia Militar.

Estava saindo de um jantar onde comeu um prato que vinha com um molho contendo vinho na preparação;

Não tinha ingerido álcool, apenas tinha ido levar um amigo à rodoviária. Lá tomou um café com conhaque para melhorar a tosse e a gripe.

Frederico Pierotti Arantes, presidente do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo – Cetran, explica que a lei é de tolerância zero para o consumo de álcool na condução de veículos.

“Bebida e direção não combinam e esta mistura quase sempre é fatal. Muito embora a punição para estes casos não seja imediata, o resultado dos julgamentos dos recursos tem demonstrado tratar-se de justificativas quase sem nexos. Em outras palavras, isso resulta no indeferimento dos recursos e na manutenção da penalidade aplicada”, conclui. *(As informações são do Detran/SP)*

ESPAÇO LIVRE

Neto Mascellani*



Cidadania é vacina no trânsito

A pesar de, felizmente, a pandemia estar perdendo fôlego, ainda assim o País amarga milhares de casos de contaminação e centenas de óbitos. Em dias como 2ª-feira, quando todas as perdas não são contabilizadas no fim de semana, o consórcio de veículos da imprensa costuma divulgar em torno de 250 vítimas das variantes do Coronavírus.

Acredite se quiser, mas este número macabro chega a ser inferior ao que o Infosiga (sistema de dados gerenciado pelo programa Respeito à Vida) registrou de mortos no trânsito em noites de sábado e domingo no período de janeiro de 2019 a julho de 2021.

São 378 óbitos de condutores que perderam a vida com suspeita de embriaguez de um total de 892 mortes. Ou seja, 42% das ocorrências. Dessas vítimas 18% são motoristas de 18 a 24 anos. Não tem como se acostumar com essa tragédia urbana, embora esteja em curso hoje a banalização da morte.

Para se ter uma ideia da chaga social, o valor gasto ano a ano com internações relacionadas a acidentes de trânsito bate em torno de R\$ 320 milhões por ano no Brasil. Bem como, atinge um montante de R\$ 70 milhões somente no Estado de São Paulo. Uma aberração!

A única vacina que efetivamente salva vidas – tema desta Semana Nacional de Trânsito – chama-se cidadania. O remédio milagroso não depende de IFA (insumo farmacêutico ativo) de laboratório de multinacional para imunizar a população. É o antídoto para dar um basta nesta assustadora escalada de óbitos.

Embora a educação para o trânsito não seja uma atribuição exclusiva dos Detrans, conforme dispõem os artigos 74 e seguintes do CTB, enquanto presidente do Detran e da Associação Nacional dos Detrans (AND), tenho acompanhado o empenho dos meus pares em investir pesado em campanhas para formar o cidadão.

É um trabalho hercúleo, desde à infância, que visa habilitar condutores com o mínimo grau de cidadania no trânsito. O que se busca é uma formação mínima que comece nos bancos de sala de aula e transmita para as crianças a importância do respeito às leis.

Aqui em São Paulo, o Detran/SP renovou convênios com prefeituras em duas frentes. Uma, em parceria com a Fundação Mapfre, com ações educativas para reduzir os índices de sinistros de trânsito. E outra ação com a Fundação Volkswagen, cujo objetivo é contribuir para solucionar desafios reais da

mobilidade urbana.

Não se avança no trânsito seguro com um programa apenas e com ações isoladas, sem sinergia. É em regime de parceria, por exemplo, como fazemos com a Polícia Militar há 30 anos com o premiado Clube do Bem-te-vi, que você começa a formar condutores responsáveis a partir do ensino fundamental.

São Paulo só registrou também uma queda de 32% nos óbitos em sinistros de trânsito na Década de Ação para Segurança no Trânsito 2010-2020 graças às ações do Respeito à Vida, que tem merecido toda a atenção do governador João Dória e do vice Rodrigo Garcia.

Os convênios com 304 municípios geraram mais de 10 mil projetos para melhorias viárias, além de iniciativas de educação e fiscalização, sendo 5 mil concluídas. Além disso, foram investidos mais de R\$ 114 milhões. A meta em 2022 é repassar mais R\$ 500 milhões.

O tratamento para um trânsito ainda doente passa por educação e investimento, mas também por capacitação, sinalização e cidadania, acima de tudo. Nesse sentido, temos avançado, mas ainda há um longo e sinuoso caminho a percorrer até a cura.

* Neto Mascellani é diretor-presidente do Detran/SP e da Associação Nacional dos Detrans

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Palavra do Presidente
Antes Tarde...**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**O Mundo visto pela
janela de um trem**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Estresse, Fator de
Risco sobre Rodas**

PÁGINA 7

NETO MASCELLANI



**Cidadania é vacina
no trânsito**

PÁGINA 15

Prevenir acidentes também impacta a economia

Ministério da Saúde informou que só de 2018 a 2020, mais de R\$ 800 milhões foram gastos no SUS com internações por traumas no trânsito.

Com a pandemia da Covid-19, a importância das vacinas veio à tona, afinal a prevenção é o primeiro passo para salvar vidas. No trânsito, esse cenário não é muito diferente. Segundo os últimos dados oficiais do Ministério da Saúde, divulgados em 2019, 31.945 brasileiros perderam a vida em decorrência de acidentes. Apesar do trânsito ser um ambiente imprevisível, parte desse número poderia ter sido evitado.

Por isso, o Portal do Trânsito procurou o Ministério da Saúde para discutir a importância da prevenção e de que forma, incluindo números relevantes, os acidentes impactam na sociedade.

Vida no Trânsito

Uma das principais ações do país para minimizar os acidentes é o Projeto Vida no Trânsito. Criado em 2010 e coordenado pelo Ministério da Saúde em parceria com diversos entes, a iniciativa tem como principal

objetivo subsidiar gestores no fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito, por meio da qualificação de informações, planejamento, intervenções, monitoramento e avaliação das intervenções.

Segundo o Ministério, outras estratégias adotadas são os Planos Estaduais de Prevenção destas lesões e mortes coordenado pelo Conselho de Secretários de Saúde (CONASS); e o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNA-TRANS), coordenado pelo Ministério da Infraestrutura/Departamento Nacional de Trânsito.

Custos

De acordo com o Ministério da Saúde, a estimativa mundial é de que mais de 1,3 milhão de pessoas morram em função dos acidentes anualmente, e isso resulta em custos que variam entre 1 e 3% dos Produtos Internos Brutos (PIBs) dos países.

No Brasil, os custos dos acidentes

em rodovias e áreas urbanas é estimado em R\$ 50 bilhões. Em outras palavras, os custos médios variam de R\$ 23 mil, para acidentes sem vítimas, a R\$ 665 mil para acidentes com mortes. Só entre 2018 a 2020, R\$ 839,8 milhões foram gastos no Sistema Único de Saúde (SUS) com internações por traumas no trânsito.

Números da Seguradora Líder, responsável pela operação do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre DPVAT até 2020, mostram que o seguro pagou 310.710 indenizações no ano passado. Pouco menos que em 2019, mesmo com o contexto da pandemia e a redução do tráfego em todo o país nos primeiros meses.

Como prevenir?

O Ministério da Saúde ressaltou que lesões e mortes no trânsito são multifatoriais e multicausais. Por esse motivo, é necessária uma atuação intersetorial e integrada nas políticas

públicas. O órgão citou, por exemplo, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em articulação com outras políticas, como responsável pelo planejamento de transportes e uso do solo com rotas mais curtas e mais seguras para pedestres e ciclistas. Além disso, no transporte público conveniente, seguro e de baixo custo, além de projetos viários, incluindo travessias para pedestres controladas, sonorizadores e iluminação das vias.

Além disso, também informou que, de 2019 até julho desse ano, repassou mais de R\$ 35 milhões a estados e capitais.

“Sinistros no trânsito são preveníveis, previsíveis e evitáveis. Dessa forma, o impacto destes sobre a saúde da população tem contribuído para a diminuição da qualidade de vida e da expectativa de vida dos brasileiros. Além disso, há o alto impacto nos custos sociais com cuidados em saúde, com previdência, com absenteísmo ao trabalho e à escola”, informou.

