

Acidentes de trânsito custam 50 bilhões para a sociedade.

PÁGINA 16

DPVAT 2021: Caixa assume gestão dos recursos e pagamentos



A Caixa Econômica Federal assumiu no dia 18 de janeiro a gestão dos recursos e pagamentos do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (Dpvat). Inicialmente, os pedidos de indenização de sinistros ocorridos a partir do dia 1º de janeiro de 2021 deverão ser feitos nas agências da Caixa mas, em breve, o banco também disponibilizará o aplicativo Caixa Dpvat, tornando as operações 100% digitais. Outra novidade é que, em 2021, o seguro obrigatório não será cobrado dos consumidores. Saiba mais na página 08 e no Editorial.

CTB COMPLETA 23 ANOS

O Código de Trânsito Brasileiro começou a vigorar no dia 23 de janeiro de 1998. Mais do que punir ou fixar multas, o CTB foi estabelecido, principalmente, para educar o cidadão brasileiro sobre o seu papel no trânsito. (Página 9)



Estado promete para fevereiro nova proposta sobre uso do transporte marítimo em SC

PÁGINA 4

EDITORIAL

Fim da novela do DPVAT

Com todo o drama que já é peculiar à administração pública brasileira, o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) e a Superintendência de Seguros Privados (Susep), entidades que regulamentam o setor no Brasil, estão tentando escrever o último capítulo da novela em que se transformou o seguro de Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres, o DPVAT. Para isso, neste ano a contratação do seguro será gratuita e o novo gestor será a Caixa Econômica Federal, em substituição à Seguradora Líder – alvo de inúmeras denúncias de fraudes nos últimos anos.

O “mimo” da gratuidade veio após o levantamento das contas consideradas suspeitas por participantes do mercado, que levou as autoridades a concluírem que havia R\$ 4,3 bilhões em recursos excedentes, mais que suficientes para cobrir os valores de 2021. Ou seja, a gratuidade não é uma cortesia e esse número absurdo de excedentes comprova a necessidade das mudanças no DPVAT.

De qualquer forma, não podemos deixar de parabenizar a Susep pela excelente decisão ao escolher a Caixa para gerir estes recursos tão importantes para a população brasileira. Sem dúvida al-

guma, a larga experiência da Caixa em administrar programas públicos garante que ela pode atender os segurados de todo o País.

Vale ressaltar que, somente em 2020, a Caixa realizou 627,9 milhões de pagamentos entre auxílio emergencial e saques do FGTS, movimentando R\$ 363,9 bilhões – mais uma evidência clara do know-how da instituição financeira que já se firmou como o banco das maiores ações públicas do Brasil.

A Caixa já está fazendo o atendimento presencial para pedidos de indenização de sinistros ocorridos a partir de 2021 e, até o dia 31 de janeiro, pretende colocar no ar um aplicativo para os segurados interagirem e digitalizar totalmente o processo, reduzindo custos e fraudes, facilitando a vida dos segurados e evitando a atuação dos conhecidos “intermediários e atravessadores”.

Nossa esperança é que, com essa mudança de

gestão, o DPVAT cumpra de fato o objetivo para o qual foi criado em 1975 – um seguro de responsabilidade civil que cobre danos causados pelos motoristas, indenizando vítimas de atropelamento ou acidentes. É uma apólice muito vendida no exterior, mas que no Brasil precisou ser obrigatória.

Enfim, que esta novidade venha em benefício da população e que os fraudadores de plantão possam ser punidos com os rigores da lei.

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
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.



CARRO VOADOR

Uma motorista com visíveis sinais de embriaguez causou um acidente em Blumenau na noite de 17 de janeiro. Era por volta das 21h10 quando a mulher de 51 perdeu o controle do carro que dirigia, um Peugeot, e acabou caindo sobre uma casa.

Telhado, móveis e pertences da família foram destruídos. A moradora, uma mulher de 32 anos, não foi atingida. Porém, teve um mal súbito e precisou ser atendida pelos bombeiros.

Mesmo com odor etílico, a motorista se recusou a fazer o teste do bafômetro. Ela vai responder administrativamente pelo acidente causado. A multa por dirigir embriagado é de R\$ 2.934,70 e ela pode ter a carteira de motorista suspensa.

SEMINOVOS

No momento em que as montadoras de veículos sofrem com a falta de peças, o mercado de carros seminovos vive um aumento da demanda que puxou para cima o preço dos automóveis anunciados.

Além da desvalorização da moeda, insumos importantes, como alumínio, aço e outros componentes estão em falta no mercado, puxando o preço dos 0km para cima e, consequentemente, aumentando os valores dos seminovos.



ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



REDUÇÃO NO IPVA

Os proprietários de automóveis emplacados em Santa Catarina irão pagar menos 5,53% de Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) em 2021. Ainda assim, a expectativa é que a arrecadação com IPVA em 2021 seja de R\$ 2,3 bilhões. Desse total, 50% será repassado, no ato do recolhimento, ao município onde o veículo estiver emplacado.

“Santa Catarina tem a menor alíquota de IPVA do país, que corresponde a 2% para veículos de passeio, utilitários e motor-casa e 1% para veículos de duas ou três rodas e os de transporte de carga ou passageiros”, disse a secretária de Estado da Fazenda em exercício, Michele Roncalio.



RECALL

O Brasil fechou 2020 com 103 campanhas de recall, segundo dados disponibilizados pelo Procon-SP (Programa de Proteção e Defesa do Consumidor). O número, 30,4% menor do que o registrado em 2019, foi também o menor dos últimos sete anos.

Com 14 campanhas realizada entre janeiro e dezembro do ano passado, os defeitos em sistemas de airbags automotivos novamente lideraram o número de convocações. Na sequência, aparecem problemas nos freios de veículos (12,38%) e na fabricação ou montagem dos produtos (10,48%). Houve ainda campanhas para solucionar falhas em sistemas de combustíveis (9), de tração (8), eletrônico (8) e no motor dos veículos (7).

FLORIPA EM BAIXO D'ÁGUA

Ruas completamente alagadas, encostas desmoronando, lixo flutuando na correnteza das águas. Um cenário de guerra protagonizado por diversas cidades de Santa Catarina, mas que neste espaço iremos destacar os fatos ocorridos na capital catarinense.

Embora costumeiramente chuvoso, este é o mês janeiro com maior volume de chuva dos últimos 3 anos em Santa Catarina. Só na Grande Florianópolis choveu mais em uma semana que o esperado para 30 dias.

A prefeitura de Florianópolis decretou situação de emergência na tarde do dia 24 e com a previsão da continuidade da chuva nos próximos dias, o risco de deslizamentos e alagamentos só aumenta e intensifica a possibilidade da gravidade das ocorrências.

Não bastasse o volume de água, a greve da Comcap que amontou o lixo na rua, agora levado pelas chuvas para os bueiros, é uma das responsáveis pela situação de calamidade que vive a capital catarinense. Nas redes sociais, milhares de postagens mostram com exatidão o tamanho da situação e do prejuízo. Tudo entupido. E o lixo correndo junto com o aguaceiro até parar no primeiro buraco.

Obviamente, o trânsito também tem sido diretamente atingido nesses últimos dias. Todavia, a ação rápida da Prefeitura tem dirimido muitos efeitos. No último domingo (24), por exemplo, a liberação para tráfego de veículos da Ponte Hercílio Luz fez a diferença para entrada e saída da Ilha, visto que bolsões de água estavam se formando na cabeceira das Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo e já atrapalhavam o trânsito na região.

Na SC-401, principal acesso ao Norte da Ilha, também chamou a atenção a atuação do poder público municipal, que utilizou uma retroescavadeira para romper a mureta que substituiu o *guard rail* da rodovia para escoamento da água da chuva acumulada, que havia interrompido totalmente o trânsito na região do viaduto do bairro João Paulo.

Para resolver o problema do lixo, além da empresa já contratada para executar o serviço enquanto durar a greve dos trabalhadores da Comcap, outras empresas interessadas em assumir parte do recolhimento de lixo da cidade também poderão ser credenciadas. Segundo a prefeitura, o valor pago será o mesmo que é pago à empresa atual.

Por fim, ficamos na torcida de que as chuvas cessem o mais rápido possível e que todas as mazelas que foram postas à tona pela chuva possam ser corrigidas e novas tragédias sejam evitadas no futuro.

Estado promete para fevereiro nova proposta sobre uso do TRANSPORTE MARÍTIMO em SC

O governo do Estado prevê para fevereiro o lançamento de uma proposta de utilização do transporte marítimo na Grande Florianópolis. A informação foi repassada pelo secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira, em entrevista à NSC TV no dia 13 de janeiro.

Conforme o secretário, através de uma parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o governo está consolidando detalhes que não haviam ficado claros em outros projetos. Desde 2010, várias propostas e diferentes orçamentos já foram apresentados, mas nunca saíram do papel.

“Em 2021, nós teremos um esforço todo concentrado para o transporte aquaviário, para que possamos dar passos firmes na implantação do processo de concessão. No próximo mês, já teremos informações por parte do governador do Estado. O estudo está bem consolidado e passamos agora para uma proposta inicial que vai envolver todos os municípios, para tirar isso do



papel e se tornar realidade”, declarou o secretário.

Em outubro de 2020, a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade havia anunciado um estudo com cinco rotas de transporte marítimo em Florianópolis, com ligações do Sul ao Norte da Ilha.

A análise incluiu as travessias entre Tijuquinhas (Biguaçu) e Canasvieiras; Centro de Biguaçu e o bairro Santo Antônio de Lisboa; São José e a região central de Florianópolis; Palhoça e o bairro Tapera; e a Beira Mar de São José com a Beira Mar Norte da Capital.

Segundo o secretário, essa é uma das

prioridades do governo, que pretende ter um projeto pronto para implantação até 2022. “Não dá pra admitir que a ilha de Santa Catarina, que tem seu potencial turístico, econômico e é a capital do Estado, não tenha transporte aquaviário. Estamos caminhando em passos largos.”

A utopia do transporte marítimo

O primeiro estudo sobre o transporte marítimo em Florianópolis, realizado em 2010, estava preso em uma série de licenças ambientais e de uso de áreas costeiras.

No projeto mais recente, o Departamento de Transportes e Terminais (Deter) chegou a anunciar a operação de dois catamarãs, com capacidade para 200 passageiros cada, ligando São José a Florianópolis. Até o preço da passagem chegou a ser anunciado: R\$ 9.

A operação começaria a funcionar a partir de dezembro de 2018, depois adiada para fevereiro de 2019, mas nunca foi implantada. A inviabilização do projeto foi atribuída aos altos custos e à falta de licenças.

Detran de Santa Catarina é notificado pelo vazamento de dados de motoristas

A equipe de fiscalização da Secretaria Municipal de Defesa do Consumidor entregou no dia 22 de janeiro ao Detran um auto de notificação por conta de uma falha no sistema do órgão. Um erro do site permitiu que dados de infrações do Estado fossem vazados.

Com um único acesso era possível entrar no portal de consulta de infrações, sem necessidade de inserir dados pessoais. De acordo com a prefeitura, foram milhares de casos. Já a diretora do Detran, delegada Sandra Mara Pereira, informou que foram seis as infrações pesquisadas.

Segundo o secretário municipal de Defesa do Consumidor, Gabriel Meurer, o órgão de trânsito tem dez dias para apresentar explicações antes que o Procon tome novas providências.

“Além de desprezitar a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), a falha no sistema fere também o Código de Defesa do Consumidor. A denúncia é bastante grave e, agora, vamos aguardar a versão do Detran para depois avaliarmos os próximos passos da ação”, completa.

O Detran informou que a vulnerabilidade foi alertada ao CIASC (Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina), que desativou temporariamente a consulta para prevenir novas

invasões. A correção foi feita, às 19h36, de 19 de janeiro de 2021, restabelecendo a consulta pública.

A diretora do órgão de trânsito disse que foi identificado o endereço IP utilizado nas consultas. “Das seis consultas a dados de veículos irregulares, uma consulta foi ao veículo que acreditamos que seja do próprio invasor, duas consultas a veículos de pessoas jurídicas e três consultas a veículos de pessoas físicas. A equipe agiu de maneira rápida para conter o incidente impedindo que a

consulta fosse explorada por outros usuários, ou que dados fossem expostos de maneira pública”, anotou Sandra Pereira.

De acordo com o Detran, a CIASC comunicará sobre condutores afetados para possíveis notificações. Já o secretário Gabriel Meurer comunica que os consumidores moradores de Florianópolis que se sentirem lesados pelo não cumprimento do Código de Defesa do Consumidor, podem acessar o site procon.pmf.sc.gov.br e realizarem uma denúncia ou reclamação.



Infraestrutura assina Ordem de Serviço para construção de passarela na rodovia SC-401

A região do Norte da Ilha, em Florianópolis, terá ainda mais segurança aos usuários da SC-401. A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) assinou a Ordem de Serviço para o início da construção de uma passarela para pedestres no acesso ao bairro Ratoles, na rodovia estadual. O investimento do Governo do Estado será de mais de R\$ 2 milhões.

Com 230 metros de extensão, a passarela será implantada no trecho entre o entroncamento para a SC-402, em Jurerê e o entroncamento de acesso ao bairro Santo Antônio de Lisboa. O prazo para a conclusão dos serviços no km Km 7+600 da rodovia é de seis meses.

De acordo com o secretário da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira, essa era uma demanda antiga da região, “Conseguimos dar prosseguimento e tirar do papel esta obra tão aguardada por toda a comunidade. Vamos levar ainda mais segurança para todos que trafegam pelo local”, concluiu.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Tempo de Esperança

O século XXI acaba de entrar em sua idade adulta ao completar seus vinte e um anos, como diz Charles Saba, urbanista e especialista em segurança pública. Aos poucos o Mundo vai se livrando das amarras que o prendem ao passado. Na mochila traz a soma de diferentes culturas sob a forma de conhecimentos incríveis, acumulados ao longo dos milênios, que o impulsionam na direção de um fantástico universo, pronto para ser navegado e descoberto.

As mudanças tecnológicas que estão ocorrendo são tão rápidas que mal dá tempo de acompanhá-las. A escola como a conhecemos e vivenciamos, ficou pequena para os jovens e para as crianças que já nascem prontas para o hoje, enquanto o futuro vira passado em um estalar de dedos.

Um interessante e despretensioso site, o *Camarosnet*, estabeleceu um grupo de discussão que através de diversas fontes, levantou hipóteses, mais do que plausíveis, sobre as mudanças que estão acontecendo em diferentes áreas do conhecimento e que tornarão a vida mais saudável e fraterna.

Nas *idades, no trânsito e no transporte* o impacto terá repercussão imediata na vida das pessoas. Aqui não se trata de predição do futuro, nem de ficção ou de misticismo. Basta, acompanhar o que já está em fase experimental para entender, por exemplo, que as oficinas de reparo de automóveis estão com os dias contados.

Nesse sentido o site da *Camarosnet* mostra que o motor a combustão possui 20.000 peças, enquanto o elétrico, em média, apenas 20. Os veículos elétricos serão vendidos com garantia vitalícia e só poderão ser reparados pelas concessionárias. Em 10 minutos é possível remover um motor elétrico e substituí-lo por outro, novinho em folha. Se a luz de mau funcionamento do motor elétrico acende, o condutor pode dirigir-se para a oficina mais próxima, indicada no painel do carro. Mais rápido do que num lava-rápido e, enquanto toma uma xícara de café a substituição é feita.

Os veículos elétricos e os híbridos já circulam em várias cidades do mundo, a maioria em forma de testes. Nessas cidades, inclusive brasileiras, já é possível encontrar locais para carregar baterias para carros elétricos, inclusive em *shoppings*.

Nos últimos dias muito se polemizou sobre o desmonte das plantas da Ford no Brasil. O que a imprensa brasileira pouco destacou é que esse mesmo movimento ocorreu em outras partes do mundo. Não se esclareceu, também, que a pioneira montadora no Brasil já vinha perdendo espaço para os fabricantes japoneses, coreanos e até chineses e que já percebia o significado da novel tecnologia representada

pelos fabricantes de veículos elétricos, como a jovem e pujante *Tesla*, além da *Apple* e da *Google*, com seus carros elétricos, solares e com energia limpa.

Nos países desenvolvidos já é possível ver estações de recarga e semáforos alimentados por energia solar. Os postos de combustíveis, paulatinamente, perderão seu papel. A chamada energia suja do petróleo e do carvão será substituída pelas novas formas, mais baratas e não poluentes.

Mas isso é só uma parte da história, os *veículos inteligentes*, inclusive coletivos, são menos vulneráveis, baratos e higiênicos e já ganham as ruas sendo testados e em breve estarão circulando.

Assim, ao chamar um táxi ou *Uber*, o mesmo chegará à porta sem condutor. A frota de automóveis particulares deverá despencar, porque será mais econômico e seguro do que ser proprietário de um veículo. O cenário que se apresenta é promissor, o usuário não terá que gastar com taxas, seguros e gastos de manutenção. Mais seguros, os carros inteligentes são capazes de diminuir a velocidade em função do fluxo de veículos, de parar com segurança para a travessia de um pedestre ou animal. Serão capazes de identificar a aproximação de um veículo em uma transversal, antes mesmo de chegar na esquina, e outros procedimentos do tipo.

O mesmo ocorrerá com a frota de ônibus urbanos e intermunicipais, que sem motoristas ou cobradores serão muito mais baratos, higiênicos e seguros, pois administrados e dirigidos por eficientes ferramentas de inteligência artificial.

Segundo o *Camarosnet*, *aproximadamente 1,2 milhão de pessoas morrem a cada ano em acidentes de carro em todo o mundo, incluindo distração ou direção embriagada. Agora temos um acidente a cada 60.000 milhas; com direção autônoma cairá para 1 acidente em 6 milhões de milhas. Isso salvará mais de um milhão de vidas em todo o mundo a cada ano.*

Para entender melhor o que está ocorrendo basta olhar para os *smartphones*, quem imaginaria há pouco tempo atrás que um telefone se transformaria em uma potente câmera fotográfica ou em uma filmadora e que milhares de pessoas teriam acesso à esses equipamentos. Quem imaginaria nos finais da década de 90, do século anterior, que seria possível fotografar sem filmes e sem a necessidade de revelação.

E os aparelhos de TV, finos, com imagem perfeita e com acesso direto às redes sociais e centenas de milhares de filmes e noticiários de várias partes do mundo. E, detalhe! o *streaming* - a tecnologia de transmissão de conteúdo online

que permite assistir filmes, séries, músicas e entrevistas - já está substituindo o serviço por cabo, sem os elevados custos representado por essas empresas.

O exemplo mais notório desse exuberante mundo novo é o que estamos vivendo, exatamente agora, com as vacinas que foram desenvolvidas em menos de um ano e já estão sendo aplicadas.

Provenientes de diversos países, esses imunizantes estão usando tecnologia e metodologia de ponta. E, importante que se diga, conseguiram em tempo record fazer o que no passado levava anos e até décadas. Frisa-se, ainda, com padrão de qualidade e respeitando os protocolos internacionais, exigidos pelas agências regulatórias para sua aprovação.

Toda a inovação tecnológica disponível, tornar-se-á ainda mais rápida com a inteligência artificial: como o reconhecimento facial, no meio de multidões, os novos padrões de tecnologia para as áreas de saúde, educação, emprego, meio ambiente, trânsito, transportes e cidades, entre outras áreas do conhecimento.

Não é sem razão que o mundo não aceita mais, como *normalidade*, os acidentes de trânsito, a poluição ambiental, as agressões sonoras, a falta de tratamento da água e do esgoto, o lixo na rua, as habitações precárias, o menosprezo pela floresta, a desigualdade social, a corrupção e, pasmem, o trololô entre a extrema esquerda e extrema direita com a conversa fiada entre especialistas do nada que no jornalismo interpretativo tentam impor suas ideias, como verdades.

Maravilhoso mundo novo!!! Com suas redes sociais, transmissão por streaming, que coloca na ponta dos dedos o direito de escolher algo que vai muito além da imposição de verdades televisivas. *E, percebam! o 5G ainda não chegou...*

O século XXI com suas conquistas científicas e tecnológicas devolverá ao cidadão o que havia perdido no meio da fumaça e de um trânsito caótico e violento.

A tão sonhada mobilidade urbana parece estar chegando neste *tempo de esperança*.

* 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.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 246. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança.

Carteira Digital de Trânsito vai permitir transferir veículos

A CDT (Carteira Digital de Trânsito) vai ganhar novas funções e permitir até fazer a transferência de veículos em 2021. O aplicativo, criado em 2019, inclui a CNH Digital e oferece vários serviços, como alerta sobre o vencimento da Carteira Nacional de Habilitação, consulta de multas, informação sobre recalls e permite pagar multas com até 40% de desconto.

Segundo o diretor-geral do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), Frederico Carneiro, a CDT terá dois novos recursos no próximo semestre. O primeiro deles será a função “real infrator”. Com ela, será possível indicar o condutor que foi multado. Tudo validado no aplicativo. Ela chega no primeiro trimestre.

Transferência de carros até junho

Segundo o chefe do Denatran, até junho de 2021 a CDT vai liberar a função para realizar a transferência dos veícu-



los. O recurso, claro, só vai funcionar para quem já estiver cadastrado na CDT. Segundo Frederico Carneiro, o app superou recentemente os 10 milhões de usuários. “Com os Detrans conectados, a transferência dos veículos será quase instantânea”, diz.

No caso da função “real infrator”, Carneiro antecipa que o processo será semelhante. “O carro está no seu nome. Aí, no fim de semana você empresta para um primo e ele é multado. Nesses casos, será possível indicar quem levou a multa. Um usuário envia o comando

a outro, eles conversam e indicam o real infrator pelo aplicativo”, conta.

Atualmente, a CDT já permite indicar o principal condutor de um veículo. A função permite que o proprietário de um veículo aponte quem é o principal condutor, aquele que mais dirige. Assim, ao indicar o motorista mais habitual, as multas vão diretamente para ele, e não para o dono.

Exame toxicológico

Frederico Carneiro afirmou também que o Denatran estuda incorporar o exame toxicológico à Carteira Digital de Trânsito. Segundo o diretor-geral do Denatran, a CDT terá um campo para motoristas profissionais.

“Vamos começar a desenvolver. Vai ter geolocalização, lista de empresas credenciadas. O usuário vê no aplicativo qual o laboratório mais próximo, e o resultado sai na CDT com a validade”, descreve.

Denatran publica agenda regulatória para o biênio 2021-2022

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) publicou a agenda regulatória para o biênio 2021-2022. Entre os temas que terão atenção especial do órgão nos próximos dois anos está a revisão do processo de formação de condutores, a regulamentação de veículos autônomos (sem condutor) e uma nova regulamentação da aplicação de multas a pedestres e ciclistas. A portaria com a nova agenda foi publicada no Diário Oficial da União (DOU).

A agenda do próximo biênio também vai debater a regulamentação do drogômetro, aparelho similar ao bafômetro e que identifica a ingestão de drogas, mas que ainda não tem um regulamento para a implementação do aparelho nas fiscalizações de trânsito.

A agenda também vai tratar da revisão do normativo sobre o exame toxicológico; das normas de segurança dos ônibus duplo piso (dois

andaes); da regulamentação da inspeção técnica veicular revisão; da elaboração de normativos sobre segurança de motociclistas e revisão do normativo sobre tacógrafo, entre outros temas.

A agenda

Segundo o Ministério da Infraestrutura, pasta a qual o Denatran é ligado, a agenda tem por finalidade determinar as matérias de cunho regulatório ou normativo a serem estudadas pelo departamento em “períodos preestabelecidos para, em seguida, serem submetidos para apreciação e aprovação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), ou em outras instâncias competentes de regulação mais adequadas”.

De acordo com a portaria, caberá às coordenações do Denatran a implementação e o acompanhamento da agenda regulatória. Os temas podem sofrer ajustes, mediante indicação do Ministério da Infraestrutura. (Agência Brasil)



RENAJUD pode bloquear CNH de condutor devedor

Desde a assinatura do acordo de cooperação técnica entre o Ministério da Infraestrutura, o Conselho Nacional de Justiça e o Ministério da Justiça e Segurança Pública, no fim do ano passado, o WS-Renajud – ferramenta eletrônica que interliga o Judiciário e o Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, passou a ser integrado ao processo judicial eletrônico. Possibilitando, dessa forma, o bloqueio da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de condutores que estão com débitos. Anteriormente, as solicitações eram enviadas através de ofícios diretamente ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

O QUE MUDOU

O diretor-geral do Denatran, Frederico de Moura Carneiro, explica que desde então, os juízes, usuários do Processo Judicial Eletrônico (PJe), podem encaminhar suas ordens diretamente ao Renach, quando se tratar de condutores, ou ao Renavam, no caso de veículos, por meio dessa nova funcionalidade.

“A principal mudança é a agilidade no cumprimento das ordens judiciais, pois, com a integração dos sistemas Renach e Renavam ao PJe por meio do WS-Renajud, não será mais necessário o envio das ordens judiciais aos Detran ou Denatran para cumprimento. O próprio juiz poderá incluir sua decisão para cumprimento imediato. Essa funcionalidade já está disponível aos magistrados”, garante o diretor-geral do Denatran.





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

COMPULSÃO PARA VELOCIDADE

Compulsão pode ser sintoma de ansiedade e carência afetiva.

Precisamos analisar com detalhes a compulsão para velocidade. As estatísticas mostram que a maior incidência de acidentes em que a velocidade foi fator de risco principal acontecem com jovens entre 18 e 25 anos.

Será que esses jovens são portadores de “Compulsão para Velocidade”?

E o que é “Compulsão”?

É fazer alguma coisa de maneira exagerada como é comer demais, fumar de mais, exagerar na atividade física, jogar muito, dirigir em alta velocidade o que pode ser uma maneira de se expressar ansiedade, tensão. A compulsão é isso, o indivíduo sente-se compelido, atraído para determinada coisa mesmo sabendo que não deve, que não pode, que não quer. Parece que tudo surge devido a conflitos, dificuldade para resolver problemas, dúvidas na definição de rumos a tomar, falta de decisões, medo, ansiedade, carência. Não se trata de uma doença, mas de um sinal e sintoma que necessita de atenção. Em consequência a compulsão nada mais é que a exteriorização inconsciente de conflitos que gera comportamento irregular.

Observe que o jovem é um estreante,

um debutante na vida. Tudo é surpreendente, magnífico, tudo é emoção, tudo quer experimentar. A liberdade para executar o que quer tem que estar sempre presente. Qualquer obstáculo diante de objetivos é atropelado quase sempre com fúria, represália e muitas vezes com violência. Saber entender e conduzir esse jovem faz-se necessário.

Aos dezoito anos parte para uma nova emoção, ter a carteira de motorista. Sem ainda saber dirigir já pensa em correr, desenvolver velocidade e sentir o prazer da direção. Quando os conflitos existem, o novo portador da carta de habilitação evoluirá para os excessos de velocidade demonstrando claramente a compulsão.

A todo momento nas ruas vemos esses jovens, sentem a necessidade de despertar a atenção de todos através da velocidade, de uma frenagem abrupta, um arranque rápido, um ronco do motor barulhento. São esses que nos fins de semana enchem as manchetes com acidentes absurdos.

Você se identifica como portador desse sinal e sintoma?

Isso não é nenhum absurdo. O que é preciso é ter consciência de que se está tendo um distúrbio de comportamento

que muitas vezes não identificamos o motivo e o agente causal pode ser aquele algo mal resolvido esquecido no inconsciente.

Existe alguma coisa que se possa fazer?

Claro que existe. Dissemos que a compulsão é um sinal e não uma doença, mas que necessita cuidados, orientação, para que o portador identifique seus conflitos e corrija seu comportamento. Ele necessita do psicólogo para fazer uma psicoterapia.

Muito nos preocupa aqueles que desenvolvendo excesso de velocidade podem causar danos a si mesmo e causarem danos materiais e corporais a terceiros. Qualquer veículo, leve ou pesado, considera-se como máquina extremamente perigosa, daí estarmos permanentemente atuando na prevenção de acidentes quando pilotando uma motocicleta, dirigindo um automóvel, caminhão, ônibus ou mesmo transitando como pedestre numa via pública.

* 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.

INTOLERÂNCIA NO TRÂNSITO

A intolerância no trânsito entre motociclistas e motoristas foi tema da reportagem do programa Correio Manhã, da TV Correio – emissora afiliada da Rede Record -, na Paraíba, no dia 15 de janeiro. O repórter Oscar Xavier consultou a educadora de trânsito e Observadora Certificada do Observatório Nacional de Segurança Viária, Abimadabe Vieira, que opinou sobre possíveis formas para solucionar essa rivalidade.

Essa disputa por espaço gera desrespeito, intolerância e sinistros de trânsito entre

condutores e motociclistas. Segundo levantamento da reportagem, apenas no último

final de semana, o Hospital Estadual de Emergência e Trauma Senador Humberto Luce-



na registrou 68 ocorrências na emergência que envolveram motociclistas, enquanto que, apenas duas outras ocorrências foram de passageiros em automóveis.

“Nós acreditamos que o investimento em transporte público, transporte coletivo, de qualidade, com credibilidade e com preço acessível, vai desestimular esses jovens a comprarem esses meios de transporte individual”, argumenta Abimadabe Vieira, e acrescenta, “um outro investimento que nós entendemos é o respeito, é a empatia no

trânsito. É importante essa harmonia para que não aconteça a violência no trânsito”.

Questionada sobre a falta de atenção e conhecimento às regras de trânsito por parte da população, Abimadabe ressaltou, “Nós estamos ancorados no artigo 35 do Código de Trânsito Brasileiro que prevê justamente o maior cuidado do menor e assim, sucessivamente, até o ciclista cuidar do pedestre. O importante é que todos fiquem atentos às leis e regras de trânsito e suas mudanças para que exista uma segurança maior”.

DPVAT 2021: Caixa assume gestão dos recursos e pagamentos

A Caixa Econômica Federal começou a receber as solicitações do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (Dpvat). Inicialmente, os pedidos de indenização deverão ser feitos nas agências da Caixa e, em breve, o banco também disponibilizará o aplicativo Caixa Dpvat, tornando as operações 100% digitais.

A Caixa assumiu no dia 18 de janeiro a gestão dos recursos e pagamentos do Dpvat, após contrato firmado no dia 15 com a Superintendência de Seguros Privados (Susep), autarquia federal ligada ao Ministério da Economia que regula o mercado de seguros.

A Caixa receberá os avisos de sinistros ocorridos a partir do dia 1º de janeiro de 2021.

Acidentes ocorridos até 31 de dezembro do ano passado, independentemente da data de aviso, permanecem sob responsabilidade da Seguradora Líder, até então gestora do seguro.

De acordo com o presidente da Caixa, Pedro Guimarães, todos os pagamentos do seguro serão realizados “única e exclusivamente” pelo aplicativo Caixa Tem. “É o banco digital da Caixa, onde as contas são gratuitas e



onde há uma grande pulverização de todos os brasileiros nos lugares mais remotos, como já demonstramos pelo pagamento do auxílio emergencial, do saque imediato emergencial do FGTS e do BEM”, disse.

Guimarães explicou que mais de 105 milhões de pessoas já têm a conta digital do banco e a estimativa é que em torno de 500 mil pessoas ao ano tenham demandas do DPVAT. “A grande maioria já deve ter conta no banco digital da Caixa, no Caixa Tem. E quem não tiver, nós abriremos a conta de graça. Esse é um movimento muito importante para minimizar problemas, fraudes, em especial para pessoas mais humildes, eliminando os intermediadores”, explicou.

A solicitação é gratuita e pode ser feita tanto pela vítima quanto pelo beneficiário. Após a entrega da documentação, a Caixa tem 30 dias para análise e pagamento. Em caso de dúvidas, basta acessar a página do Dpvat no portal da Caixa. Desde o dia 19, o telefone 0800 726 0207 também está disponível para atender a população.

Regras

Não há nenhuma mudança nas regras de indenização. Criado pela Lei 6.194/1974, o Dpvat indeniza vítimas de acidentes de trânsito, sejam motoristas, passageiros ou pedestres, brasileiros ou estrangeiros, independentemente da culpa. A indenização é paga em casos de morte, invalidez permanente total ou parcial e para o reem-

bolso de despesas médicas e hospitalares da rede privada por danos físicos causados por acidentes com veículos automotores de via terrestre ou por suas cargas. Estão enquadrados os acidentes de trânsito envolvendo carros, motos, caminhões, caminhonetes, ônibus e tratores (sujeitos ao licenciamento do Detran).

Nos casos de morte, o valor da indenização é de R\$ 13,5 mil. Nos casos de invalidez permanente, o valor é de até R\$ 13,5 mil, variando conforme a lesão da vítima. Já as despesas médicas e hospitalares são reembolsadas em até R\$ 2,7 mil, considerando os valores gastos pela vítima em seu tratamento. O prazo para solicitação é de até três anos da data do óbito,

ciência da invalidez ou do acidente, conforme o caso.

Dpvat em 2021

O seguro é pago anualmente por todos os proprietários de veículos automotores. Para este ano, entretanto, o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) aprovou prêmio zero para o Dpvat, ou seja, ele não será cobrado dos consumidores.

De acordo com a Susep, isto só foi possível porque há um excedente de recursos, pago pelos proprietários de veículos no passado, que hoje gira em torno de R\$ 4,3 bilhões. Se não fosse realizada a devolução dos recursos os prêmios do seguro Dpvat variariam entre R\$ 11,27 (DF) a R\$ 86,67 (RO), para veículos de passeio, e entre R\$ 87,14 (SP) e R\$ 696,41 (RR), para motos, dependendo do estado no qual o veículo foi licenciado.

“Com certeza teremos recursos para todo ano. É uma redução financeira significativa para todos os contribuintes do país”, disse a superintendente da Susep, Solange Vieira. Segundo ela, ainda no primeiro semestre deste ano o governo deve encaminhar um projeto ao Congresso para discutir uma nova política para o Dpvat. *(As informações são da Agência Brasil)*

Mais de 280 mil vítimas e herdeiros receberam o Seguro DPVAT em 2020

Um dos mais violentos do mundo, o trânsito brasileiro vitima centenas de milhares de pessoas ao ano. E como amparo social aos acidentados e seus familiares, o Seguro DPVAT pagou, de janeiro a novembro de 2020, mais de 281 mil indenizações a vítimas e seus beneficiários, totalizando R\$1,126 bilhão em valores indenizados.

Nesses 11 meses, somente as ocorrências envolvendo motocicletas representaram 79% do total de pagamentos (222.458). Já considerando os tipos de cobertura, 67% das indenizações (190.323) foram concedidos para vítimas que sofreram alguma sequela

permanente.

Na análise por região, o Nordeste se destaca somando mais de 85 mil indenizações pagas e o Sudeste com mais de 83 mil indenizações pagas.

Dos mais de 281 mil casos indenizados entre janeiro e novembro deste ano, 59% das vítimas foram os próprios motoristas dos veículos. Os pedestres representaram 29% das ocorrências indenizadas e os passageiros corresponderam a 13%. Em 76% dos registros, os acidentados eram do sexo masculino e 48% pertenciam à faixa entre 18 e 34 anos. *(As informações são da Seguradora Líder)*





Código de Trânsito Brasileiro completa 23 anos

No dia 23 de janeiro de 1998 passou a vigorar o Código de Trânsito Brasileiro, que veio substituir o velho Código Nacional de Trânsito. Mais do que punir ou fixar multas, o CTB foi estabelecido, principalmente, para educar o cidadão brasileiro sobre o seu papel no trânsito. Sejam motoristas, ciclistas, pedestres ou motociclistas.

O Código de Trânsito Brasileiro foi elaborado pelos representantes do Poder Público e da Sociedade Civil Organizada e contou com a aprovação do Congresso Nacional, como Lei n. 9.503/1997. Teve, inicialmente, 20 capítulos, 341 artigos e 2 anexos, mas, ao longo destes 23 anos, já passou por diversas alterações, com um total de 39 Leis modificadoras.

“A legislação de trânsito brasileira começou de maneira esparsa em 1910, tendo o 1º Código Nacional de Trânsito sido publicado somente em janeiro de 1941 (Decreto-Lei n. 2.994, de 28JAN41). Este Código teve vida curta, apenas alguns meses, posto que em setembro do mesmo ano foi revogado e substituído pelo 2º Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei n. 3.651, de 11SET41). O qual, por sua vez, teve vigência por 25 anos, tendo sido substituído em 1966 pelo 3º CNT (Lei n. 5.108, de 21SET66). E, este se manteve válido por pouco mais de 31 anos, até 98 quando, então, passou a valer o atual CTB”, explica o comentarista do CTB Digital da Perkons, Julyver Modesto de Araujo.

Segundo o livro “100 anos da legislação de trânsito no Brasil”, desde 1996 o Brasil apresentava um alto número de acidentes, considerando a proporção de veículos por habitantes.

Visando contê-los, o CTB apresentou uma importante inovação, que foi um capítulo específico sobre os crimes de trânsito. Nestes 23 anos de vigência, o CTB já foi complementado por 813 Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, mas nem todas estão em vigor. Algumas já foram alteradas ou substituídas.

Criaram-se, neste período, novas regras para condutores, para pedestres

– que também passaram a ser passíveis de multas, embora ainda sem regulamentação –, para ciclistas, além de outros segmentos que direta ou indiretamente têm participação ativa no trânsito.

UM ANO DE MUITAS MUDANÇAS NAS LEIS DE TRÂNSITO

Em 2021 o CTB passará por diversas mudanças que entrarão em vigor a partir do mês de abril. A Lei 14.071, publicada em 13 de outubro de 2020 concede, por exemplo, mais prazo para renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A nova norma prevê também que, em casos de lesão corporal e homicídio causados por condutor embriagado, mesmo que sem intenção, a pena de reclusão não pode mais ser substituída por outra mais branda, restritiva de direitos. Outra importante mudança foi a alteração do sistema de pontuação para suspensão da CNH. Este passará a ser gradativo: 40 pontos para quem não tiver cometido infração gravíssima; 30 pontos para quem tiver cometido uma infração gravíssima; e 20 pontos para quem tiver duas ou mais infrações do tipo. Para os profissionais do volante, a penalidade será imposta quando o infrator atingir 40 pontos.

Uma comemorada inovação do CTB em 2021 será a criação do Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), em que serão cadastrados aqueles que não tenham cometido infração de trânsito sujeita a pontuação nos últimos 12 meses. Isso vai viabilizar a concessão de benefícios fiscais por parte de estados e municípios.

“Alterações na legislação são importantes para acompanhar os avanços tecnológicos e da própria sociedade, mas de nada adiantará se a população não se conscientizar de que um trânsito seguro é responsabilidade e dever de todos. Diminuir o número de mortes e acidentes em nossas ruas e estradas deve ser a meta de todo cidadão”, comenta Luiz Gustavo Campos, diretor e especialista em trânsito da Perkons.

Dados oficiais de 2019 mostram queda irrisória no número de mortes no trânsito brasileiro

Foram divulgados pelo Ministério da Saúde, os números oficiais de mortes por acidentes de trânsito no Brasil em 2019. Segundo os dados, morreram 31.945 pessoas em decorrência do trânsito brasileiro. O número é cerca de 2% menor que o registrado em 2018, ano em que foram registrados 32.655 óbitos.

Em 2017 foram 35.374 mortes, 7,7% a mais que em 2018. “Vinhemos de uma tendência de queda e em 2019 houve uma estabilidade. Acredito que é preciso acender uma luz de alerta”, afirma Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

PERFIL DAS VÍTIMAS

Conforme os dados do Ministério da Saúde, os motociclistas foram os que mais perderam a vida nas vias e rodovias do Brasil. Foram 11.435 mortos nessa condição. Em seguida estão os ocupantes de automóveis (7.282) e os pedestres (6.018). A faixa etária mais vulnerável, segundo os dados, está entre 20 e 29 anos.

No Brasil, para cada morte de motociclista, 16 outros ficam inválidos.

“Infelizmente são raros os acidentes em que os motociclistas saem ilesos. Até mesmo uma queda, que a princípio pode parecer algo simples, traz graves consequências ao condutor, podendo até resultar em óbito”, explica Pietsak.

Conforme a especialista, é importante avaliar o motivo que faz com que os motociclistas sejam as grandes vítimas do trânsito. “Primeiro e mais óbvio é a questão de ser um veículo em que o condutor fica completamente exposto. Com isso, qualquer acidente tem consequências graves e sérias. Um segundo fator é a dificuldade de ser visto. A motocicleta pode, facilmente, se “perder” no ponto cego dos veículos e isso resultar em acidente”, argumenta Pietsak.

Ainda de acordo com as estatísticas, quase 84% das mortes são de cidadãos

do sexo masculino.

“Há diversos fatores que impactam profundamente na ocorrência e gravidade dos acidentes de trânsito. Esses fatores estão relacionados à qualidade da infraestrutura viária, às condições do veículo e ao comportamento dos usuários de veículos. A velocidade, por exemplo, é um fator de risco que aumenta a probabilidade de colisões”, diz a especialista.

Além disso, de acordo com a especialista, no trânsito participam também condutores de outros veículos que “esquecem” o que diz o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). “Respeitadas as normas de circulação e conduta, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres. Muitos acreditam que tem mais direito de estar naquela via e acabam se envolvendo em acidentes onde, a principal vítima é o motociclista”, explica.

A região Sudeste foi a líder em número de mortes totais no trânsito brasileiro, seguida da Região Nordeste.

A especialista afirma que a solução para a redução dos acidentes e mortes no trânsito é o respeito às normas estabelecidas.

“A empatia, a humanização do trânsito, ter em mente que o trânsito é um ambiente social e democrático onde todos tem o direito de estar e precisam de segurança para isso. Imaginar que no outro veículo ou um pedestre, poderia, muito facilmente, ser alguém de sua própria família. Tratar os demais como gostaríamos de ser tratados é uma máxima que vale para todos os momentos de nossas vidas e no trânsito ela deve ser aplicada sempre, disso pode depender a vida de outra pessoa. Nosso comportamento deveria ser sempre o mesmo, independente de leis”, conclui.





Desembargador é condenado a indenizar guarda que OFENDEU em R\$ 20 mil

O juiz José Alonso Beltrame Júnior, da 10ª Vara Cível de Santos, condenou o desembargador Eduardo Almeida Prado Rocha de Siqueira a indenizar por danos morais, em R\$ 20 mil, o guarda Cícero Hilário Roza Neto.

Em julho do ano passado, o desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo foi flagrado humilhando um guarda civil municipal de Santos, no litoral de São Paulo, após ser multado por não utilizar máscara enquanto caminhava na praia.

Um vídeo da época mostra Eduardo Almeida Prado Rocha de Siqueira chamando o guarda municipal de 'analfabeto', rasgando a multa e jogando o papel no chão e, por fim, dando uma 'carteirada' ao telefonar para o secretário de Segurança Pública do município, Sérgio Del Bel, para que o mesmo 'intimidasse' o guarda municipal.

"A série de posturas teve potencial para humilhar e menosprezar o guarda municipal que atuava no exercício da delicada função de cobrar da população posturas tendentes a minimizar os efeitos da grave pandemia, que a todos afeta", escreveu o magistrado.

"Foram superados os limites do razoável, quando o requerente foi tratado como analfabeto, menosprezando-se sua pessoa e função em diversos momentos", prossegue o juiz.

INQUÉRITO

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), suspendeu no último dia 18 um



inquérito do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que investiga criminalmente a conduta do desembargador Eduardo Siqueira.

Em dezembro do ano passado, a Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça autorizou a abertura de inquérito sobre o desembargador. O magistrado está afastado do cargo desde 25 de agosto por decisão do Conselho Nacional de Justiça (CNJ). A defesa de Siqueira acionou o Supremo para garantir a volta ao posto.

O ministro Gilmar Mendes atendeu a um pedido da defesa do desembargador. O ministro entendeu que há indícios de violação dos princípios do contraditório e da ampla defesa durante o julgamento do STJ que autorizou a abertura de inquérito para apurar se Siqueira cometeu crime de abuso de autoridade e se houve infração de medida sanitária por parte do magistrado.

Motorista vítima de perseguição e vandalismo deve ser indenizado

A juíza titular do 6º Juizado Especial Cível de Brasília condenou os acusados de perseguir e depredar veículo de possível testemunha de agressão, ao pagamento de danos morais e materiais.

O autor conta que, no dia 14/05/2020 por volta de 04h20, trafegava com seu veículo por uma avenida de Taguatinga quando viu três indivíduos agredindo algumas pessoas em frente a um motel, ao que reduziu a velocidade para observar a situação. Ao perceberem que eram observados, os agressores entraram em um veículo e iniciaram perseguição contra o autor. Assustado, após seu carro apresentar defeitos mecânicos, o autor parou em um posto de gasolina próximo a uma delegacia e pediu ajuda. Acompanhado de agentes policiais, retornou ao local onde estacionou o carro e viu os agressores arremessando pedras contra seu veículo, danificando-o severamente. Os policiais perseguiram os réus e efetuaram prisão em flagrante.

Diante dos fatos, o autor afirma ter sofrido prejuízo material de R\$20.092,49, referente ao conserto do carro, e mais R\$130,16 relativo à infração de trânsito praticada no momento em que tentava escapar dos acusados. Requereu ressarcimento

pelos prejuízos materiais e compensação pelos danos morais suportados.

Embora tenham comparecido à audiência de conciliação, os acusados não apresentaram contestação. Desse modo, foi induzida a ocorrência da revelia e os fatos alegados pelo autor foram tidos como verdadeiros.

Após a análise dos documentos e fotografias juntados aos autos, a juíza entendeu cabível a reparação do valor comprovado pelo autor com o conserto do veículo. Quanto à infração de trânsito, arazou que "apesar da afirmação do autor, este não colacionou nenhum comprovante de existência da infração e nem que tenha ocorrido no dia e horário do fato descrito na inicial". Desse modo, o pedido para devolução do valor da infração foi julgado improcedente.

Em relação ao pedido de reparação por danos morais, a julgadora afirmou que a ausência de contestação das partes réus, juntamente com o boletim de ocorrência, são suficientes para demonstrar o direito vindicado para reparação por danos morais. Assim, condenou os acusados ao pagamento de R\$ 3mil, a título de compensação por danos morais.

Cabe recurso à sentença.

Indenização da Lei Ferrari pode ser afastada quando montadora não observa regime de penalidades gradativas

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve acórdão do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) que, reconhecendo a culpa recíproca de uma concessionária e uma montadora de veículos pela rescisão do contrato entre elas, dispensou-as do pagamento das indenizações previstas na Lei 6.729/1979, conhecida como Lei Ferrari.

Durante a concessão para revenda de automóveis e prestação de serviços, as infrações contratuais praticadas pela concessionária foram consideradas graves o suficiente para provocar a resolução do contrato, mas a montadora concedente não observou o regime de penalidades gradativas previsto em lei.

No recurso ao STJ, a concessionária argumentou que a declaração de culpa recíproca não justificaria o afastamento das indenizações, e pediu que fosse assegurada a apuração do valor indenizatório de cada uma das partes. A montadora – em outro recurso especial – sustentou seu direito à indenização, mesmo que a rescisão do contrato não tenha sido precedida da aplicação gradativa das penalidades.

Condição indispensável

Segundo o relator, ministro Paulo de Tarso Sanseverino (foto), o STJ entende que a aplicação de penalidades gradativas é condição indispensável para a resolução do contrato de concessão por infração contratual, independentemente de prévia regulamentação por meio de convenção da marca (artigo 22, parágrafo 1º, da Lei 6.729/1979).

O magistrado lembrou que a norma que determina a aplicação de penalidades gradativas tem aplicabilidade imediata, de modo que, não havendo convenção da marca, caberia à montadora, na condição de concedente, inserir essa previsão em seus contratos, a fim de atender ao comando legal.

Para o relator, foi justa a solução encontrada pelo TJSP. "Essa solução para a lacuna normativa da Lei Ferrari, a meu juízo, merece ser encampada por esta Corte Superior, ainda que pelos outros fundamentos declinados neste voto, tendo em vista a necessidade de se atribuir alguma consequência jurídica para o descumprimento da norma que exige a gradação de penalidades. Do contrário, a referida norma se tornaria letra morta, frustrando, assim, o escopo da lei, que é proteger o concessionário ante a posição econômica dominante da montadora na relação contratual", afirmou.

Liberdade contratual

De acordo com o ministro, o STJ tem precedente (REsp 966.163) no sentido de que a Lei Ferrari não restringiu a liberdade contratual das partes a ponto de impedir a denúncia imotivada do contrato – caso em que as obrigações se resolvem em perdas e danos em favor da parte inocente.

"É possível a resolução imotivada do contrato de concessão por qualquer das partes, em respeito à liberdade contratual, sem prejuízo da obrigação de reparar perdas e danos experimentados pela parte inocente", frisou.

O ministro observou que a jurisprudência do tribunal também prevê a possibilidade de o magistrado emitir juízo sobre a gravidade das infrações imputadas à concessionária, na hipótese de ausência de pactuação de penalidades gradativas, de modo a aferir a culpa pela resolução do contrato (REsp 1.338.292).

Deslealdade processual

Sanseverino explicou ainda que o artigo 24 da Lei Ferrari estabelece uma série de parcelas indenizatórias devidas à concessionária quando o concedente "der causa à resolução do contrato".

Na hipótese em julgamento, como o TJSP entendeu serem graves as infrações praticadas pela concessionária, não há como afastar a sua culpa pela resolução do contrato, afirmou o ministro.





Deputada propõe incluir disciplina de educação no trânsito nas escolas

Incluir a disciplina de educação no trânsito nos currículos da educação infantil, do ensino fundamental e do ensino médio, esse é o tema do PL 784/2015 que está tramitando na Câmara dos Deputados.

De autoria da deputada Christiane Yared (PL-PR), o projeto altera a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.

Conforme o PL, a educação no trânsito entraria no rol de abrangência obrigatória, assim como hoje estão o estudo da língua portuguesa, da matemática. Além do conhecimento do mundo físico e natural, e da realidade social e política, especialmente do Brasil.

Para Yared, a intenção é reduzir o número de vítimas de acidentes de trânsito mediante a promoção e o incentivo da educação no trânsito.

PL propõe incluir motoristas profissionais no grupo prioritário para receber a vacina contra a Covid-19

Incluir profissionais como motofretistas, motoristas de aplicativos e de veículos de transporte público de passageiros, além de taxistas e motoristas de transporte rodoviário no grupo prioritário para receber a vacina contra a Covid-19. Esse é o tema do PL 5524/20 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.



De autoria do deputado Ruy Carneiro (PSDB-PB), o PL pretende incluir esses profissionais já na primeira fase de vacinação.

Além dos profissionais do transporte, o projeto também acrescenta profissionais da educação e de segurança pública ao grupo prioritário da vacina.

Para Carneiro, os planos governamentais de vacinação colocam devidamente idosos e profissionais da saúde como prioridade – e assim deve ser em todo o Brasil.

“No entanto, o governo negligencia as necessidades dos motoristas, motoboys, profissionais da segurança pública e da educação no Brasil. Estes também devem ser inseridos nas listas de prioridade em razão das atividades

“A inclusão na matriz curricular brasileira da educação no trânsito auxiliará no desenvolvimento psíquico e moral. Formando condutores, pedestres, passageiros e educadores mais responsáveis e comprometidos com o próximo”, afirma a deputada em sua justificativa.

A deputada diz ainda que para a maioria dos problemas a solução é a prevenção. “Imagina quantos acidentes podemos evitar com uma simples medida. Precisamos parar de sermos reativos para controlarmos a situação. A educação é a base de uma sociedade desenvolvida e pode ser ela a grande solução para o fim de tantas mortes nas nossas vias”, conclui.

Tramitação

O Projeto de Lei está apensado ao PL 5163/19 e está sujeita à apreciação do Plenário da Câmara.

que exercem”, argumenta.

O deputado diz ainda que a segunda categoria mais afetada pela pandemia são os profissionais de transporte, de acordo com o pesquisador Yuri Oliveira Lima, da Universidade Federal do Rio de Janeiro. “A probabilidade de contágio destes profissionais é de setenta e um por cento (71%). Todos eles desempenham e desempenham um papel fundamental na sociedade. Transportando pessoas, principalmente os profissionais de saúde e da segurança pública, e mercadorias de primeira necessidade”, justifica.

TRAMITAÇÃO

O Projeto de Lei está aguardando despacho do presidente da Câmara dos Deputados.



Deputado propõe que previsão de ciclovias seja obrigatória em todos os projetos da malha viária urbana

Obrigar a previsão de um percentual de ciclovias em todos os projetos de modificação da malha viária urbana e tornar seu uso modalidade de transporte regular, esse é o tema do PL 5367/20 que está tramitando na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Juninho do Pneu (DEM-RJ), o projeto cria a lei para incentivar o uso de meios de transportes urbanos sustentáveis.

Conforme o PL, o uso da bicicleta deve ser considerado uma modalidade de transporte regular, de caráter individual, sendo obrigatória a previsão de um percentual de ciclovias ou ciclofaixas quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas.

Para o deputado, a adoção dessas medidas é imprescindível.

“É cada vez mais considerável que o ser humano procure maneiras e formas

de evitar a degradação do meio ambiente. Não apenas para preservar nosso planeta para as gerações futuras, mas para sua própria subsistência”, justifica.

Juninho do Pneu diz ainda que os problemas enfrentados no trânsito apenas demonstram o nível de preocupação a que estamos sujeitos atualmente. “A adoção de meios de transportes individuais de locomoção urbana é de suma importância. Não só para o sistema geral de transporte, como para a natureza, o meio ambiente, mas para os usuários em geral. A utilização de meios de transportes ativos, como é o caso da bicicleta, representa um enorme ganho para a sociedade como um todo”, argumenta.

TRAMITAÇÃO

O projeto de lei começou a tramitar recentemente e está aguardando despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

PL pretende permitir trânsito de veículo com licenciamento vencido enquanto durar pandemia

O Projeto de Lei 5345/20 pretende permitir o trânsito de veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque que apresente o Certificado de Licenciamento Anual de 2019. Isso enquanto durar a vigência do estado de calamidade pública decorrente do novo coronavírus.

O texto em tramitação na Câmara dos Deputados estabelece que a medida terá caráter excepcional e temporário, já que o Código de Trânsito Brasileiro determina multa e recolhimento caso o licenciamento do veículo esteja vencido.

“Sob nenhum aspecto importará em perdão ou abstenção à cobrança de li-

cienciamento anual, multas ou taxas”, diz o autor do projeto, deputado Roberto de Lucena (Pode-SP). Trata-se, segundo ele, de assegurar a liberdade de ir e vir e o direito ao trabalho na pandemia.

PARCELAMENTO

Segundo o projeto, caberá ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) garantir o parcelamento do licenciamento 2020 e eventuais anuidades subsequentes. Além de multas e demais taxas associadas em, no mínimo, 12 meses, para fins de regularização do titular. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)

Férias: é permitido dirigir de chinelo? E sem camisa?

O verão chegou e com ele chegam também algumas dúvidas sobre como dirigir nessa época do ano. Apesar de estarmos vivendo um ano atípico, onde muitos cidadãos estão mantendo o isolamento social, vários precisam dirigir nos dias mais quentes. Mesmo nessas horas, é possível ter um maior conforto térmico sem abrir mão da segurança.

O Portal do Trânsito explica o que pode e o que não pode nesses casos.

As bermudas, vestidos, chinelos e sandálias de salto compõem o traje quase perfeito para os dias de verão, porém, para dirigir algumas regras devem ser seguidas.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é proibido o uso de calçados que não se firmem nos pés ou que comprometam a utilização dos pedais do automóvel. A atitude é considerada uma infração média, com multa no valor de R\$ 130,16 e acréscimo de quatro pontos na CNH.

A dica, nesse caso, é utilizar o calçado adequado para evitar multas e até acidentes.

“O ato de dirigir exige atenção, cuidado e preparação. Antes de sair de casa, o condutor deve verificar se está com o calçado apropriado para a condução do veículo.”, explica Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito

Veja, na lista abaixo, o que é permitido e o que é proibido em relação aos trajes para dirigir.

Permitido:

Tênis

O calçado ideal para dirigir, pois não escorrega, fixa-se bem aos pés e é confortável.

Sapatilhas

Assim como o tênis, as

sapatilhas também oferecem conforto e são totalmente adequadas ao ato de dirigir.

Descalço

O CTB não prevê punição para quem dirige descalço. Por esse motivo, é permitido.

Sandálias do tipo “papete”

Como se fixam aos pés e não comprometem a utilização dos pedais, também são permitidas.

Sem camisa

Dirigir sem camiseta não é proibido, segundo o artigo 252 do CTB. De qualquer forma, mesmo sem camisa, o motorista deve estar de cinto de segurança.

Sem máscara

Em alguns municípios é obrigatória a utilização de máscaras em locais públicos e até privados acessíveis ao público, mas não há a exigência para o uso dentro do veículo particular.

“É claro que no caso de motoristas profissionais como taxistas e motoristas de aplicativos o uso é obrigatório, devido às recomendações das autoridades sanitárias”, diz Mariano.

Proibido:

Chinelo

Chinelos de dedo, sandálias, tamancos ou qualquer outro calçado que não tenha suporte atrás dos calcanhares são proibidos, pois não se firmam aos pés.

Salto

Alguns tipos de saltos, como por exemplo, o princesa, anabela e stiletto, podem provocar acidentes, já que os saltos limitam a flexão do tornozelo e prejudicam a sensibilidade, impedindo que o calcanhar encoste no chão. “A condutora pode perder a estabilidade na troca dos pedais e correr o risco de enroscar o salto no tapete do veículo”, diz Mariano.



DICAS: IDA OU VOLTA DAS FÉRIAS

Mesmo com as restrições de aglomeração, devido à pandemia de COVID-19, muitos irão viajar ou voltar nessa época de férias. E, para isso, a regra número um para quem irá pegar estrada é que o condutor descanse antes de realizar a viagem e esteja atento aos acessórios de segurança, principalmente se estiver com crianças. É inteligente em todo trajeto, obedecer as regras do trânsito.

Como o elevado número de veículos nas estradas, é preciso estar atento para evitar riscos de sinistralidades nas rodovias, visto que conduzir é uma atividade complexa que requer muita responsabilidade e atenção, pois qualquer displicência ou distração, pode ser a causa de um acidente, com proporções imprevisíveis.

Confira algumas dicas para uma viagem mais segura neste período do ano:

- Faça manutenção preventiva do veículo;
- Utilize o cinto de segurança;
- Não consuma bebida alcoólica antes de dirigir;
- Respeite os limites de velocidade;
- Sinalize com a seta todas as suas manobras;
- Não use o celular enquanto estiver dirigindo ou pilotando;
- Use o capacete bem afivelado;
- Utilize roupas claras para os motociclistas (é importante ver e ser visto).

**“Ao volante, dirija por você e pelos demais.
Dirija com segurança”**

Em 2020, 80 pessoas morreram por dia em consequência de acidente de trânsito no país

O Brasil registrou 27.839 indenizações pagas por acidentes de trânsito com vítimas fatais entre janeiro e outubro de 2020. O país está entre os dez primeiros com maior número de mortes causadas por acidentes nas ruas, estradas e rodovias.

O Brasil é um dos membros comprometidos com a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011- 2020 para reduzir em 50% as mortes em acidentes de trânsito para o fim deste ano. De acordo com Ministério da Saúde, o país acompanha de maneira efetiva as intenções do acordo desde 2015, quando as mortes por acidentes de trânsito começaram a reduzir.

Em 2020, os valores mostram inicialmente uma tendência de alta e, embora tenham caído o número de vítimas fatais no momento de maior distanciamento social, em setembro voltaram a aumentar.

Em números relativos, quando começou o projeto no ano 2011, morreram no trânsito 24 pessoas para cada 100 mil habitantes. Conforme o estabelecido se esperava que a taxa baixasse pela metade. Com base nas projeções atuais para o final do ano a taxa de mortalidade seria de 14 óbitos a cada 100 mil habitantes, não chegando à meta fixada, ainda considerando a diminuição da circulação a causa do COVID-19.

Causa de acidentes

No ano passado, dezembro foi o mês com maior número de acidentes de trânsito. Este ano, o verão será diferente devido a pandemia, no entanto os números mostram que é importante tomar precauções já que, até agora em 2020, a cada 7 minutos uma pessoa é vítima de um acidente em alguma via do país e estatisticamente as mortes em dezembro superam a média anual.

A imprudência dos motoristas causa aproximadamente 90% dos acidentes em todo o mundo e o Brasil não é estranho às estatísticas.

No que diz respeito às causas dos acidentes rodoviários, os dados até outubro deste ano da Polícia Rodoviária Federal indicam que a mais comum é a falta de atenção seguida pela desobediência às regras de trânsito, velocidade incompatível e consumo de álcool. Também os defeitos mecânicos dos veículos e o desrespeito às distâncias de segurança.

Se bem que parte dos acidentes são evitáveis com melhores pavimentos, rodovias e sinalização, a verdade é que estas causas estão entre as menos frequentes e é por esta razão que se insiste nos bons hábitos ao dirigir.

A maioria dos acidentes registrados no Brasil nos últimos anos teve como causa principal ou secundária problemas relacionados com o estado de saúde dos motoristas no momento do sinistro.

Perfil das vítimas fatais

Oito em cada dez pessoas que morreram em acidentes de trânsito no Brasil são homens. O condutor do veículo é o que mais sofre as consequências, seguido pelo pedestre e por último o passageiro.

70% das vítimas são jovens entre 18 e 34 anos. A metade das vítimas, tanto de óbitos quanto de lesões permanentes, produto de acidentes de trânsito no país, têm entre 25 e 44 anos.

No Brasil, os que mais tem probabilidades de morrer em um acidente de trânsito são os homens jovens, condutores de motocicletas.

Estados mais afetados

Quanto aos estados mais afetados por esta situação, os dados estimados para 2020 coincidem com os registros nos respectivos hospitais durante

o ano de 2019 e indicam que as unidades federativas com mais casos por cada 100 mil habitantes são Mato Grosso e Tocantins. No outro extremo se encontram Rio de Janeiro, Amapá e São Paulo.

Em quantidades absolutas, 50% dos óbitos de todo o país estão concentrados somente em 6 unidades federativas:

1. São Paulo
2. Minas Gerais
3. Paraná
4. Rio de Janeiro
5. Bahia
6. Ceará

Somente em 4 vão aumentar os óbitos durante o ano 2020 (Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul).

A grande surpresa vem do Norte: a redução mais significativa que ocorreu neste ano corresponde ao Acre.

Acidentes de trânsito antes e durante a pandemia pelo Coronavírus

Os acidentes de trânsito figuram como a segunda maior causa externa de morte no Brasil

De janeiro a março de 2020, antes da implementação das medidas de isolamento no país, o Brasil registrou 89.028 acidentes de trânsito. Houve 14.3 mil registros a mais que no mesmo período de 2019 (74.699).

Durante os meses de menor circulação da população pelas medidas tomadas, os acidentes

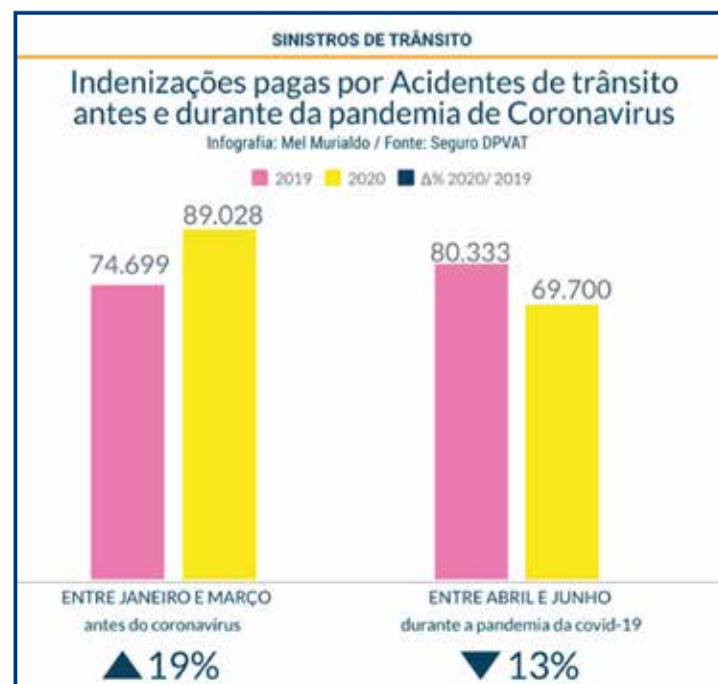
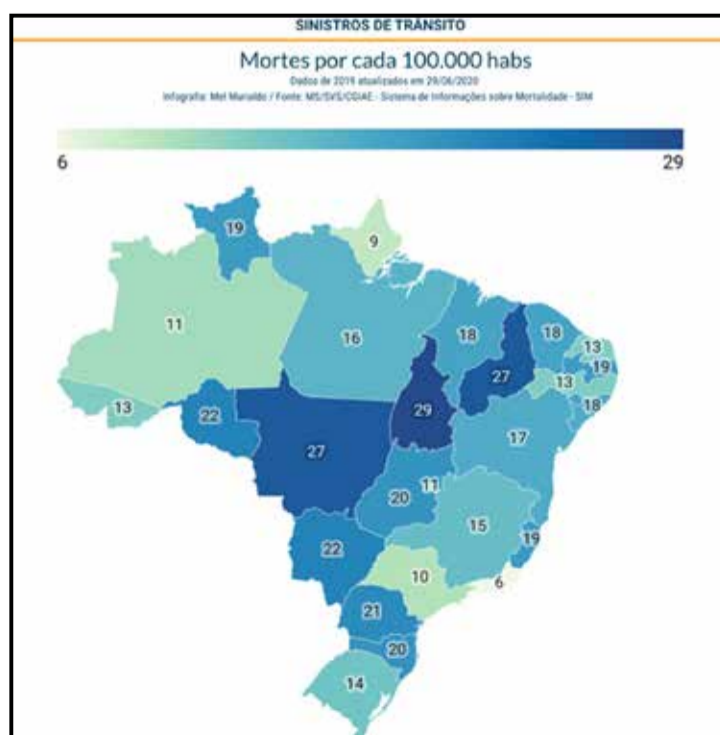
diminuíram 13%. Uma tendência que se inverteu apenas começou as flexibilizações.

Apesar da redução dos acidentes, estima-se que até o final do ano serão pagas 143 mil indenizações por invalidez e 29.396 por mortes, uma redução de 19% somente com respeito a 2019.

O Brasil segue registrando uma média anual de 30.000 óbitos causados por acidentes. Isto implica que mais ou menos 80 pessoas morrem por dia no Brasil como consequência de um acidente de trânsito.

Para além dos graves efeitos psicológicos sobre a vítima e sua família, os acidentes também implicam um enorme gasto para nossas finanças pessoais e repercutem na economia nacional e na Segurança Social. Cada morte no trânsito custa para o Estado R\$ 785 mil.

Segundo a analista Melisa Murialdo, apesar de ser uma consequência "boa" do Coronavírus a redução da sinistralidade no trânsito ao longo do 2020, combater e garantir medidas de prevenção pertinentes deve continuar sendo um dos principais focos do Ministério de Segurança e Saúde, porque está associada mais a um problema conjuntural de grande magnitude global e não a uma mudança de atitude da sociedade em seu conjunto consequente de seguir as diretrizes estabelecidas pela ONU e OMS há uma década.





CARTAS

À DERIVA

É impressionante como as coisas acontecem no Brasil! As decisões vão sendo tomadas aos supetões e parece não existir planejamento pra nada. As coisas vão simplesmente acontecendo, com decisões de última hora, ou pior, quando já é tarde demais. Só espero que nós, segurados do DPVAT, não paguemos o preço por tamanha irresponsabilidade.

Francisco Vargas – Brasília/DF

PAÍS RICO

Definitivamente, país rico não é aquele onde pobre anda de carro. Mas sim, onde rico anda de transporte público. Adorei a imagem dos “rockstars” andando de metrô! Tomara que um dia tenhamos registros das personalidades brasileiras passeando tranquilamente no transporte público do país.

Jéssica Milani – São Paulo/SP

ILUMINA FLORIPA

Estou gostando muito da atitude do prefeito de Florianópolis, que está investindo na melhoria da iluminação de diversas rodovias estaduais localizadas na Ilha. Aliás, não é à toa que ele foi reeleito no primeiro turno com uma diferença tão significativa de votos. Que o segundo mandato dele seja ainda melhor agora que já colocou a casa em ordem!

Milena Reis – Florianópolis/SC

DPVAT

É óbvio que o DPVAT é importante para a população! A única coisa que ninguém gosta é esta roubalheira generalizada que foi instituída ao redor deste instrumento tão importante para a população. Não bastasse a má gestão do seguro obrigatório, o Consórcio Líder ainda parece querer se fazer de vítima e anuncia que está abandonando o barco assim de uma hora para a outra. Só espero que sejamos brindados com algo melhor.

Marcos Bitencourt – Campo Grande/MS

LUZES E ESPERANÇA

Linda a reflexão proposta pelo Dr. José Roberto Dias! Sem dúvida alguma, o ano de 2020 nos ensinou muita coisa e o principal saldo para mim foi valorizar as pessoas realmente importantes. Estamos todos interligados e a esperança deve nos mover neste ano de 2021 rumo as luzes da fraternidade. Que possamos fazer a diferença onde estivermos, inclusive no trânsito!

Samuel Meira – Rio de Janeiro/RJ

ROAD RAGE

Muito bom o artigo do Dr. Dirceu da ABRAMET. Para mim, a lição que todos deveriam aprender é que, no trânsito, somos todos parceiros de infortúnio e não inimigos. Que tal se passássemos a agir com mais positividade e gentileza? A vida seria tão melhor!

Simon França – São José/SC

PRAZOS

Importantíssimo o alerta sobre os prazos referentes às infrações de trânsito e renovação da CNH. Tem gente que parece ter ficado totalmente alienado com esta história de pandemia. Parece que não existe mais nada no mundo e o tal do coronavírus é desculpa até para infringir as leis do trânsito. É vida que segue meu povo! “Bóra” voltar a agir com normalidade (dentro do possível, é claro!).

Joana Prado – Joinville/SC

PONTE

É revoltante a maneira de gerir essa restauração da Ponte Hercílio Luz. Será que não vai acabar nunca essa ladainha? Será que já não roubaram o suficiente? É absurdo saber que após um ano da chamada “inauguração” da Velha Senhora ainda estejamos com esse impasse na iluminação. Fala sério!

Sérgio Freixes – Florianópolis/SC

SALVA-VIDAS

Muito importante destacar a atuação dos guardas de trânsito como salva-vidas pois é isso que eles são! Já estou cansada dessa balela de indústria da multa. Para mim, quanto mais fiscalização houver, melhor! Me sinto muito mais segura!

Sara Campos – Tatuí/SP



Mobilidade urbana: maioria defende incentivo ao transporte coletivo

Pesquisa encomendada pela 99, empresa de mobilidade urbana, revelou que 86% dos entrevistados em seis capitais defendem incentivo ao uso de transporte coletivo ou compartilhado.

Realizada pelo Datafolha, a pesquisa ouviu 1.510 pessoas com 18 anos ou mais, pertencentes a todas as classes econômicas, nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e Salvador, no período da 9 a



24 de outubro do ano passado.

Para quase metade das pessoas (47%), há insatisfação em relação à mobilidade urbana nas seis capitais, já que elas avaliaram o item como

ruim ou péssimo. Apenas 19% consideraram ótima ou boa a mobilidade urbana nessas localidades, e 34% avaliaram como regular.

Apesar da diminuição do

número de veículos nas ruas durante o período mais restrito de isolamento social, 62% das pessoas estão preocupadas com o aumento do trânsito no período pós-pandemia.

Para 64% dos entrevistados, o uso de veículos particulares piora a mobilidade urbana. E, para 68%, a existência de carro por aplicativo diminui a necessidade de ter veículo próprio.

Parte dos moradores da capital paulista demonstrou insatisfação com a mobilidade

urbana na cidade. Quando perguntados sobre sua percepção, 45% consideram ruim ou péssima, 35%, regular, e apenas 20%, ótima ou boa.

Ainda em São Paulo, 64% estão preocupados com o aumento do trânsito no pós-pandemia; 66% disseram que carros particulares pioram a mobilidade urbana; e 74% responderam que os carros por aplicativos diminuem a necessidade de ter veículo próprio. (Agência Brasil)

ESPAÇO LIVRE

J. Pedro Corrêa *



O aguardado 2021

Ansiosamente aguardado, eis que o ano de 2021 chegou. Verdade seja dita, ninguém mais suportava o infundável 2020, marcado pela terrível pandemia do Coronavírus. Até a virada do ano, o vírus já havia matado quase duzentos mil brasileiros, destruiu a família de outros tantos e assustou a maior parte da população do país e de todo o mundo.

Durante este período, uma questão recorrente era “como será o novo normal” da vida brasileira?

No imaginário popular era como se o fim do Covid-19 fosse trazer uma nova atmosfera de alegria, de felicidade, com as pessoas esquecendo as agruras que atravessamos em 2020 e partissem para uma vida nova. Afinal, quem vivenciou os apertos do ano passado e as dificuldades provocadas em todas as áreas pelo vírus bem que merecia momentos melhores. Quem pensou assim, errou nas expectativas. A pandemia não só não acabou ainda como continua a nos impor um estado de atenção como jamais imaginamos. Pior: não sabemos quando poderemos considerar terminado este pesadelo.

A pergunta recorrente sobre como será o novo normal, no entanto, está sendo respondida aos poucos, apesar de não ter sido bem assimilada por boa parte da sociedade.

Ele será o que estamos vivendo agora com um pouco mais ou um pouco menos de dificuldades, dependendo do grau de preparo de cada um. Algumas atividades se acomodarão dentro desta nova realidade e cada um de nós tentará encontrar uma forma de se ajustar neste “novo normal”. Dentro deste contexto maior, quero explorar aqui o novo normal do trânsito e da mobilidade, dois pilares vitais da vida nacional.

Definitivamente não sou um pessimista de carteirinha, mas tampouco um otimista contumaz, gratuito.

Sou daqueles otimistas que acredita nas coisas boas, mas desde que façamos por merecê-las. Em outras palavras: colheremos o que plantamos. Neste sentido, minha pergunta, talvez desconfortável, seria: o que fizemos, de efetivo, para termos um novo normal no

trânsito melhor do que aquele que tínhamos antes? Que tipos de ação, de providências de envergadura, foram tomadas durante a pandemia que poderiam resultar num sistema de segurança e de mobilidade mais seguro? Até onde consigo enxergar, nada de especial.

Ora, não é inteligente fazer as coisas do mesmo jeito e esperar resultados diferentes.

Antes de pretender notas boas na escola da vida, precisamos fazer corretamente os deveres de casa. E, salvo engano e com poucas exceções, isto ainda está por fazer. Aqui ou ali temos visto ações esparsas, com governos locais trabalhando de forma organizada para melhorar o trânsito e a segurança nas cidades, com alguma taxa de sucesso. Nas estradas, do mesmo jeito, pode-se ver ações isoladas melhorando as rodovias e buscando moldar o comportamento dos usuários, mas não se pode dizer que seja um plano nacional.

O que lamento é a ausência de um programa realmente nacional de redução de vítimas de acidentes de trânsito, que tenha uma proposta clara de envolvimento de todos os estados e em todos os setores da sociedade.

Precisamos de um Pnatrans efetivo, com um comando firme e que mostre com clareza onde quer chegar. O programa apresentado em 2018 pelo Denatran ainda precisa mostrar a que veio pois até agora parece ser um conjunto de boas intenções.

Um eficiente programa de ações de segurança no trânsito depende de dois pilares sólidos para se sustentar: um plano de ação, consistente, detalhado, mostrando onde e como pretende envolver os vários segmentos da sociedade e as ações concretas no campo.

Isto é fundamental para mobilizar a sociedade que, assim, de um lado, vê as promessas do governo e de outro constata as ações de campo, tipo São Tomé: ver para crer. Por exemplo: como acreditar que o Brasil fará efetivamente um esforço nacional para reduzir 50% de mortes e ferimentos graves até 2030 como preconiza a 2ª Década Mundial de Ações de Trânsito, da ONU/OMS?

Até onde consigo ver, faltam ao Denatran as con-

dições básicas para assumir este papel de coordenação efetiva.

Falta equipe para fazer o Pnatrans sair do papel e faltam recursos orçamentários que permitam executar um amplo programa de comunicação. Vale dizer, de propaganda massiva que leve a sociedade a apoiá-lo com vigor. Este não é um problema do Denatran atual, tem sido assim desde o sempre. O Denatran de hoje é certamente um órgão mais fortalecido do que os anteriores, conta com grande apoio do Ministério da Infraestrutura, o que é importantíssimo. Tem feito grandes esforços para somar forças com os Detrans, o que já ajuda, mas é insuficiente.

O Minfra, por sinal, pode ter um papel vital no combate ao insuportável índice de acidentes se conseguir cumprir as metas sinalizadas que fez ano passado para melhorar as rodovias e na capacitação de gestores de trânsito. Este é um verdadeiro calcanhar de Aquiles do nosso sistema nacional de trânsito que carece de bons gerentes nas áreas de comando. Agora, quando as prefeituras municipais iniciam um novo ciclo de administração, é decisivo capacitar nossos dirigentes na direção de resultados promissores tanto na gestão do fluxo como da segurança no trânsito e na mobilidade urbana. Resultados positivos nesta área podem levar o Brasil a obter resultados melhores dentro do quadro a 2ª Década Mundial de Trânsito. E, enfim, entrar no rol dos países sérios e que dão uma nova dimensão ao valor da vida.

Por enquanto, 2021 com suas dúvidas nas áreas econômica e social, é uma grande incógnita, mas todos sabemos que se nossos dirigentes se esforçarem desde já identificando os pontos onde o Brasil precisa melhorar no trânsito, poderemos ter uma temporada auspiciosa como raramente tivemos na história deste país. Até agora tem faltado vontade política mas sobram oportunidades de ação.

* J. Pedro Corrêa é especialista e consultor em programas de segurança no trânsito, autor de diversos livros na área e fundador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito



Acidentes de trânsito custam 50 bilhões para a sociedade

Um estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) mostra que o custo anual para a sociedade brasileira relacionado a acidentes de trânsito é de R\$ 50 bilhões. A entidade diz que esse cálculo é conservador, já que os casos com vítimas fatais são os que mais oneram a coletividade. Os acidentes de trânsito no Brasil matam cerca de 45 mil pessoas por ano, segundo os dados do Datasus do Ministério da Saúde, sendo uma das principais causas de mortes no país.

O estudo foi produzido a partir de dados das rodovias estaduais, municipais e das áreas urbanas da última década. O cálculo do Ipea avalia quanto é gasto com atendimentos pré-hospitalar, hospitalar, pós-hospitalar, perda de produção, danos materiais, processos e danos à propriedade pública e privada. Em média, cada acidente custou à sociedade brasileira 261 mil reais, sendo que um acidente envolvendo vítima fatal teve um custo aproximado de 785 mil. Esse tipo de acidente (com morte) respondeu por menos

de 5% do total de ocorrências, mas representou cerca de 35% dos custos totais, indicando a necessidade de intensificar políticas públicas de redução não somente da quantidade dos acidentes, mas também da sua gravidade.

Acidentes de trânsito impactam toda a sociedade

O primeiro grupo de políticas públicas sugeridas pelo Instituto na pesquisa é referente às ações perenes de educação no trânsito. Isso inclui desde campanhas educativas estimulando o uso de equipamentos de segurança, como capacetes e cinto de segurança, alertando do perigo do consumo de álcool associado à direção, entre outras campanhas, até a estruturação pedagógica de conteúdo a ser ministrado nos ensinamentos fundamental e médio.

“Não se pode calcular o que representa a perda de uma vida humana ou os danos psíquicos e estresses traumáticos aos quais as vítimas de trânsito e seus familiares são submetidos após eventos dessa natureza. Por sua vez, há também a formação de custos econômico-financeiros que impactam

diretamente as famílias, bem como a sociedade em geral, e que podem ser estimados por meio de metodologias específicas de cálculo”, destacou Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, técnico de planejamento e pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea, ao explicar os resultados do levantamento.

Luiz Gustavo Campos, diretor e especialista em trânsito da Perkons, reforça que promover um trânsito seguro é papel de todos.

“Os acidentes de trânsito causam impactos profundos não apenas na economia e na sociedade, mas na vida das pessoas. É preciso que todo cidadão tenha consciência desse impacto e do seu papel para a redução de acidentes de trânsito. Seja ele condutor, pedestre, ciclista, motociclista ou passageiro. No trânsito, atitudes individuais impactam no coletivo. É imprescindível seguir as normas de segurança e apoiar as soluções de diminuição da velocidade. Além de promover a educação para o trânsito seguro, pois tudo isso ajuda a salvar vidas”, comenta.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Palavra do Presidente Floripa em baixo d'água
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Tempo de Esperança
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Compulsão para velocidade
PÁGINA 7

J. PEDRO CORRÊA



O aguardado 2021
PÁGINA 15