

BR não é para ciclistas?



O trágico acidente ocorrido neste mês de junho na BR-101, que vitimou um casal de ciclistas atingidos pela carga de uma carreta que tombou na rodovia, no trecho conhecido como Morro do Boi, em Balneário Camboriú, evidenciou as mazelas de nossas estradas e os perigos para os mais vulneráveis que trafegam por elas. (Palavra do Presidente - Página 3)

Lei Seca completa 13 anos: temos motivos para comemorar?

PÁGINA 4

Governador propõe união de esforços federais e estaduais para a duplicação da BR-282

PÁGINA 8

Construção da terceira faixa da BR-101 entre Palhoça e São José segue em ritmo acelerado

PÁGINA 9

EDITORIAL

Menos velocidade, mais vida

Para tentar reduzir os acidentes de trânsito, principal causa de mortes de pessoas na faixa de 5 a 29 anos no mundo, a ONU lançou em 2020, a Declaração de Estocolmo. Ela sugere aos 193 estados-membros, entre outras medidas, que busquem impor 30 km/h como limite de velocidade máxima nas áreas urbanas. Principalmente em locais em que usuários e veículos vulneráveis se misturam de maneira frequente e planejada, exceto onde existem fortes evidências de que velocidades mais altas são seguras.

Neste sentido, o lema escolhido para a 6ª Semana Global de Segurança no Trânsito da ONU foi “Ruas pela Vida – Streets for Life”. Neste ano, ela foi celebrada entre os dias 17 e 23 de maio de 2021. E defendeu limites de 30 km/h (#Love30) como norma em vias onde as pessoas e o tráfego de veículos mais se misturam.

Curitiba, por exemplo, já aderiu à proposta, tornando o limite de 50 km/h como “novo padrão” na cidade, que antes era de 60 km/h. Segundo a Secretaria de Trânsito da capital paranaense, agora apenas 6% das vias permitem velocidade acima de 50 km/h. Sendo que 49% têm limite máximo de 40 km/h e 30% tem limite de 30 km/h.

Tais medidas, apesar de causarem estranheza por parte de alguns motoristas, vão ao encontro da mais simples ciência, que comprova que a diminuição da energia cinética nas vias reduz muito a probabilidade do sinistro. Ademais, reduz também a gravidade dos choques caso eles ocorram. Além disso, é importante destacar que a força dos impactos aumenta na proporção quadrática da velocidade, ou seja, você dobra a velocidade e a velocidade muito mais do que dobra a força dos choques que a gente pode ter.

A probabilidade de uma morte em uma colisão a 80 km/h é, por exemplo, 20 vezes maior do que o impacto a 30 km/h que é o que está sendo proposto. Todavia, se não for possível reduzir a velocidade para 30, que o façam para 40 ou 50 km por hora.

Outro ponto importante que pode surpreender a muitos apressadinhos é que a redução das velocidades melhora a fluidez do trânsito, ao invés de atrapalhar. Até porque nos trechos que você ilusoriamente “ganha tempo” em uma velocidade alta – que aliás, é muito pouco tempo – ele será anulado pelos trechos que você terá que reduzir mais adiante, seja pelo próprio tráfego, pelo volume de veículos, pelos cruzamentos.

Enfim, a maioria das pessoas já deve ter experimentado situações em que encontra algum condutor que lhe ultrapassou em alta velocidade e, segundos depois, vê esse mesmo motorista parado logo a frente no semáforo. Ou seja, não poupou tempo e ainda aumentou em muito a probabilidade dos sinistros de trânsito. Isso porque, de acordo com especialistas, para cada 1km de velocidade na velocidade média que a gente aumenta, há uma elevação entre 4% e 5% no risco de mortalidade.

Por fim, vale destacar que essas vias, essas zonas calmas, como já se tem em Curitiba, não somente implica em uma redução do sinistro de trânsito e na gravidade dos sinistros quando eles ocorrem. Implica na importância em promovermos, também, a qualidade do ar, mais atividade física – que a gente consiga com essas vias calmas, e não menos importante, promover também mais saúde mental, mais convívio humano, menos estresse e mais segurança com as ruas mais frequentadas de maneira geral.

NOTAS E FLAGRANTES



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br

PANDEMIA X TRÂNSITO

A Organização Pan-americana da Saúde (Opas) tem alertado que a pandemia de covid-19 ainda está sobrecarregando os hospitais, não só do Brasil, mas nas Américas. Pode parecer óbvio, porém muitas pessoas parecem se esquecer desta dura realidade. E o que isso tem a ver com o trânsito? Com hospitais lotados por conta da pandemia, o respeito e a responsabilidade no trânsito são ainda mais importantes. #ficaadica



MOOVIT

O Moovit, uma empresa Intel, apresenta um novo recurso no aplicativo para informar em tempo real a lotação de ônibus, metrô e trens e seus pontos, terminais e estações. A funcionalidade usa como base alertas fornecidos e confirmados pelos próprios usuários de forma colaborativa, para que todos possam ter uma melhor experiência na viagem. A funcionalidade estará disponível em todas as cidades em que o Moovit está presente. Ou seja, 3.400 em 112 países, incluindo todas as capitais e 400 cidades no Brasil.

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.



A vida é um sopro

Neste mês de junho, todos fomos impactados com a notícia trágica da morte de dois casais na BR-101, esmagados pela carga de uma carreta que tombou na rodovia, no trecho conhecido como Morro do Boi, em Balneário Camboriú. Um desastre envolvido por uma dor imensa, mas que evidencia uma questão que há anos temos destacado: BR não é para ciclistas.

O jovem casal, que havia acabado de comprar as bicicletas, deixou seus três filhos em casa, sem imaginar que aquele seria seu último momento em família. É óbvio que ninguém sai de casa para fazer esporte pensando em não voltar para casa. Ninguém sai de casa para um hábito saudável como pedalar pensando em ser vítima no trânsito.

Aliás, cada vez mais, grupos de ciclistas, atletas profissionais ou amadores percorrem longas distâncias. Os treinos ocorrem, de forma mais concentrada, nos finais de semana. São ciclistas que trafegam em rodovias federais e estaduais que não possuem a mínima infraestrutura adequada de proteção a quem é mais vulnerável no trânsito. Faltam ciclofaixas e ciclovias e o cenário tornou-se ainda mais perigoso com as construções de terceiras faixas nas BRs 101 e 282 onde estavam os acostamentos,

retirando o espaço mais seguro aos ciclistas.

Conforme destacou o jornalista Renato Igor em sua coluna, desde os anos 80 já se fez, no antigo DER, um manual para garantir mais segurança aos ciclistas com um plano que nunca saiu do papel.

Por essas e outras, atualmente é muito arriscado para os ciclistas trafegarem em rodovias de alto fluxo e velocidade. Assume-se um risco elevado e o preço pode ser a morte.

Em Florianópolis, se criou o projeto bacana Via Amiga do Ciclista, para os treinos realizados domingo pela manhã de forma segura na Beira-Mar Norte. Um projeto de mobilidade para a Grande Florianópolis previa ciclovias ao longo da BR-101 na Grande Florianópolis e de norte ao sul da ilha pelas SCs. Ainda assim, os avanços têm sido mínimos.

Dito tudo isso, o fato é que, enquanto todas estas adequações não ocorrem, o melhor é tentar criar alternativas: rotas que não dependam das BRs e SCs de alto fluxo, vias marginais, ciclovias e ciclofaixas.

Não vale a pena se arriscar entre caminhões carregados e carros em alta velocidade. A vida é um sopro e nós, apenas humanos!

Nossos sinceros sentimentos às famílias enlutadas por essa tragédia.

CNH PAI D'ÉGUA

O Governo do Estado do Pará, através do Departamento Estadual de Trânsito (Detran/PA), lançou na semana passada, o “CNH Pai D'égua”, um programa social que tem o objetivo de formar, qualificar e habilitar jovens de baixa renda como condutores de veículos automotores, de forma gratuita. Segundo o órgão, as vagas, de imediato, são para alunos do ensino médio da rede estadual de ensino, jovens de áreas rurais inscritos no Pronaf (Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar) e no CadÚnico.

DRONES

O Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro (Detran/RJ) iniciou, neste mês de junho, a primeira operação de fiscalização de trânsito com o apoio de drones. De acordo com o órgão, os aparelhos foram usados para monitorar motoristas que participam de rachas e colocam em risco a vida da população que trafega nas vias. De acordo com o CTB, a multa para condutores que participam ou promovem rachas é de R\$ 2.934,70. Além disso, a prática é um crime de trânsito.



Lei Seca completa 13 anos: temos motivos para comemorar?

Conhecida como Lei Seca, a Lei nº 11.705/08, que torna mais rígida a punição para quem é flagrado dirigindo sob efeito de álcool, completou 13 anos neste mês de junho.

A data foi instituída porque em 19 de junho de 2008, foi alterado o Art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que na redação anterior, estabelecia uma margem de tolerância para o consumo de álcool ao dirigir. Com essa mudança, passou-se a penalizar qualquer que fosse a quantidade constatada, entre outras questões.

Quem explica é o professor Carlos Augusto Elias, especialista em educação para o trânsito e responsável pelo canal Manual do Trânsito.

“Dessa forma, ao tirar qualquer margem de permissão, ela atendeu a um propósito importante e mostrou qual caminho deveríamos seguir. O do rigor. Particularmente, nunca concordei em chamar a Lei 11.705/08 de Lei Seca porque passa erroneamente a ideia de que ninguém mais pode ingerir bebida alcoólica. Na verdade, a lei tão somente proíbe a ingestão de álcool ou de outras drogas se o indivíduo for dirigir”, ressalta.

Penalidades da Lei Seca

Quem dirige embriagado pode ser multado em R\$ 2.934,70, e o valor dobra se o motorista for flagrado novamente dentro de um ano. O condutor terá seu direito de dirigir suspenso por 12 meses, além de ter o veículo recolhido, caso não

se apresente condutor habilitado e em condições de dirigir.

Já, se o bafômetro apontar consumo maior de 0,34 mg/ ou ainda o agente de trânsito constatar sinais que indiquem capacidade psicomotora alterada, o condutor cometeu um crime de trânsito. A pena prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é de seis meses a três anos, além de multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir. A pena é agravada se o condutor se envolver em acidente de trânsito com mortes.

“Existem muito estudos que apontam que a associação de bebida e direção está presente em boa parte dos sinistros com vítimas, especialmente nos que têm vítimas fatais. Coibir que os motoristas façam uso de qualquer tipo de droga, afasta o risco, especialmente dos mais vulneráveis, ou seja, ciclistas, pedestres e pessoas que transitam com veículos de tração humana, além de animais. Logo, a Lei Seca ajuda todo ecossistema e mais fortemente os mais frágeis”, afirma o professor.

Falhas da Lei Seca e como corrigi-las

Na opinião do especialista, a legislação, mesmo após a sanção da lei 11.705/08, foi se aprimorando e no-



vas alterações ocorreram, como por exemplo, a inclusão do Art. 165-A em razão da Lei 13.281/16 que criou uma tipificação para aquele que se recusa a se submeter a qualquer um dos testes.

Dessa forma, o professor atribui como maior problema da Lei Seca, a ausência da aplicabilidade da lei. Não no texto legal, ainda que este possa ser aprimorado. “Entendo que um ponto de melhoria importante das Operações Lei Seca (OLS) que ocorrem no país seria mudar a forma de fiscalização. Creio que a efetividade da fiscalização aumentaria se os bloqueios de fiscalização, das Blitz da OLS se ativessem exclusivamente ao consumo de álcool, usando o etilômetro com o condutor ainda dentro do veículo, dando celeridade e evitando que muitos condutores potencialmente embriagados possam passar pelo bloqueio impunemente”, aponta.

Desafios

Talvez o maior desafio para promover segurança no trânsito seja sensibilizar as pessoas. Além disso, demonstrar para a sociedade o quão perigoso é “conviver” com condutores embriagados

ou sob efeito de outras drogas, enfatiza o professor Carlos Augusto Elias.

De acordo com ele, boa parte das pessoas não consegue enxergar o órgão de trânsito como um aliado, menos ainda, o agente de trânsito.

Há o que comemorar?

Para finalizar, perguntamos a ele: treze anos depois, temos o que comemorar? E, o professor respondeu:

“Me considero uma pessoa otimista, mas sem deixar de lado a análise racional. Podemos sim comemorar, afinal de contas, acredito que a OLS nos trouxe os primeiros exemplos de personalidades, artistas e parlamentares sendo flagrados e expostos. Algo que algumas décadas atrás, considerando a cultura da carteiraada, eram inimagináveis. Mas mesmo comemorando, ainda há muito a ser feito. Uma sociedade só muda de verdade, quando uma nova cultura é implementada. E, infelizmente, ainda não podemos dizer que vivemos em uma sociedade em que as pessoas não bebem mais, se não forem dirigir”, reforça o professor Carlos Augusto Elias. (Fonte: Portal do Trânsito)

A ação importa – e as palavras também

As palavras são poderosas. Famílias enlutadas sofrem duplamente ao verem a morte de entes em sinistros de trânsito ser atribuída a um “acidente” quando há causas claras, seja a imprudência de um motorista embriagado, sejam as condições viárias precárias.

A segunda Década de Ação Pela Segurança no Trânsito da ONU conclama os países a reduzirem em, pelo menos, 50% as mortes e lesões no trânsito até 2030. A chancela da ABNT à denominação sinistros de trânsito é um passo simbólico importante para o avanço dessa agenda no Brasil. Mas é

preciso que governos em todos os níveis incorporem essa nova perspectiva.

“Acidentes de trânsito” não são acidentes. A velocidade, o desenho das vias, as leis e as condições de mobilidade

disponíveis para as pessoas contribuem decisivamente para os riscos de uma colisão ou atropelamento ocorrer. Apesar disso, a mídia, os governos, as políticas públicas, o meio jurídico e a sociedade em geral

habituarão-se a chamar esses eventos de acidentes, como se fossem fortuitos e aleatórios. Mas não são.

A substituição da expressão “acidente de trânsito” era uma reivindicação antiga de especialistas brasileiros em segurança viária e já ocorrera em vários países e idiomas – *sinistro* em espanhol e *crash* em inglês. No fim do ano passado, uma norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) colocou o Brasil na mesma página, ao normalizar o uso da expressão sinistros de trânsito.

Publicada em novembro de

2020, a revisão da norma NBR 10697 determina a adoção do novo termo em pesquisas e relatórios estatísticos e operacionais sobre o tema. Segundo o texto atualizado, sinistro de trânsito é “todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público”. Também foi excluída a antiga qualificação desses eventos como “não premeditados”.





JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Retrovisores

A Vida no Trânsito e o Trânsito da Vida

A segurança no trânsito ainda depende, em grande parte, do condutor do veículo. Isso deverá mudar já nos próximos anos com a chamada “internet das coisas” e a massificação dos carros autônomos.

Os veículos passarão a funcionar como robôs, conversando entre si, vendo e analisando o trânsito em questão



In Transit Mirror, by Sankalchand Patel University

de segundos. Pararão para os pedestres, respeitando os veículos mais frágeis, como motos e bicicletas, observando os veículos que se aproximam, com uma esquina de distância, antes mesmo de serem visíveis a olho nu. Trocarão informações com outros carros e desacelerarão, se necessário, em caso de emergência, poderão abrir ou fechar semáforos.

Provavelmente, não será mais necessário possuir garagens ou fazer manutenção, pois os veículos estarão na palma da mão e em minutos chegarão

à porta de sua casa, sem motorista, ao preço médio de um Uber. Poucos serão proprietários de um veículo, pois será mais vantajoso o novo mercado de *rent a car*. Detalhe precioso, o carro do ano será sempre o do ano, novinho em folha, revisado constantemente, movido à bateria e com cobertura total de seguro.

Este não é um fantástico mundo do futuro, mas sim um incrível avanço do presente, que já está sendo testado em algumas cidades do mundo.

Mas, prezado leitor, enquanto isso não chega para todos, a segurança no trânsito está em suas mãos e alguns equipamentos e procedimentos são fundamentais para que isso aconteça.

Entre estes, destacam-se os retrovisores cuja eficiência depende apenas do uso constante e adequado. Assim, ao entrar no veículo é sempre importante ajustar os espelhos de forma que seus ângulos permitam a mais ampla visibilidade externa possível.

Segundo a *Nakata Automotiva*, os pontos cegos do automóvel se localizam na altura das duas colunas frontais que sustentam o teto, as duas laterais e as duas traseiras. Nas motos é o próprio capacete que pode limitar a visão periférica do motociclista, enquanto nos ônibus e caminhões a posição elevada de dirigir pode dificultar a visibilidade dos automóveis menores, ao seu redor.

Isto leva à outra consideração, ou seja, que o uso de faróis, inclusive du-

rante o dia, combinado com a cautela e a sinalização de todas as intenções que tem o motorista ao dirigir, como mudar de faixa de rolamento, frear, ou entrar no acostamento diminuam, significativamente, os acidentes.

O uso constante dos retrovisores permite refletir muito além do trânsito. Veja-se, por exemplo, o significado na vida da relação dialética entre o para-brisa e o retrovisor. Ao olhar para o primeiro vê-se a via que se abre à frente, as oportunidades, desafios e esperanças. Já o segundo, mostra os caminhos pelos quais se passou e o resultado das boas e más decisões tomadas, experiências vividas e as superações.

Na qualidade de condutor de si próprio é necessário ajustar o retrovisor, olhar serenamente para frente sem deixar de considerar o que se passou, lembrar-se que na estrada da vida a rota do caminho é parte integrante da viagem, que o passado, passou, e o único tempo real é o presente que só se viabiliza quando se tem objetivos no futuro.

* 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 – Cesusuc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 254. É proibido ao pedestre:

- I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;
 - II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;
 - III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;
- Infração - leve;
Penalidade - multa, em 50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza leve.



Cadastro positivo de condutores: quais as vantagens para o trânsito e para o motorista?

Com as mudanças do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em vigor desde abril, os condutores que tiverem bom histórico de conduta poderão usufruir de benefícios.

Isso porque, dentre as alterações trazidas pela Lei 14071/20 está o Registro Nacional Positivo de Condutores – RNPC. Trata-se de um programa que visa recompensar o condutor que promova “boas práticas” no trânsito. De acordo com a nova lei, os condutores que não cometerem infrações de trânsito nos últimos 12 meses.

De acordo com o advogado Roberto de Faria, especialista em Direito de Trânsito e sócio-diretor do escritório Roberto Faria Sociedade de Advogados, o órgão responsável por organizar, manter e atualizar o será o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Porém, para participar o condutor deverá autorizar previamente a abertura do cadastro.

Ele informa, ainda, que segundo o Denatran, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) é quem será responsável por regulamentar o RNPC. Essa normatização ainda não ocorreu.

“Após sua regulamentação, as autoridades de trânsito de cada estado deverão adaptar-se para sua utilização”, destaca.

Perfil do bom motorista

O advogado explica que o CTB estabeleceu um sistema de pontuação no prontuário do condutor. Conforme a norma em vigor, cada infração de trânsito



acarreta um determinado número de pontos àquele que transgrediu a legislação de trânsito, conforme a gravidade da sua conduta.

Cada infração corresponde aos seguintes números de pontos:

- I – gravíssima – sete pontos;
- II – grave – cinco pontos;
- III – média – quatro pontos;
- IV – leve – três pontos.

“Para ser caracterizado como um ‘bom motorista’ o condutor deverá permanecer durante o período de 12 meses, sem cometer quaisquer infrações, ou

seja, sem possuir pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), para, então, se enquadrar no RNPC”, ressalta.

No entanto, Faria acrescenta que existe, também, a possibilidade da exclusão do condutor quando se enquadrar nas seguintes situações:

- Se o cadastrado tiver pontuação;
- Caso venha a ter a CNH suspensa ou cassada;
- Com CNH esteja vencida há mais de 30 dias;
- Condutor que esteja cumprindo pena privativa de liberdade.

Recompensas

Por fim, o especialista assegura que os estados e municípios poderão usar do programa como referência para oferecer benefícios fiscais aos condutores, como desconto no recolhimento do IPVA, ou de outras taxas. Mas, em sua opinião, os benefícios vão além do sentido monetário.

“O RNPC incentiva o motorista a ter mais consciência quando utiliza vias públicas. Dessa forma, pode tornar o trânsito um lugar mais seguro”, enfatiza e finaliza.

Nova lei de trânsito define sinalização para motociclistas



A nova lei de trânsito, que entrou em vigor em abril, trouxe ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) a definição de uma sinalização, destinada exclusivamente aos motociclistas, que já foi testada em algumas cidades do País.

Definição

A área é delimitada por duas linhas de retenção, destinada exclusivamente à espera de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Ela é posicionada junto à aproximação semaforizada, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos. Agora, a chamada “área de espera” está no Anexo I do CTB.

O intuito da nova sinalização, que já está sendo utilizada em grandes centros urbanos, é que as motos ocupem o espaço e, na abertura do semáforo, saiam antes dos outros veículos.

Exemplo de Curitiba

Em Curitiba a sinalização é testada desde 2018. Segundo a superintendente de Trânsito da capital paranaense, Rosângela Battistella, as motocaixas aumentam a se-

gurança em vias com diversos cruzamentos semaforizados.

“Queremos contribuir para minimizar a incidência de acidentes causados no trânsito. Reduzir o limite de velocidade permitido e implantar motocaixas são exemplos dos esforços e dos projetos estruturados por nossas equipes técnicas nesse sentido”, explicou.

Mudanças para motociclistas

A Lei 14071/20 trouxe algumas mudanças que afetam diretamente os motociclistas. Entre elas está o aumento do limite de idade para o transporte de crianças neste tipo de veículo. Agora, apenas crianças maiores de 10 anos poderão ser conduzidas em motocicletas, motonetas ou ciclomotor.

Para Eliane Pietsak, pedagoga especialista em trânsito, apesar de polêmica, essa foi uma alteração importante.

“Crianças são muito frágeis e com menor capacidade de absorção de impactos em decorrência de acidentes. Dessa forma, as consequências geralmente são fatais”, conclui.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Masculinidade Tóxica e Direção Veicular

O homem não se sente vulnerável, ele é um “Ser Superior”?

A sociedade, desde tenra idade, caracteriza o homem como forte, seguro da família, capaz de sustentar qualquer situação, ser durão, independente, só homem gosta de sexo, não faz serviço doméstico, macho não vai ao médico, tem que ser provedor e segue por aí. Suporta dor, não chora, não tem atitudes femininas, não é fraco, é bom de cama e sempre se sente mais competente e mais macho. Já ao nascer veste o azul e não o rosa. Tudo aplicado pela sociedade.

Essa formação de centenas de anos vem se modificando gradativamente no sentido de acabar com esse pragmatismo, essas características estereotipadas extremamente nocivas e que são capazes de reduzir o tempo de vida do homem. E por quê; se expõe mais, entra em briga, busca atividades de risco, não se preocupa por zelar por seu bem-estar físico e mental e segue por aí.

Realmente, o homem é descuidado com ele mesmo e com as coisas que lhe pertencem. Tudo isso temos que atribuir a Masculinidade Social ou Masculinidade Tóxica. Ele é ensinado desde o nascimento, doutrinado a ter um comportamento agressivo, não ter vaidade, não pode chorar, não ter atitudes femininas, ser forte o suficiente para enfrentar tudo que aparecer. E ser forte é não precisar de cuidados com seu próprio corpo, é negligenciar com relação ao seu bem-estar, à sua saúde.

A mudança está acontecendo, aos

poucos não se está induzindo a criança a ensinamentos que tornam o homem bruto, rude, insensível, capaz de sem motivo tornar-se agressivo, briguento.

A sociedade criou perfil masculino e feminino com características antagônicas, um extremamente agressivo e outro dócil, delicado, amoroso. É essa sociedade que hoje já mostra comportamento avesso ao que gerações passadas apregoavam para o menino e adolescente.

A mudança cultural devagar está chegando.

Existem essas induções que já comentamos na formação da criança, do adolescente, mas temos que incluir a fisiologia do organismo masculino.

As alterações comportamentais em parte são decorrentes da fisiologia. O metabolismo, a agilidade, os atos impensados, a pressa, a orientação espacial, a necessidade de impor condições, de se julgar o dono do mundo são alguns fatores que comprometem o homem na direção veicular. As liberações hormonais potencializam possíveis distúrbios comportamentais.

Pesquisadores da Universidade de Virgínia atrelaram o fato a condição genética e a ação de hormônios, além da cobrança da sociedade por um comportamento pré-definido.

Os homens são mais rápidos no raciocínio matemático e espacial. Não temos dúvida que isso é uma verdade.

Julgamos o homem mais genérico, pou-

co analítico e pouco emotivo nas atitudes e execução de tarefas. Na direção veicular vemos esse comportamento presente. O homem ativo, austero, exigente, dominador, agressivo, imediatista e irritado.

A agilidade, a pressa, muitas vezes a compulsão para velocidade são fatores presentes no universo masculino. Daí podermos entender que o homem na direção veicular tem todos os componentes para a sinistralidade. Observe que os acidentes são de médio a graves, quase sempre com vítimas, algumas fatais.

O homem, de raciocínio rápido e com boa orientação espacial é capaz de exageros com relação à velocidade, o respeito à sinalização, torna-se mais competitivo, detém uma direção ofensiva e chega ao sinistro de média e grande proporção com muita facilidade.

A “Masculinidade Tóxica” é exacerbada pela “Fisiologia” fazendo com que o comportamento do homem ao volante seja em alguns casos de alto risco. É essa Masculinidade Tóxica no trânsito responsável por perda de vidas no trânsito, trabalho e esporte.

Anule essa toxicidade, você não é um Super-Homem.

* 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.

Saiba se o Detran do seu estado já aceita o PIX como forma de pagamento

Presente no dia a dia da maioria dos brasileiros, a nova forma de transação bancária nomeada como PIX agora é, também, aceita pelos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans). Nem todos, porém, já aderiram à nova forma de pagamento. Em Mato Grosso do Sul, por exemplo, os proprietários e condutores de veículos já podem efetuar o pagamento de guias por meio do PIX.

A proposta, segundo o Departamento de Trânsito de Mato Grosso do Sul (Detran/MS), é que os contribu-

tes possam, sem sair de casa, realizar com segurança e rapidez, o pagamento dos serviços disponíveis no Portal Meu Detran. Seja pelo celular ou pelo Portal de Serviços, o pagamento pelo PIX é oferecido para todos os serviços que estão disponíveis no Portal Meu Detran e no aplicativo do Detran.

Veja se o PIX já é aceito pelo Detran do seu Estado

Já aceitam os Detrans: Acre, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Norte e Roraima

Fazendo ajustes: Bahia, Pernambu-

co e Piauí

Não aceitam: Rio de Janeiro (já analisando a possibilidade), São Paulo, Paraíba, Rondônia, Alagoas, Pará, Santa Catarina, Sergipe e Espírito Santo

*os demais estados não informaram sobre o uso do PIX para realização de pagamentos de guias e taxas. (Fonte: Associação Nacional de Detrans – AND)



Governador propõe união de esforços federais e estaduais para a duplicação da BR-282

Em reunião com o Fórum Parlamentar Catarinense no dia 7 de junho, o governador Carlos Moisés levantou a bandeira da duplicação da BR-282. Ele propôs a busca de outras fontes de receitas para viabilizar a concessão em um formato que não onere excessivamente os usuários da rodovia, possivelmente com subsídios federais e estaduais.

“O Fórum Parlamentar Catarinense será fundamental para viabilizar a iniciativa, assim como para buscar mais investimentos federais em nossas rodovias. A BR-282 é uma importante via, que liga o litoral ao Extremo-Oeste. A duplicação é necessária e precisamos de trabalho e

união para que se torne realidade”, afirmou o governador.

Atualmente, o empecilho que inviabiliza a concessão é a necessidade de investimentos elevados, o que tornaria o pedágio excessivamente alto. A proposta apresentada pelo governador busca solucionar esse entrave.

“Entendemos ser necessária a elaboração de estudos visando a uma modelagem de concessão estruturada de maneira a possibilitar a transferência dos ativos com posterior investimentos por parte da concessionária para duplicação e melhorias da rodovia”, defende Carlos Moisés.

Ele entregou um ofício à coordena-



nadora do Fórum Parlamentar Catarinense, deputada federal Ângela Amin, que se comprometeu com a proposta. Ela também destacou que a bancada deve ser inserida nas tratativas para aportar recursos nas rodovias federais em Santa Catarina.

Outros temas debatidos na reunião foram a necessidade da cons-

trução de uma segunda pista no Aeroporto de Navegantes, objeto de concessão por parte do Governo Federal, as medidas em andamento para melhorias nos sistemas de transmissão de energia elétrica em Santa Catarina e o trâmite de emendas parlamentares para Agricultura e Saúde.

Governo do Estado abre licitação para elaboração de estudo para criação de rodovia alternativa à BR-101 Norte

Está aberto o edital de licitação para escolher a empresa que ficará responsável pela elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EV-TEA) para Implantação e Pavimentação do Corredor Rodoviário Litorâneo Norte, entre os municípios de Joinville e Biguaçu. A abertura dos envelopes com as propostas está marcada para o dia 5 de julho.

“Esse é um projeto que pensa no futuro de Santa Catarina. A BR-101 Norte atravessa uma região com alta densidade populacional e passa pelo meio de diversas cidades. É importante a criação de um corredor paralelo para desafogar a nossa principal rodovia. Estamos lançando as bases para uma infraestrutura mais condizente com o tamanho do nosso Estado”, diz o governador.

“Esse é mais um passo para a criação de uma rodovia estadual que contorne e que seja alternativa à já sobrecarregada BR-101 Norte. É uma das de-



monstrações de que o governo Moisés está pensando a mobilidade de Santa Catarina para os próximos 20 anos e não apenas para agora”, destaca o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira.

É nesse estudo, por exemplo, que serão avaliados possíveis traçados, com início na BR-101, em Joinville, passando pelo município de Guaramirim, prosseguindo até Ilhota, Tijucas e, finalmente, ao Contorno Viário de Florianópolis, no município de Biguaçu. Também serão estudados os possíveis impactos ao meio ambiente, viabilidade econômica e

técnica dessa implantação.

“Além de tudo e o mais importante é proporcionar segurança viária para quem faz o trajeto, além de facilitar a logística para o escoamento da produção”, explica Vieira.

A empresa que for selecionada na licitação terá seis meses para executar um estudo identificando onde poderá passar essa nova rodovia. A expectativa é que seja conhecida até setembro. O edital está disponível em www.portaldecompras.sc.gov.br. Para acessar, clique em “busca detalhada - editais” na modalidade pregão eletrônico - número 086/21.

Em vigor Leis que permitem investimentos estaduais em rodovias federais

Já estão em vigor em Santa Catarina as leis que viabilizam a liberação de recursos dos cofres do Estado para obras em rodovias federais. Devido a importância da medida, o governador Carlos Moisés sancionou os projetos um dia após a sessão da Assembleia Legislativa que derrubou, por unanimidade dos parlamentares presentes, o veto às propostas de autoria do Poder Executivo. Com isso, a sanção das leis foi publicada no Diário Oficial do dia 2 de junho.

Os projetos de lei haviam sido aprovados pelo Legislativo no começo de abril, mas foram vetados pelo governo interino. A partir de agora, a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) pode dar andamento ao processo, que prevê investimentos de R\$ 350 milhões em três estradas federais.

São R\$ 200 milhões para as obras da BR-470, R\$ 100 milhões para a BR-163 e mais R\$ 50 milhões para a duplicação da BR-280, entre Joinville e São Francisco do Sul.

“Estamos dando um passo importante para a melhoria de rodovias essenciais para nosso estado. O Governo de Santa Catarina também vai atuar na fiscalização das obras, com o intuito de garantir o bom uso dos recursos dos catarinenses”, afirmou Carlos Moisés.

“As rodovias são federais, mas quem transita por elas, quem sofre nas filas e quem chora os feridos e mortos em acidentes que poderiam ser evitados são os catarinenses”, completou o governador.

Com a autorização legislativa, o Estado pode celebrar convênio com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para a retomada das obras nas BRs. Uma minuta já está em estudo pela área técnica da Secretaria da Infraestrutura, que prevê a conclusão da análise em 30 dias.



Construção da terceira faixa da BR-101 entre Palhoça e São José segue em ritmo acelerado

Serão reestruturadas 23 saídas e entradas e duas pontes que fazem parte do trecho também estão inclusas nas melhorias. Obra orçada em R\$ 50 milhões.

Num trecho de pouco mais de 15 km entre Palhoça e São José, na Grande Florianópolis, as obras da terceira pista da BR-101, no sentido Norte, não param. O projeto foi dividido em três lotes. No segundo lote, que dá acesso à Florianópolis, além da terceira faixa, será feito o alargamento da pista para a construção de mais uma faixa de acesso à

Via Expressa.

“Estamos atuando no trecho de maior volume de obras, que é justamente do acesso da Grande Florianópolis, no km 205 da Via Expressa, até o shopping Continente, no km 210. Esse local é o que mais demanda estruturação de pista, alargamento de faixas para a terceira faixa e uma quarta faixa, que vai ficar de

acesso para Florianópolis”, explicou o coordenador de implantação da Arteris Litoral Sul, Orlei Bairle.

“Nesse trecho, são mais de 100 mil veículos que passam por dia na pista Norte. Então, é uma obra que vai trazer um grande benefício para a Grande Florianópolis e região. É uma demanda muito grande dos moradores daqui,

dos empresários da região e que vai ajudar muito”, defendeu Bairle.

A construção da terceira faixa da BR-101 no sentido Norte começou em fevereiro deste ano e deve ficar pronta em até 12 meses. Hoje, entre 15% e 20% dos trabalhos estão concluídos. Cerca de 200 trabalhadores se revezam entre as atividades diurnas

e noturnas, sendo que a maioria dos serviços é realizado no período noturno para diminuir os impactos na mobilidade da região.

Há uma expectativa para que, nos próximos meses, o trecho entre o Shopping Continente localizado em São José, km 210 e a entrada de Florianópolis (205), seja o primeiro a ser liberado.

BR-101 será parcialmente interrompida pelos próximos cinco meses

Mais um importante passo está sendo dado para o andamento da obra que prevê a expansão da BR-101, na Grande Florianópolis, trecho Norte. Começou no dia 1º de junho a reforma da ponte sobre o Rio Passa Vinte, em Palhoça.

O reflexo do início dessa obra está sendo inevitavelmente sentido pelo motorista que trafega no sentido Norte. Com uma previsão de cinco meses de duração para reparar a ponte, o trânsito teve que ser desviado pela marginal da BR-101.

A reforma trata-se da ampliação da ponte sobre o rio, altura do km 214 e, conforme o cronograma disponibilizado pela concessionária Arteris Litoral Sul, esse desvio será a solução

por 150 dias.

A ponte, construída há mais de 50 anos, não possui a largura suficiente para implantação da terceira faixa. Dessa forma precisará de reforço da estrutura e ampliação lateral de aproximadamente três metros.

Dentre as atividades elencadas estão a remoção do pavimento, execução de estacas de reforço, demolição e reforço da laje.

Tem ainda reforço das vigas longarinas, recomposição das camadas e sinalização.

Essas intervenções fizeram com que



o trânsito fosse desviado parcialmente para a via marginal – com o fluxo da direita direcionado para marginal, enquanto que o da faixa da esquerda

segue pela pista principal, entre o km 215,2 e o km 214,7. O local estará sinalizado – com velocidade restrita a 60 km/h.



JUDICIÁRIO



Ministra rejeita HC de motorista acusado de causar morte de mulher em “racha”

A ministra Cármen Lúcia, do Supremo Tribunal Federal (STF), negou seguimento (julgou inviável) ao Habeas Corpus (HC 201786) impetrado pela defesa de I. J. S. P., fisioterapeuta preso em Rio Branco (AC) e denunciado pela morte de uma mulher atingida durante um “racha” entre ele e outro motorista. Segundo a ministra, o pedido é manifestamente contrário à jurisprudência do STF.

Disputa

O fisioterapeuta dirigia uma BMW e disputava corrida com outro denunciado, que conduzia um VW New Beetle, no perímetro urbano de Rio Branco, às 6h da manhã de 6/8/2020. Segundo a denúncia, ele teria bebido numa festa e, a mais de 150 km/h, atingido uma motoneta conduzida por uma mulher de 30 anos. Ela foi arremessada a uma distância de 74m, e sua motoneta arrastada por 130m.

O condutor da BMW fugiu do local, e o do VW chegou a voltar, mas não partiu dele o chamado para a emergência. A vítima morreu antes de receber o socorro, e os dois motoristas foram denunciados por homicídio qualificado, exposição a perigo para a vida ou saúde de terceiro e por delitos de trânsito.

Excesso de prazo

Tanto o Tribunal de Justiça do Estado do Acre (TJ-AC) quanto o Superior Tribunal de Justiça (STJ) negaram habeas corpus lá impetrados. No STF, a defesa sustentou que seu cliente está preso preventivamente há quase nove meses e não há prognóstico de quando o caso será julgado. A situação, segundo a argumentação, caracterizaria excesso de prazo e, conseqüentemente, constrangimento ilegal.

Complexidade

Ao afastar o argumento de excesso de prazo, a ministra Cármen Lúcia observou que o processo apresenta alguma complexidade. Conforme destacou, os acusados têm defensores distintos, grande número de testemunhas, assistente de acusação e envolve diversos procedimentos, como quebra de sigilos telefônicos e de dados, renovação da citação do corréu, restituição de veículo e pedidos de relaxamento da prisão, entre outros.

“Eventual demora, se houvesse, não comprova desídia judicial a amparar a alegação de excesso de prazo imputado ao Poder Judiciário, nos termos da orientação jurisprudencial deste Supremo Tribunal”, concluiu.

STF invalida lei de Mato Grosso que estabelecia condições para cassação da CNH

O Supremo Tribunal Federal (STF) declarou a inconstitucionalidade de lei do Estado de Mato Grosso que estabelecia procedimentos sobre a suspensão do direito de dirigir e a cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A decisão foi tomada na sessão virtual encerrada no mês de maio, no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6612, ajuizada pelo governo do estado.

A Lei estadual 11.038/2019 determinava que o condutor não poderia sofrer qualquer restrição administrativa ao seu direito de dirigir enquanto não houvesse decisão definitiva, em sede administrativa ou judicial, sempre que a infração pudesse resultar na suspensão ou na cassação da CNH.

Por unanimidade, a Corte seguiu o voto da relatora, ministra Rosa Weber. Segundo ela, a lei estadual invadiu a competência privativa da União para legislar sobre trânsito (artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal) e criou regras diferentes das previstas no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997-CTB).

CONDUTAS GRAVÍSSIMAS

A ministra explicou que a norma permitia que condutores autuados pela prática das chamadas infrações mandatórias – condutas consideradas gravíssimas pelo CTB e puni-

das com suspensão ou cassação imediata da CNH, independentemente da pontuação – poderiam continuar dirigindo normalmente, até a confirmação, em caráter definitivo, da penalidade aplicada. São exemplos dessas infrações dirigir embriagado, disputar corrida, omitir socorro a vítima de acidente, transpor bloqueio policial e fazer malabarismos com a moto, entre outros.

Segundo Rosa Weber, embora assegure ao condutor autuado o direito ao devido processo legal, o CTB permite que os órgãos e as autoridades de trânsito apliquem medidas administrativas de natureza cautelar, como o recolhimento imediato da CNH. Nesses casos, estabelece-se a modalidade de contraditório diferido (quando se toma uma decisão para depois intimar a parte a se manifestar), com recurso sem efeito suspensivo.

A ministra lembrou, ainda, que, no julgamento da ADI 3951, o STF declarou compatíveis com a Constituição Federal e com os postulados do contraditório e do devido processo legal as medidas administrativas previstas no CTB que determinam a suspensão imediata do direito de dirigir e a apreensão do documento de habilitação em caso de excesso de velocidade superior a 50% da máxima permitida para a via.



Ministra Rosa Weber.



Autoescolas poderão estar entre atividades essenciais na pandemia

Considerar como essenciais as atividades dos Centros de Formação de Condutores (CFCs). Esse é o tema do PL 1525/21 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Abou Anni (PSL-SP), a proposta pretende alterar a Lei nº 13.979. Ela trata sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente da Covid-19. Segundo o projeto, todas as atividades e serviços prestados pelos Centros de Formação de Condutores, tanto em sua sede quanto em aulas de rua, seriam incluídas entre as atividades essenciais.

Justificativa

Conforme o deputado, o objetivo é incluir os CFCs entre as atividades essenciais para a população. Nesse sentido, deverão ter seu funcionamento resguardado, respeitadas as demais condições de seguran-



ça sanitária previstas para o enfrentamento da pandemia causada pelo novo coronavírus. “Acertadamente, assim como em outros serviços essenciais, o exercício de atividades relacionadas ao transporte de pessoas, medicamentos, alimentos, combustíveis e demais mercadorias tem sido mantido em nosso País. Isso, devido ao caráter essencial do abastecimento à população. Em que pese os profissionais do transporte

terem sua atividade mantida e reconhecida como essencial, a formação desses profissionais ainda não consta como essencial na Lei federal”, explica.

Ainda de acordo com o deputado, os CFCs são de suma importância. Afinal, são eles que qualificam profissionais que já exercem ou pretendem exercer atividades de condução de veículos. Seja de transporte rodoviário ou outros, igualmente, de acentuada essencialidade.

Autuações com bafômetro devem ser divulgadas

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou projeto que torna obrigatória a divulgação de informações em auto de infração comprovada com uso de bafômetro (PL 4959/19).

Pelo texto aprovado, deve constar no auto de infração a marca, o modelo e o número de série do aparelho. Também a data de validade do certificado de verificação do aparelho e o endereço do sítio eletrônico do órgão metrológico competente o qual contém tal informação. Além disso, o número do teste, a medição realizada, o valor considerado e o limite regulamentado em miligramas por litro (mg/L).

Regularidade do equipamento

A relatora na comissão, deputada Christiane de Souza Yared (PL-PR), alterou a proposta original, de autoria da deputada Magda Mofatto (PL-GO), que previa a divulgação de informações sobre o exame de alcoolemia (bafômetro) nas páginas dos Detrans estaduais a fim de evitar questionamentos dos exames realizados no trânsito.

De acordo com Yared, com a nova versão proposta, o cidadão passará a ter informações necessárias, e de forma clara, para verificar a regularidade do equipamento. E, além disso, da legalidade da autuação.

“A disponibilização de informações sobre o equipamento no sítio eletrônico do órgão de



trânsito, nos termos inicialmente propostos, em nada alteraria o resultado dos ensaios de verificação metrológica”, disse.

Na opinião da deputada, com a aprovação da proposta, poderíamos ter a “invalidação de penalidades pela simples falta ou desatualização da informação no sítio eletrônico do órgão de trânsito, mesmo com o equipamento em situação regular e o motorista sem condições de dirigir. Abriríamos, portanto, mais uma possibilidade para interposição de recursos”.

Exame toxicológico poderá ser obrigatório para todas as categorias de CNH

Determinar que as exigências referentes a exames toxicológicos sejam para todas as categorias da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Esse é o tema do PL 1965/21 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Vicentinho (PT-SP), a proposta pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para exigir o exame toxicológico de todos os condutores, independente da categoria da CNH. Conforme o projeto, os condutores de todas as categorias deverão comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção e a renovação da CNH.

Além disso, os condutores com idade inferior a 70 anos devem ser submetidos a novo

exame a cada período de 2 anos e 6 meses, como é exigido atualmente aos condutores que possuem as categorias C, D e E.

Segundo o deputado, entende-se que a segurança e outros tantos fatores que envolvem o trânsito devem ser tratados com abrangência mais global e completa. “Por esse motivo, tal exigência deve abarcar todos os condutores, não apenas o dessa ou daquela determinada categoria”, explica.

Ainda conforme o deputado, o PL tem o objetivo de garantir que os brasileiros tenham mais segurança no seu dia a dia no trânsito.

“Temos a convicção de que a mudança proposta é absolutamente razoável, viável. Do mesmo modo é condizente com a realidade brasileira.”, justifica.



Projeto dispensa curso para tirar licença para pilotar ciclomotores

O Projeto de Lei 1163/21 determina que o candidato à obtenção de autorização para conduzir ciclomotor será dispensado de participar dos cursos teórico e de prática de direção, mantidos os exames necessários a esse tipo de habilitação.

Ciclomotor é o veículo de duas ou três rodas cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 km/h.

Hoje, para obter a Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC), é preciso ter pelo menos 18 anos. Além disso, o condutor passará por exames psicológico, de aptidão física e mental, de legislação de trânsito

e de prática de direção.

A proposta em análise na Câmara dos Deputados altera o Código de Trânsito Brasileiro.

O texto prevê ainda que órgãos estaduais autorizarão a prática de direção de ciclomotores em dias, horários e locais definidos.

“O objetivo é baratear o custo da obtenção da ACC, trazendo para a legalidade os milhares de condutores que, em razão do alto custo, pilotam ciclomotores sem habilitação”, disse o autor, deputado Augusto Coutinho (Solidariedade-PE). (As informações são da Agência Câmara de Notícias)

Qual é a DIFERENÇA entre autuação, multa, penalidade e infração de trânsito?

No vocabulário usado no segmento de trânsito é bem comum ouvirmos falar em autuação, multa, penalidade e infração de trânsito. Mas, você sabe o que quer dizer e a diferença entre cada uma delas no dia a dia dos condutores de veículos no Brasil?

Para esclarecer todas essas dúvidas, conversamos com exclusividade com o advogado especializado em Direito de Trânsito, Roberto de Faria, presidente da Comissão de Direito de Trânsito da OAB/Santos e membro da Comissão Municipal de Transporte Público de Santos.

Autuação

De acordo com o especialista, podemos entender autuação como o marco inicial do processo administrativo para aplicação da penalidade em virtude de uma infração de trânsito. “Toda e qualquer infração que dê início ao processo administrativo de infração de trânsito, começa sempre com a autuação pelo agente de trânsito ou equipamento eletrônico. É o procedimento que dá ciência ao proprietário do veículo de que foi cometida uma infração de trânsito com seu veículo. Além disso, é nesse momento que ele deve indicar o condutor responsável pela infração, caso o veículo não estivesse sendo por ele conduzido ou sob sua responsabilidade direta” explica.

De acordo com o advogado, o proprietário e o condutor podem apresentar no prazo estipulado a defesa da autuação, que deverá ser dirigida ao próprio órgão responsável pela autuação.

Multa

Multa de trânsito é uma penalidade de natureza pecuniária imposta pelos órgãos de trânsito aos proprietários, condutores, embarcadores e transportadores que descumprirem as regras estabelecidas na norma de trânsito.

Roberto de Faria esclarece que a aplicação da penalidade administrativa de trânsito tem um efeito de reprimir a conduta ilícita do proprietário ou condutor,



comprovando a eficácia da tríade jurídica ‘fato – valor – norma’ e o caráter imperativo desta última. “Mesmo no âmbito administrativo de trânsito, não é possível exigir-se o cumprimento das normas sem que haja uma sanção por seu descumprimento. Nesse sentido, a sanção é parte fundamental da norma jurídica e visa mudar o comportamento do infrator”, ressalta.

O especialista acrescenta que há penalidades mais rígidas, conforme sua gravidade. Tanto na penalidade primária (pecuniária), quanto na secundária (pontuação).

“Como por exemplo as multas relacionadas a alcoolemia, racha, excesso de velocidade acima de 50% da máxima permitida, entre outras. Estas infrações, por si só, dão ensejo a instauração do processo de suspensão do direito de dirigir, independente do acúmulo de pontos”, explica.

Valores das multas conforme a gravidade:

Leve: R\$ 88,38 (03 pontos);

Média: R\$ 130,16 (04 pontos);

Grave: R\$ 195,23 (05 pontos);

Gravíssima: R\$ 293,47 (07 pontos).

Penalidade

Existem as penalidades oriundas diretamente das infrações de trânsito que são os valores cobrados – penalidade primária, e pontuações – penalidade secundária, debitadas nos prontuários dos proprietários ou condutores, e existem as penalidades aplicadas nos processos administrativos de suspensão do direito de dirigir ou cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

No segmento de trânsito, sua finalidade é punir através de uma sanção administrativa o proprietário ou condutor que cometa uma ou mais infrações de trânsito. Em outras palavras, o principal papel deve ser a reeducação dos infratores, com o objetivo de diminuir a violência do trânsito.

São as autoridades de trânsito que aplicam tais penalidades, conforme o artigo 256, inciso II do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I – advertência por escrito;

II – multa;

III – suspensão do direito de dirigir;

IV – Revogado;

V – cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI – cassação da Permissão para Dirigir;

VII – frequência obrigatória em curso de reciclagem.

1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

2º (VETADO)

3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Infração

E, por fim, vamos entender o que são as infrações de trânsito.

Segundo o especialista, constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito do Código de Trânsito Brasileiro. Nesse sentido, o infrator está sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo. Além disso, às punições previstas no Capítulo XIX que trata sobre crimes de trânsito.

“A infração deve ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou por qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo Contran. Como já dito, mesmo no âmbito administrativo de trânsito, não é possível exigir-se o cumprimento das normas sem que haja uma sanção por seu descumprimento. A sanção é parte fundamental da norma jurídica e visa mudar o comportamento do infrator”, conclui Roberto de Faria. (Fonte: Portal do Trânsito)





Hyperloop no Brasil pode ir de Porto Alegre a Caxias do Sul em 17 minutos

Imagine um meio de transporte que viaje a mais de mil quilômetros por hora para ligar diferentes cidades. Essa é a proposta do Hyperloop, um meio de transporte futurístico que combina tecnologias de levitação magnética em um ambiente a vácuo e painéis de energia solar para captação de energia. Apesar de parecer algo visto apenas em filmes de ficção científica, diferentes empresas pelo mundo já fazem análises técnicas e têm projetos de implementação. Uma delas é a startup americana Hyperloop Transportation Technologies, que deve lançar o primeiro projeto funcional em 2023, nos Emirados Árabes, e já realiza análise de viabilidade na região sul do Brasil.

Em entrevista para a EXAME, Ricardo Penzin, diretor-geral da HyperloopTT na América Latina, conta que a startup realiza uma análise junto com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) para conectar as cidades de Porto Alegre e Caxias do Sul. “A viagem nesse trajeto pode levar cerca de 17 minutos”, diz Pezin. O trecho de 130 quilômetros leva cerca de duas horas de viagem de carro. “O Hyperloop traz a velocidade de um avião para o ambiente urbano. Vale notar que ele pode viajar em uma velocidade de até 1.200 km/h, mas esse é o limite. A velocidade pode variar conforme for trajeto”, afirma Penzin.

De acordo com a startup, a intenção é ter um meio de transporte que não tenha um preço proibitivo para a população.

Para aproveitar os tubos por onde viajam seus veículos para geração de energia, a HyperloopTT planeja

ter painéis de energia solar em todo trajeto. Por isso, a startup também já iniciou conversas com empresas do ramo de energia no Brasil.

A HyperloopTT já iniciou conversas em outras regiões do Brasil, especialmente em São Paulo. No entanto, no momento, o Rio Grande do Sul é o estado onde as discussões estão no estágio mais avançado.

A startup também tem discussões de implementar o meio de transporte de alta velocidade no seu país de origem, os Estados Unidos. Embora ainda não exista um contrato definitivo, a startup tem planos de interligar as cidades de Cleveland (Ohio) e Pittsburgh (Pensilvânia), um trecho de 200 quilômetros, que hoje leva cerca de duas horas em uma viagem de carro.

O trajeto ainda conectaria as cidades americanas a Chicago. Esse projeto, que não requer subsídios, pode gerar 900 mil empregos ao longo dos próximos 25 anos, reduzir emissões de carbono em 143 milhões de toneladas e levar um benefício econômico estimado em dezenas de bilhões de dólares, por meio de valorização de imóveis, salários e expansão da base tributária.

No primeiro projeto já em fase de implementação, nos Emirados Árabes, o Hyperloop irá conectar Adu Dhabi a Dubai em uma viagem de aproximadamente 10 minutos. Vale notar que o meio de transporte é voltado a grandes distâncias e, portanto, não deve substituir meios de transportes urbanos. Mas já existem discussões internas na startup para a criação de uma solução voltada a cidades.

São Paulo apresenta plano para zerar emissões de gases estufa até 2050

O prefeito da cidade de São Paulo, Ricardo Nunes, lançou, neste mês de junho, o Plano de Ação Climática do Município de São Paulo (PlanClima SP). Desenvolvido em parceria com a rede internacional de cidades C40, o plano pretende neutralizar as emissões de gases de efeito estufa na capital paulista até 2050.

A C40 reúne megacidades de diferentes partes do mundo que estão comprometidas a enfrentar a mudança do clima. O objetivo dessa rede é incentivar a cooperação internacional entre as grandes cidades do mundo e apoiá-las na adoção de medidas climáticas ambiciosas, tornando o mundo mais sustentável e saudável.

São Paulo aderiu ao compromisso Prazo 2020 – Carta Compromisso do Acordo de Paris, proposta pela C40, em 2018. O plano foi então elaborado e aprovado pela rede em dezembro do ano passado. Somente hoje, entretanto, ele foi apresentado para a população paulistana.

O PlanClima consiste em 43 ações prioritárias, divididas em cinco estratégias: rumo ao carbono zero em 2050 (composto de 18 ações); adaptar a cidade de hoje para o amanhã (composto por 11 ações); proteger pessoas e bens (7 ações); Mata Atlântica, precisamos de você (3 ações); e gerar trabalho e riqueza sustentáveis (4 ações).

Estratégias

Essas cinco estratégias pretendem mitigar as emissões, adaptar a cidade aos impactos da mudança do clima e distribuir igualmente para a população os benefícios e ônus dessa mudança.

Dentro da estratégia de neutralizar as emissões de carbono até 2050, a prefeitura propõe ações como a de regulamentar os critérios de eficiência energética nas edificações; tentar reduzir as distâncias entre a casa e o trabalho para diminuir a demanda por transporte;

fomentar o uso de bicicleta e substituir a frota de veículos do transporte público por veículos de emissões zero. Já entre as ações para adaptar a cidade estão a requalificação dos espaços públicos para favorecer a caminhabilidade e as atividades ao ar livre; e o mapeamento das áreas inundáveis.

Nas outras três estratégias estão previstas ações como a criação de um Plano de Contingência da Seca; a atualização do Plano de Contingência de Arboviroses; o combate ao desperdício de alimentos; a promoção do plantio de árvores nativas; a proteção das nascentes e dos cursos d'água; e a inclusão de aulas de educação ambiental nas escolas da rede municipal.

Transporte

Segundo a secretária executiva do Comitê de Mudanças do Clima e Eco-economia, Laura Ceneviva, a maior emissão de gás na cidade de São Paulo vem do setor de transporte, principalmente, pelo uso de combustível fóssil. Em segundo, vem a energia estacionária, com destaque para emissões decorrentes do consumo de eletricidade. Em terceiro, as emissões do setor de resíduos, como o lixo.

“As ações mais urgentes que a prefeitura de São Paulo tem tomado tem relação natural com a quantidade de emissões que nós temos. O maior setor [responsável pelas emissões na cidade] é o transporte. No caso de ônibus, [temos estimulado] a gestão de trânsito que favoreça a circulação de ônibus e o uso de outros modos de circular pela cidade que não sejam motorizados. Tudo isso já está em uso na cidade”, disse Laura.

Outra ação que a prefeitura paulistana já vem desenvolvendo, informou Laura, é a compostagem, reduzindo o envio de resíduos orgânicos para os aterros.

O PlanClima pode ser consultado na internet. (Agência Brasil)





CARTAS

MAIO AMARELO

Gostaria de parabenizar a toda equipe pelo editorial da última edição. Sem dúvida alguma, a falta de responsabilidade do Poder Público é só a ponta deste iceberg, que mostra um desvio de conduta de toda uma sociedade que prefere fechar os olhos para a dura realidade, ao invés de enfrentar o problema de frente, assumindo seus erros e decidindo por uma mudança drástica de comportamento.

Juliana Gomes – Rio de Janeiro/RJ

ABANDONO DE ANIMAIS

Torcendo para que seja aprovado o quanto antes o Projeto de Lei 5481/20, que cria a Campanha “Dezembro Verde”, dedicada a ações de conscientização contra o abandono de animais. Já que o ser humano se esqueceu do real significado da palavra humanidade, que seja punido com os rigores da Lei.

Raimunda Teixeira – Boa Vista/RR

**ENFIM
INAUGURADA!**

Como bem destacou o presidente do Monatran, finalmente, podemos dizer que a Ponte Hercílio Luz foi inaugurada. Afinal, para que serve uma ponte se não se pode atravessar. Agora sim, nosso monumento deixou de ser peça de museu e vai servir para desafogar o trânsito entre a Ilha e o Continente da capital catarinense.

Elaine Simas – Florianópolis/SC

CONTROLE REMOTO

Perfeitas as colocações do Dr. José Roberto Dias! Realmente, não devemos nos deixar contaminar por esta mídia tendenciosa, que só faz espalhar o medo e a desinformação. Fica difícil entender todas as reais intenções. Mas a verdade é que a única prevenção, de fato, eficiente, está em nossas mãos: máscara, álcool gel e controle remoto.

Larissa Nemer – São Paulo/SP

HOSPITAIS LOTADOS

“Cada indivíduo tem papel relevante e fundamental para um trânsito mais humano e mais seguro. É necessário que todos se percebam como protagonistas dessa mudança, entendendo definitivamente que atitudes individuais impactam no coletivo”.

Luiz Gustavo Campos – Curitiba/PR

CONSULTA PÚBLICA

Espero que os “reclames” de plantão e os críticos das ações do governo aproveitem a oportunidade de dar os seus pitacos nessas consultas públicas abertas pelo Denatran. Afinal, ficar reclamando depois da lei aprovada só desmoraliza a nossa legislação e aumenta a sensação de impunidade.

Marcos Baruffe – Porto Alegre/RS

**DISTÚRBIOS
COMPORTAMENTAIS**

Muito importante a temática abordada pelo Dr. Dirceu Rodrigues. É mesmo assustador o que se vê no trânsito hoje em dia. Lamentavelmente, muitos motoristas se acham todo poderosos e, muitas vezes, acabam atacando de vilões. Falta educação, gentileza, cordialidade e cidadania. Mas muito além disso, existem alguns comportamentos que assustam, intimidam e geram insegurança a todos nós.

Gabriel Docki – Campo Grande/MS

DANOS MORAIS

Interessante a decisão que determinou a geração de danos morais por atraso na entrega da CNH. Aliás, muitas outras áreas do serviço público deveriam ser passíveis dessa cobrança. No entanto, me surpreendeu o fato da outra decisão que determinou que a omissão de socorro, por si só, não configura dano moral presumido. Deveria ser automático, na minha opinião.

Sérgio Coelho – Brasília/DF

TRANSPARÊNCIA

Imprescindível a proposta que obriga os órgãos de trânsito a divulgar, por meio da internet, o dinheiro arrecadado com taxas, discriminado por tipo de serviço. Como bem destacou a deputada Christiane de Souza Yared, é de suma relevância a ampla divulgação e transparência de informações relativas a recursos públicos. É um absurdo que muitos órgãos de trânsito estaduais não divulgam na internet informações primárias, como o total arrecadado com taxas cobradas pelos serviços que prestam.

Quézia Salcedo – São José/SC

FONES DE OUVIDO

Super preocupante a questão divulgada pelo estudo da Ford com relação ao perigo dos fones de ouvido, quando são usados por motoristas, ciclistas, skatistas ou pedestres. Deveria ser proibidos em todos os países. Fiquei impactado ao saber que pessoas que ouvem música com fones de ouvido demoram, em média, mais de 4 segundos para identificar perigos potenciais no trânsito.

Jonas Silveira – Cuiabá/MT

RÁDIOS FM

Não vejo a hora de o governo realmente aumentar o número de emissoras de rádio FM que cobrem as rodovias federais pelo país. Adoro ouvir a rádio CCR Nova Dutra (estrada que liga São Paulo ao Rio de Janeiro). A emissora fica 24 horas no ar informando motoristas sobre tempo, trânsito, direção defensiva, prestação de serviços, campanhas nacionais de saúde e dicas de passeios. Um serviço excelente e de fundamental importância.

Cidnei Moura – São Paulo/SP

ASSÉDIO

É um absurdo que, em pleno século 21, as mulheres ainda sofram assédio tão descarado como esse que acontece dentro do transporte coletivo. Deveria haver uma fiscalização mais eficiente e que os criminosos fossem punidos com rigor.

Joana Gonçalves – Florianópolis/SC

Bem-estar de caminhoneiros pode prevenir acidentes

A profissão caminhoneiro é a sexta mais perigosa do mundo. Os dados são da Bureau of Labor Statistics, que calcula a taxa de mortalidade de um trabalho tomando como base o número de mortes por 100 mil trabalhadores em tempo integral. Diante desse índice preocupante, a Pamcary fundou o Instituto Cuidando do Futuro (ICF), uma entidade sem fins lucrativos que desperta nos caminhoneiros a consciência pelo zelo à própria vida, à segurança dos demais veículos e ao bem-estar da família.

Por meio de um aplicativo gratuito, o motorista passa a receber todas as informações necessárias para o seu bem-estar durante as viagens, incluindo alertas de riscos de acidentes e roubos, e um botão de pânico que o colocará diretamente em contato com a Torre de Operações da Pamcary. Dessa maneira,



receberá toda a assistência necessária para prosseguir sua viagem com segurança.

“Os acidentes no transporte de cargas são fruto de um sistema de transportes que, na maioria das vezes, é orientado para prazos e custos cada vez menores, em que os motoristas acabam se tornando vítimas da

própria adversidade”, explica Darcio Centoducato, diretor de gestão de riscos da Pamcary.

“Os motoristas que aderirem ao programa serão reconhecidos como caminhoneiros socialmente responsáveis, podendo ter uma elevação em seu status no perfil de motoristas da empresa parceira Telerisco

S.A. e permanecerem bem cotados para viagens”, conta Darcio.

Além disso, caminhoneiros que estiverem enfrentando maior risco de acidentes nas viagens receberão auxílio do Instituto Cuidando do Futuro, prestado pela Sala de Cultura de Segurança no Transporte e

pelo Centro de Apoio ao Motorista em Risco, que darão atendimento remoto ao motorista.

Voluntários agem como ‘anjos da estrada’

Na Sala de Cultura, os caminhoneiros terão à disposição um tutor para conduzir esses encontros virtuais, onde em cada reunião será discutido um tópico sobre motivos de acidentes, com estudos de caso, causas identificadas e consequências.

Por sua vez, o Centro de Apoio tem voluntários que agem como se fossem anjos da guarda dos caminhoneiros. Entram em contato com o motorista ao identificarem riscos quando o veículo entra em regiões com grande incidência de acidentes. Ao observarem que o motorista fez pausa para descansar, esses profissionais ligam e transmitem as orientações necessárias.

ESPAÇO LIVRE

Francisco Garonce*



13 anos de Lei Seca no Brasil

Já se vai mais de uma década que o Brasil é um dos países com uma das mais rígidas legislações destinadas a impedir que condutores sob efeito de álcool se tornem assassinos ao volante.

Desde a entrada em vigor da Lei 11.705, em 2008, mais conhecida pelos brasileiros como Lei Seca, até hoje, muitas vidas foram salvas a partir dessa mudança, que trouxe consigo a forte penalidade da suspensão do direito de conduzir, quase três mil reais de multa e a obrigatoriedade da realização de um curso que tem como foco principal levar o infrator a repensar sua atitude no trânsito, antes de voltar às ruas como condutor.

Ainda que a punição seja severa e a multa bastante cara, pode-se dizer que os condutores flagrados conduzindo alcoolizados são pessoas de sorte. Sorte sim, porque a eles é dada a oportunidade de aprender com seu erro.

Quantos filhos e filhas ficaram órfãos, quando seus pais, conduzindo sob efeito do álcool ou de drogas, foram vitimados. Quantos pais e mães estão hoje sem seus filhos, que conduziam nesta mesma situação. Todos esses familiares, sobreviventes com a dor da perda, se pudessem entrar em uma máquina do tempo e voltar antes dos acidentes fatais,

fariam de tudo para que seus entes amados fossem parados por uma fiscalização da Lei Seca. Eles teriam sido multados, o seu direito de conduzir seria suspenso, fariam um curso de reciclagem para condutores infratores, mas hoje estariam ao nosso lado.

Foram inúmeros os exemplos bem-sucedidos, em todo o país, de ações coordenadas entre os diversos órgãos estaduais e municipais de trânsito, a fim de impedir que esta lei se tornasse uma daquelas “leis que não pegam”. Neste aspecto, a relevância das ações é tão grande, que a Associação Nacional dos Departamentos de Trânsito de todo o país criou o Fórum da Lei Seca. A sua coordenadora nacional, Rositânia Farias, diretora de educação do DETRAN do Maranhão, afirma que “o papel de todos nós, homens e mulheres que atuamos na fiscalização do trânsito do nosso país, é fazer com que cada um que está nas rodovias, nas cidades, circulando em seus veículos, volte para casa em segurança. As ações da Lei Seca, que promovemos em todo o país, educam pelo exemplo. Educam na conscientização pelo respeito à vida”.

Uma proposta de criação do Dia Nacional da Lei Seca está tramitando no Congresso Nacional, de autoria do Deputado Hugo Leal,

o mesmo que apresentou o projeto original da lei que hoje está em vigor.

O Observatório, desde sua criação, é apoiador incondicional de toda e qualquer ação que venha impedir que condutores sob efeito de álcool ou outras drogas ilícitas circulem em nossas vias, trazendo riscos inaceitáveis à vida de todos, de forma indistinta. O trabalho é feito para a redução de mortes e lesões no trânsito brasileiro, unindo esforços para que se possa cumprir a meta proposta pela Organização das Nações Unidas de reduzir em 50% a morbimortalidade no trânsito brasileiro, o que faz parte do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS.

Que este dia 19 de junho não seja de comemoração, mas de reflexão sobre uma política pública cujo objetivo final é retirar das nossas vias condutores que estejam sob efeito de álcool ou drogas. Que seja um dia para buscar apoio ao seu contínuo reconhecimento e, dessa forma, que tenhamos uma forte política voltada a salvar vidas.

* Diretor de relações institucionais do ONSV.



Infraestrutura rodoviária tem relação com a segurança no trânsito

Segundo o mais recente relatório da Organização Mundial da Saúde sobre a situação da segurança viária no mundo, o Brasil ocupa o quarto lugar no ranking do número de mortes no trânsito, em todo o mundo, posicionando-se atrás apenas da China, Índia e Nigéria.

De acordo com o Painel de Acidentes Rodoviários, elaborado pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), que utiliza dados da PRF (Polícia Rodoviária Federal), entre 2010 e 2020, mais de 1,4 milhão de acidentes ocorreram nas rodovias federais no país. Diversos são os fatores que causam esse tipo de ocorrência. Por exemplo, falhas humanas, problemas veiculares e deficiências viárias.

Análises técnicas da CNT mostram que a infraestrutura das vias pode

influenciar o comportamento dos condutores, assim como as medidas de educação e fiscalização. Nesse sentido, é fundamental desenvolver ações e políticas públicas para garantir rodovias que permitam uma direção segura e contribuam para a redução de acidentes e mortes no trânsito.

Veja alguns dados do estudo Acidentes e a Infraestrutura rodoviária:

– Em trechos com sinalização considerada péssima, são 13,0 mortes a cada cem acidentes (+52,9%). Entretanto, onde a sinalização é ótima, o número cai para 8,5.

– 47,7% dos acidentes e das mortes ocorrem em trechos com problemas de pintura da faixa central (desgastada ou inexistente). Onde há problemas na

pintura lateral, há uma concentração de 49,5% dos acidentes com vítimas e de 53,5% das mortes.

– A ausência de placa de limite de velocidade dobra o risco de morte. Onde as placas são ausentes, o índice de mortes por 10 km de extensão é de 19,9. Agora, onde elas são presentes, o número cai para 10,2.

– Rodovias com traçado ruim matam mais. Nos trechos em que a geometria da via é considerada ótima (33,5 acidentes por 10 km de extensão), há mais acidentes do que os locais onde é péssima (7,3 acidentes por 10 km de extensão). Entretanto, o índice de mortes é bem maior onde o traçado é péssimo.

– Controladores de velocidade – O índice de gravidade foi superior nos

trechos sem controladores, com 12,5 mortes a cada cem acidentes, enquanto que naqueles onde há presença de controladores, o índice foi de 8,5 (-32,0%).

Rodovias que perdoam

Diante desse cenário, aborda-se um novo conceito de rodovias. Nesse sentido, as chamadas rodovias que perdoam são aquelas construídas ou adequadas para evitar a ocorrência de acidentes e tornar menos graves as suas consequências. Essas rodovias abrangem a implantação de diversos elementos de segurança viária, também conhecidos como equipamentos de segurança passiva, como, por exemplo, zonas livres, dispositivos de contenção, atenuadores de impacto, sonorizadores e acostamentos. (Agência CNT Transporte Atual)

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Palavra do Presidente
A vida é um sopro**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Retrovisores - A Vida no
Trânsito e o Trânsito da Vida**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Masculinidade Tóxica
e Direção Veicular**

PÁGINA 7

FRANCISCO GARONCE



**13 anos de Lei
Seca no Brasil**

PÁGINA 15