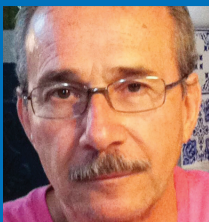


ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Sinal de Alerta
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Motociclistas, Ciclistas e
Pedestres.....
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Medicamentos e
Direção Veicular
PÁGINA 7

**DNIT: R\$ 1 bilhão/
ano transformaria
situação das rodovias
federais em SC
em 3 anos**
PÁGINA 6

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - ABRIL DE 2024 - ANO 16 - Nº 172

Caminhoneiros ganham área de descanso em SC



No dia 18 de abril, a Arteris, que administra rodovias em São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Paraná, inaugurou o primeiro Ponto de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros da BR-101 e de todo o estado de Santa Catarina. (Página 8)

**Contran regulamenta
aplicação da multa do exame
toxicológico com novidade**

PÁGINA 4

**Monatran compartilha
preocupação com o abandono
de animais junto ao Detran/SC**

PÁGINA 9

**Abramet reforça diretriz para
a habilitação de condutores
dentro do espectro autista**

PÁGINA 16

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

SE BEBER NÃO DIRIJA.



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
CAMINHÕES



ALTURA MÁXIMA
PERMITIDA



PROIBIDO
PARAR E
ESTACIONAR

EDITORIAL

Mobilidade e Saúde

A aprovação do Projeto de Lei nº 3.027/2022 pelo Senado Federal, que institui a Política Nacional de Qualidade do Ar, é um marco significativo para a preservação da saúde pública e a promoção do desenvolvimento sustentável no Brasil. Este projeto, que agora aguarda a sanção da Presidência da República, reflete um compromisso com a prevenção e uma visão sistêmica para garantir a qualidade ambiental e o bem-estar da população, podendo impactar diretamente na questão da mobilidade.

A criação do Sistema Nacional de Gestão de Qualidade do Ar (MonitoAr) promete estabelecer limites de emissão e um inventário para monitorar a qualidade do ar. Se sancionada sem vetos, a lei adotará padrões de qualidade e monitoramento, criará planos setoriais de gestão e controle da poluição, visando mitigar os impactos na saúde pública.

Dados do Ministério da Saúde evidenciam a

urgência dessa legislação: cerca de 6,4 milhões de brasileiros sofrem com a asma, uma condição cuja origem está na interação entre fatores genéticos, ambientais e biológicos. A implementação efetiva da Política Nacional do Ar é essencial para reduzir esses números alarmantes e promover uma melhoria significativa na qualidade de vida da população.

Com relação aos estados e municípios, a lei permite a adoção de padrões mais restritivos do que os estabelecidos nacionalmente, possibilitando a implementação de medidas locais para combater a poluição do ar. Isso pode incluir restrições à circulação de veículos poluentes em áreas urbanas, contribuindo para a redução das emissões e melhorando a qualidade do ar nas cidades.

Além disso, a responsabilidade atribuída aos órgãos e instituições do Sistema Nacional do Meio Ambiente para criar a Rede Nacional de Monitoramento da Qualidade do Ar é fundamental para garantir a eficácia da legislação. O inventário de

emissões atmosféricas, a ser elaborado pelos estados, fornecerá dados importantes para orientar políticas públicas e ações de controle da poluição.

No que diz respeito à mobilidade, a implementação dessa política pode influenciar diretamente os meios de transporte utilizados no dia a dia. Restrições à circulação de veículos mais poluentes podem impulsionar a adoção de alternativas mais sustentáveis, como o transporte público, bicicletas ou veículos elétricos, incentivando uma transição para um sistema de mobilidade mais limpo e eficiente.

Em suma, a Política Nacional de Qualidade do Ar representa um passo significativo na proteção da saúde pública e na promoção de um ambiente mais saudável e sustentável para as gerações futuras. Sua implementação efetiva exigirá um esforço conjunto de todos os setores da sociedade, mas os benefícios a longo prazo justificam amplamente esse compromisso.

NOTAS E FLAGRANTES

FLAGRANTE EM SÃO JOSÉ

Um flagrante da irresponsabilidade viralizou nas Redes Sociais no último dia 27 de abril. Um motociclista, aparentemente brincando de malabarista em plena BR 101, no trecho da Grande Florianópolis, escapou de uma tragédia que poderia ser fatal, não somente para ele mesmo, como para outras famílias que estivessem trafegando no mesmo momento e poderiam ter sido atingidas pelo resultado da sua falta de bom senso. Isso sem falar, em todos os prejuízos que também envolvem, além do trânsito, a segurança e o sistema público de saúde porque a irresponsabilidade no trânsito traz prejuízos à toda a sociedade.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



ASFALTO PERMEÁVEL

No Brasil, o crescimento desordenado das cidades contribuiu para problemas ligados à falta de áreas verdes, assim como a impermeabilização do solo (gerada pelo asfaltamento) também afeta o trânsito, especialmente com o aumento de enchentes e inundações. Por isso, o asfalto permeável surge como alternativa para ajudar a diminuir esses problemas.

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:

Alaor Francisco Tissot
Sergio Carlos Boabaid
Jorge Castro Reis Filho
Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

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.



Sinal de Alerta

O estudo recente realizado pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), que registrou quase 3 milhões de multas por excesso de velocidade em 2023, lança luz sobre uma preocupante realidade nas estradas brasileiras. Este número representa um aumento significativo em comparação com o ano anterior, evidenciando uma tendência preocupante de imprudência por parte dos motoristas.

O trágico acidente que tirou a vida do motorista de aplicativo Orinaldo da Silva Viana, na madrugada do Domingo de Páscoa (e que estamos abordando de forma bem completa na página 10), não é um caso isolado. Infelizmente, casos como esse estão se tornando cada vez mais comuns, destacando a urgência de medidas efetivas para combater a imprudência no trânsito.

Os dados da PRF revelam que o excesso de velocidade foi a terceira maior causa de acidentes nas rodovias federais em 2023, perdendo apenas para fatores relacionados à desatenção. Este aumento alarmante de multas por infrações de velocidade coloca em evidência a necessidade premente de ações para reverter essa tendência preocupante.

Especialistas em Medicina e Psicologia do Tráfego apontam diversos fatores que contribuem para a imprudência no trânsito, como estresse, ansiedade, transtornos de conduta, sensação de impunidade e falta de empatia.

Para mitigar esse problema, eles enfatizam a importância de revisar a periodicidade das avaliações médicas e psicológicas para os motoristas, além de intensificar campanhas educativas e aumentar a fiscalização nas vias.

A avaliação psicológica é fundamental para identificar condições que podem afetar a segurança no trânsito, como agressividade, propensão à dependência química e problemas sociais e afetivos. No entanto, o atual modelo de emissão do laudo psicológico, com validade vitalícia, representa um risco, pois algumas doenças mentais podem se manifestar ao longo da vida. Portanto, é essencial que a avaliação psicológica seja realizada de forma frequente e complementar ao exame médico, garantindo uma análise abrangente das condições mentais e comportamentais dos motoristas.

Os recentes eventos relacionados ao comportamento e saúde dos condutores destacam a necessidade urgente de uma abordagem multidisciplinar para promover a segurança no trânsito. A união de esforços entre autoridades, especialistas e sociedade é fundamental para salvar vidas nas ruas e estradas do país. Ações como aumento da punição, fiscalização mais rigorosa e campanhas educativas são essenciais, mas o cuidado com a saúde dos motoristas também desempenha um papel crucial nesse cenário. Somente através de um esforço conjunto será possível garantir a segurança de todos os usuários das vias públicas.



Imagem produzida por José Roberto de Souza Dias, com o uso de Softwares de Inteligência Artificial que ilustra procedimento comum de pedestres nas ruas brasileiras.

ALERTA DE GOLPE

Receber um e-mail com uma notificação de autuação por infração de trânsito pode parecer verdade, mas não é. O alerta é do Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro (Detran/RJ) mas vale para os proprietários de veículos de todo país. Conforme o órgão, qualquer tentativa de comunicação eletrônica sobre infração de trânsito é golpe e poderá direcionar o cidadão para pagamentos de débitos indevidos.

“Vale destacar que acessar links fraudulentos pode acarretar, além de prejuízo financeiro, roubo de informações e vírus que danificam e prejudicam a eficiência de equipamentos eletrônicos”, alerta o Detran/RJ.



CUSTO DE MILHÕES

Somente no Paraná, acidentes de trânsito geraram custo de R\$ 36 milhões ao SUS entre 2022 e 2023. Além de impactar a vida de milhares de famílias, os sinistros de trânsito são um desafio para a saúde pública. Nos últimos dois anos, de acordo com a Secretaria de Estado da Saúde, 6.060 jovens de 20 a 29 anos foram internados por lesões de trânsito em hospitais públicos ou que atendem pelo Sistema Único de Saúde (SUS) e 1.119 morreram em decorrência de acidentes no Paraná. Imaginem se fossem somados os números de todos os estados do país?

Contran regulamenta aplicação da multa do exame toxicológico com novidade

Foi publicada no dia 25 de abril, no Diário Oficial da União, a Resolução 1009/24 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Ela regulamenta os procedimentos sobre a aplicação de multa referente ao exame toxicológico obrigatório para condutores das categorias C, D e E. A norma tem como objetivo esclarecer situações que estavam sendo questionadas sobre a aplicação das penalidades referentes ao exame.

Agora ficou claro, de acordo com a resolução, que só serão multados por falta do exame toxicológico ou pelo exame vencido os condutores que estiverem dirigindo veículos das categorias C, D e E. Ou seja, não serão autuados os condutores habilitados nas categorias C, D ou E sem exame toxicológico ou com ele vencido que estejam conduzindo veículos das categorias A ou B.

Além disso, a norma regulamenta os procedimentos da aplicação da multa automática por não realizar o exame toxicológico periódico (aquele que deve ser feito a cada 2 anos e 6 meses por condutores menores de 70 anos) após 30 dias do vencimento do prazo estabelecido. Nesse caso, a autuação ocorrerá a

partir do 31º dia pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado.

A norma diz também que a mudança das categorias C, D ou E para as categorias B e AB ou a solicitação de cancelamento da CNH, até o trigésimo dia após o vencimento do prazo para realização do exame toxicológico periódico afasta a aplicação da penalidade.

Infrações de trânsito

Hoje existem três enquadramentos para irregularidades em relação ao exame toxicológico. São eles:

Laboratórios

Ainda de acordo com a norma, os laboratórios devem entregar ao condutor, no prazo máximo de trinta dias, contados a partir da data da coleta, laudo laboratorial detalhado, em meio físico ou digital. Nele deve constar a relação de substâncias testadas assim como seus respectivos resultados. O laboratório também deve inserir o resultado do exame no sistema RENACH.

Conforme a resolução, os exames toxicológicos terão validade de noventa dias, contados a partir da data da coleta da amostra. Dessa forma, podendo seu resultado ser utilizado nesse período



Artigo	Infração	Multa
165-B	Condutor das categorias C, D ou E dirigir sem exame toxicológico ou com ele vencido há mais de 30 dias	R\$ 1.467,35
165-C	Condutor das categorias C, D ou E dirigir veículo com resultado positivo no exame toxicológico	R\$ 1.467,35
165-D	Deixar de realizar o exame toxicológico periódico após 30 dias do vencimento do prazo estabelecido.	R\$ 1.467,35

para todos os fins.

Cancelamento da CNH

A norma também altera a Res.789/20 do Contran. Ela passa a estabelecer que o condutor poderá, a qualquer momento, solicitar o cancelamento de sua CNH junto ao órgão ou entidade executiva de trânsito responsável pelo registro. Ou seja, sem a necessidade de apresentar motivação.

Prazos para regularização

Os prazos para regularização do exame toxicológico periódico vencido já estão acabando. Eles foram definidos por escalonamento e são os seguintes:

Condutores com validade da CNH entre janeiro e junho: até 31 de março de 2024; e Condutores com validade da CNH entre julho e dezembro: até 30 de abril de 2024.

Inscrições para o prêmio Senatran 2024 começam em maio

No início deste mês de abril, o Ministério dos Transportes publicou, no Diário Oficial da União, o edital do Prêmio Senatran 2024. De acordo com as informações, há novidades importantes este ano. O concurso ganhou duas novas categorias, com ampliação do público-alvo participante e facilidades para apresentação dos trabalhos. As inscrições começam em 21 de maio e vão até 19 de junho de 2024.

O Prêmio Senatran 2024 tem como objetivo reconhecer instituições de ensino, alunos e educadores da educação superior, e de projetos, programas, iniciativas e boas práticas dos órgãos e entidades componentes do Sistema

Nacional de Trânsito (SNT), de organizações, instituições ou empresas (com ou sem fins lucrativos), de empresas de transporte de passageiros e/ou cargas que valorizam a segurança no trânsito em

suas áreas de atuação, além de incentivar a inovação, projetos, boas práticas e produção científica relacionados à segurança viária no trânsito.

Veja as mudanças do Prêmio Senatran 2024:

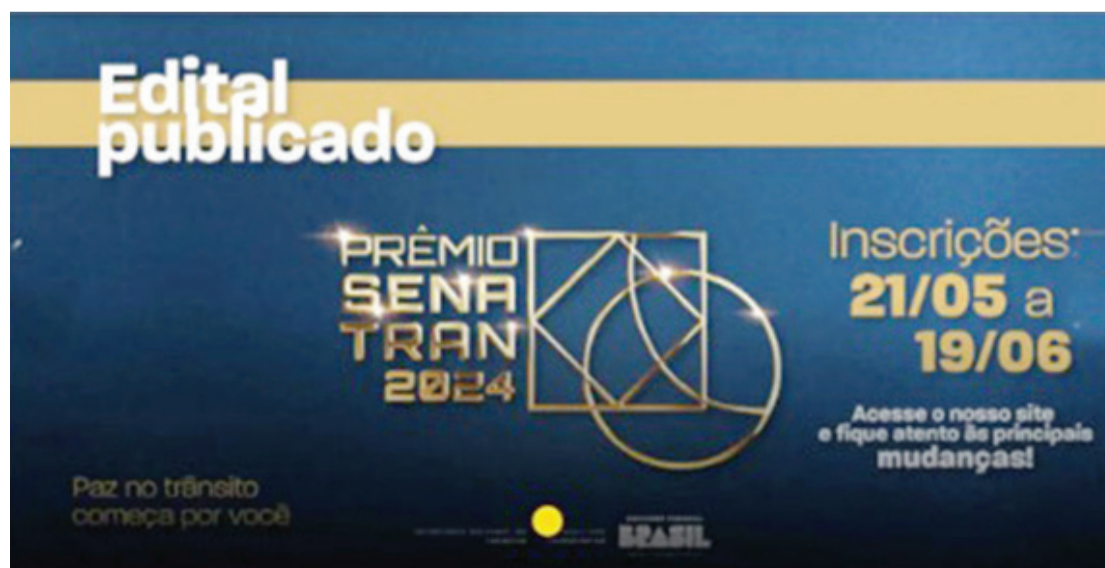
Ampliação do público alvo participante em diversas categorias, como maior abrangência de empresas e instituições participantes;

Inexigibilidade de exclusão de identificação dos tra-

balhos (os trabalhos podem ser apresentados com nome, marcas ou qualquer outro elemento que identifique o autor);

Inclusão das categorias: Redução de sinistros de trânsito em estados e municípios de circunscrição dos órgãos e entidades que efetuam o registro das ocorrências, apuram suas circunstâncias ou prestam atendimento às vítimas, constantes na Resolução Contran nº 808, de 15 de dezembro de 2020 e Produção acadêmica na área de segurança viária voltada à prevenção de acidentes e educação no trânsito.

A entrega do prêmio está marcada para 18 de setembro, no início da Semana Nacional do Trânsito.





Motociclistas, Ciclistas e Pedestres desrespeitam o Código sob o silêncio cúmplice das Autoridades

Nas dinâmicas e tumultuadas ruas de São Paulo, assim como em muitas outras cidades brasileiras, motociclistas, ciclistas e pedestres, frequentemente se veem imersos em comportamentos de risco que desafiam as leis de trânsito e comprometem a segurança de todos.

Um estudo realizado pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP) destaca preocupantes padrões de consumo de álcool e drogas entre esses condutores, muitos dos quais envolvidos com entregas rápidas. Essa investigação revela apenas uma fração de um problema perigoso.



Importante destacar o trabalho do Instituto de Ortopedia e Traumatologia da FMUSP que há décadas tem sido uma esperança para pacientes e familiares acidentados. O IOT, também desenvolve pesquisas na busca de compreender as raízes desses eventos e as formas de tratar essa doença chamada equivocadamente de “acidente de trânsito”. Tais cientistas são verdadeiros heróis no combate dessa guerra e, infelizmente, pouco reconhecidos.

O comportamento imprudente de muitos motociclistas e ciclistas se manifesta de várias formas alarmantes: trafegam em alta velocidade no meio dos veículos, frequentemente na contramão e até mesmo nas calçadas, desrespeitam as faixas de pedestres e sinais de trânsito, colocando em risco não apenas suas próprias vidas, mas também as de terceiros.

A pressão para cumprir horários apertados, especialmente durante os picos do almoço e jantar, muitas vezes, força esses trabalhadores a uma pilotagem perigosa e imprudente, exacerbada pelo consumo de substâncias psicoativas.

Deve-se salientar que a precária fiscalização de trânsito, principalmente em ano eleitoral, não é capaz nem ao menos de identificar, na amostragem necessária, se os motociclistas são habilitados ou se fizeram uso de álcool ou de outras drogas.

Este quadro não é apenas um desafio para a segurança pública, é um reflexo de uma cultura de desrespeito e urgência

que se infiltrou nas veias do trânsito brasileiro. Para enfrentar esta crise, não basta a aplicação esporádica das leis. É necessário uma mudança cultural profunda, onde cada cidadão, de motociclistas a motoristas de carros e pedestres, internalize a importância de respeitar as normas e valorizar a vida.

As empresas de entregadores têm um papel crucial nesta transformação. É imperativo que essas corporações não apenas cumpram as regulamentações, mas também promovam ativamente uma cultura de segurança, garantindo que seus funcionários estejam cientes dos riscos associados a práticas de condução inseguras e estejam equipados para agir corretamente no trânsito.

Da mesma forma, as empresas montadoras, associações e sindicatos precisam, com a máxima urgência, assumir sua responsabilidade no combate aos acidentes com motocicletas. Mas, não como mera formalidade, mas oferecendo cursos de reciclagem e proporcionando concursos, onde através do mérito, e não da punição, se promove a mudança comportamental, principalmente daqueles que tem no seu veículo seu principal instrumento de trabalho.

Além disso, as políticas públicas devem ser fortalecidas. A fiscalização precisa ser intensificada com uma aplicação rigorosa das leis de trânsito, inclusive em períodos eleitorais. Devemos também olhar para exemplos internacionais, como Amsterdã e Copenhague, onde políticas proativas e infraestrutura dedicada à bicicletas e motocicletas reduziram significativamente os acidentes.

Este artigo é um chamado à ação para que os envolvidos — autoridades, empresas, e cidadãos — trabalhem juntos para transformar o caos presente em um futuro de ordem e segurança. As ruas de nossas cidades não devem ser palcos de anarquia e desdém pela vida. Com compromisso e cooperação, podemos construir um ambiente de trânsito onde prevaleça o respeito mútuo e a proteção à vida.

Chegou o momento de unir forças e renovar o compromisso com a segurança e a ordem no trânsito. Não podemos aceitar a perda de vidas como uma inevitabilidade. Devemos, sim, lutar incansavelmente por um trânsito onde a paz, a ordem e a vida sejam a norma, não a exceção. Vamos reescrever o futuro do trânsito no Brasil, tornando-o um exemplo de segurança, responsabilidade e respeito pela vida humana. Juntos, faremos do Brasil um lugar mais seguro para todos.

* **Jornalista, Mtb 0083569 / SP/BR**, Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, foi Prof. Adj. Dr. da UFSC, 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.

DNIT: R\$ 1 bilhão/ano transformaria situação das RODOVIAS FEDERAIS em SC em 3 anos

O superintendente regional do DNIT em SC, Alysson Rodrigues, avaliou que seriam necessários R\$ 1 bilhão por ano nos próximos 3 anos em investimentos nas rodovias federais sob a responsabilidade do órgão para melhorar significativamente a trafegabilidade e a qualidade das vias. A estimativa levou em conta investimentos em obras já em andamento, novos investimentos já em fase de projeto e também a recuperação e manutenção de rodovias por todo o estado. A afirmação de Rodrigues foi feita durante a reunião conjunta do Conselho Estratégico para Infraestrutura de Transporte e Logística Catarinense e da Câmara de Transporte e Logística da Federação das Indústrias de SC (FIESC) que ocorreu no dia 4 de abril, durante a programação da Feira Internacional de Negócios (FIN), em Florianópolis. Ele destacou que a previsibilidade e a continuidade são essenciais para o planejamento do DNIT, considerando que os investimentos são de longo prazo. “É muito importante que as entidades representativas se manifestem e chamem a atenção para os gargalos e problemas e para a necessidade de continuidade e finalização de obras, para que possamos ter essa previsibilidade de recursos”.

O presidente da Câmara de Transportes e Logística da FIESC, Egídio Martorano corrobora a importância da previsibilidade e da boa gestão dos recursos. “A FIESC vem defendendo que a previsibilidade é essencial e para isto é importante haver uma articulação para garantir do Governo Federal recursos ao longo do tempo, dentro das possibilidades e restrição fiscal. Isto somado ao esforço dos nossos parlamentares no sentido de prover recursos via emendas coletivas e individuais. Com estes recursos garantidos cabe ao DNIT uma boa gestão das obras, abrindo frentes de trabalho, de maneira a se evitar as paralizações de obras estratégicas para o Estado. Precisamos ser capazes de nos planejar, de saber quanto dinheiro teremos disponível para conseguir priorizar esses investimentos em infraestrutura”, afirmou. “Reconhecemos que os investimentos federais estão chegando. Em 2023 foi um investimento recorde de R\$ 1 bilhão dos R\$ 1,4 bilhão previstos no Orçamento da União. Mas a demanda é por maior previsibilidade e melhor gestão desses recursos, para que se possa ter uma programação de obras”, destacou Martorano. Para o DNIT, 2023 foi um ano de muitos desafios para o órgão, com demandas decorrentes



Presidente da Câmara de Transporte e Logística da FIESC pede previsibilidade de investimentos

de eventos climáticos, por exemplo, que foram desafiadoras. “A manutenção foi um desafio imenso em SC no ano passado, com a necessidade de resposta rápida do DNIT. Na nossa avaliação periódica das rodovias sob nossa responsabilidade, identificamos que 22% estão classificadas como ruins ou péssimas. A meta para 2024 é reduzir esse número pela metade”, afirmou. A priorização da manutenção, em detrimento do início de novos projetos, foi comemorada pelos participantes da reunião. “Estamos com 11 emergências, R\$ 450 milhões sendo investidos para reparar problemas ocasionados por desafios climáticos. Só na BR 470 são 30 pontos, com seis em execução”, salientou Rodrigues. O deputado federal Pedro Uczai, integrante da Frente Parlamentar Mista de Transporte e Logística - Frenlogi, disse que é preciso juntar esforços para garantir a continuidade dos investimentos em manutenção e articulação para elevar o volume de recursos para as rodovias no estado.

ACOMPANHAMENTO DE OBRAS

O superintendente do DNIT aproveitou a oportunidade para fazer um balanço das obras em rodovias federais em andamento no estado. De acordo com Rodrigues, no caso da BR 470, há recursos previstos suficientes para concluir as etapas previstas para a rodovia em 2024. Rodrigues informou que restam entre 100 e 110 desapor-

priações para concluir a duplicação, e que estão previstos para este ano dois mutirões com pouco mais de 60 processos, com recursos já destacados. Ainda de acordo com o DNIT, a BR 470 foi a obra que mais avançou em SC e mais dependeu recursos do DNIT no país. Rodrigues afirmou que o DNIT pretende entregar o viaduto sobre a BR 101 ainda em abril. Já no lote 2, que corresponde à maior extensão de obras, a previsão é de conclusão até o fim de 2024. O presidente da câmara da FIESC disse que se a previsão de investimentos na BR 470 se concretizar será uma excelente notícia para SC, já que coloca o fim da duplicação mais próximo. “O edital da obra previa a sua conclusão para 2017, se garantidos e executados os recursos previstos para este ano, e períodos subsequentes podemos ter um bom desempenho não só na 470, como também para as BRs 280 e 282 e o que é mais importante para a conservação, restauração e manutenção de toda a malha federal – uma demanda da FIESC ao longo dos anos. Em relação à BR 163, no extremo oeste, a expectativa do órgão é concluir a obra em 2025. Rodrigues reconheceu que o órgão está em dívida com as rodovias do oeste catarinense. Segundo ele, não havia contratos de manutenção ativos para as rodovias da região, mas a expectativa é que ainda neste mês de abril a autarquia lance os editais para a contratação.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Medicamentos e Direção Veicular

Todo organismo tem necessidades básicas para o seu funcionamento. É comum entre nós, a utilização de medicamentos por conta própria, sem a orientação do profissional de saúde. Isso é um grande risco.

Veja alguns medicamentos e seus efeitos na direção veicular:

Antidepressivos (para depressão e transtornos de ansiedade), produzem: perda de atenção, concentração, vigília e dificuldade de visão;

Analgésicos (usados comumente contra dores): sonolência;

Ansiolíticos e tranquilizantes (medicamentos usados para controlar a ansiedade, por exemplo), os efeitos são sonolência, redução dos reflexos e demora no tempo de reação;

Antiepiléticos (usados em epilepsia e transtorno de déficit de atenção), produz sonolência e confusão mental;

Hipnóticos (usados para combater insônia e induzir anestesia): sonolência;

Relaxantes musculares (para cólicas, por exemplo): sonolência e reações lentas;

Estimulantes (também presentes em medicamentos para emagrecer): irritabilidade e sono;

Broncodilatadores (para desobstruir as vias aéreas): taquicardia, tremores e convulsão;

Antieméticos (para enjoos): sonolência;

Hipoglicemiantes, insulina (usados no tratamento de diabetes): tremores, perda da consciência e convulsão;

Neurolepticos (para o tratamento de psicoses): redução dos reflexos, demora no tempo de reação, sedação e sonolência;

Algum remédio pode dar positivo no teste do bafômetro?

Não, mesmo aqueles que contenham álcool, porque a quantidade é mínima e o teor alcoólico é baixo. Não produzirá efeitos sobre o sistema nervoso central. Imediatamente após fazer uso do medicamento possivelmente haverá um resíduo na boca. Ao soprar o bafômetro pode ser que até apareça algum teor de álcool, mas, soprando minutos após, o teste mostrará nível zero. É o mesmo que acontece quando se come um bombom com recheio de licor. O teor alcoólico presente na boca não faz parte do ar alveolar expirado. No bafômetro a dosagem será zero.

O que fazer quando é preciso tomar um remédio e dirigir logo depois?

Precisa o motorista ter pleno conhecimento das ações

do medicamento. Cada organismo é um organismo, não são todos iguais e reagem de maneiras bem diferenciadas.

Alguns são capazes de produzir efeitos indesejáveis e provocar um acidente de trânsito. Exemplos comuns em nosso meio é o uso de um antialérgico, descongestionante nasal, tranquilizante, moderador de apetite e muitos outros. Sabemos que no nosso país temos por hábito fazer à automedicação, como já dissemos, e isso se torna risco muito grande não só para a saúde do indivíduo como também aumenta em muito o risco de acidente.

Alguns tipos de xaropes para a tosse, por exemplo, e até analgésicos usados para uma simples dor de cabeça são capazes de produzirem efeitos devastadores e consequências imprevisíveis. Nossos organismos são diferentes um dos outros e dessa forma reagimos também diferentemente. O que é bom para uns pode ser verdadeiro veneno para outros.

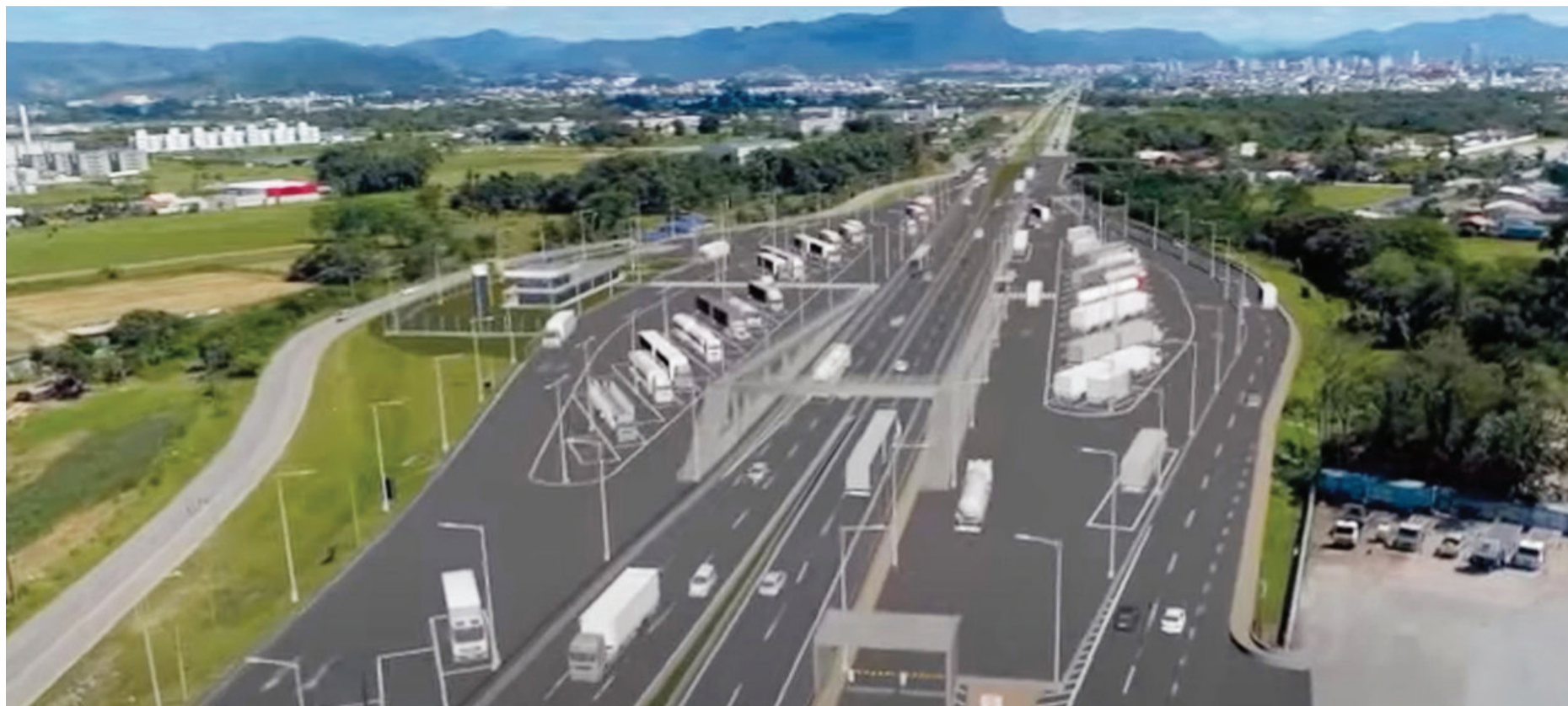
Existem medicamentos que tem ação depressora, produzindo torpor, sonolência, tonteira, debilidade. Outros com ação estimulante, produzindo perda do sono, agitação, redução da fome, alteração de reflexos o que nunca pode acontecer na direção de qualquer veículo.

Ao usarmos um medicamento quando estamos no exercício de atividade veicular precisamos ter pleno conhecimento dos efeitos colaterais e efeitos adversos que tal produto possa nos causar. Percebendo algum sintoma devemos interromper imediatamente a atividade, repousar, ingerir bastante líquido, para dessa forma, aumentar o processo de eliminação da droga do organismo e receber orientação do médico. Devemos manter tal conduta até que haja regressão total de tais sintomas. Insistir na direção é muito perigoso. A possibilidade de acidente é iminente.

Qualquer medicação recomendada pelo médico deve ser acompanhada de explicação minuciosa sobre os efeitos que podem ser observados, a dose a ser usada, o tempo de ação, os riscos com relação à atividade veicular e qual deve ser o comportamento do indivíduo diante de sinais e sintomas. Caso o médico esqueça de dar tal informação, pergunte, não deixe o consultório enquanto não houver os esclarecimentos necessários. Não saia com dúvidas. Ao chegar à casa, se esqueceu de perguntar algo, telefone para o doutor, pergunte, tire a sua dúvida, você fará a sua prevenção.

* Membro das Comissões de Medicina do Tráfego Ocupacional e de Comunicação da Abramet (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego), Conselheiro do Instituto P.A.R.A.R. - (Plataforma de Educação de Gestão de Frotas) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

PONTO DE PARADA E DESCANSO para caminhoneiros é inaugurado em Santa Catarina



No dia 18 de abril, a Arteris, que administra rodovias em São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Paraná, inaugurou o primeiro Ponto de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros da BR-101 e de todo o estado de Santa Catarina. De acordo com a concessionária, a estrutura foi construída no km 220 da rodovia, na cidade de Palhoça, sob gestão da Arteris Litoral Sul.

O evento contou com a participação do ministro dos Transportes, Renan Filho, da secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, do superintendente de Infraestrutura Rodoviária da ANTT, Roger Pêgas e autoridades de Santa Catarina, além de líderes da Arteris, como o diretor-presidente, Sergio Garcia, e o diretor-superintendente César Sass.

“Ao proporcionar áreas adequadas para repouso e descanso dos caminhoneiros, promovemos a segurança nas rodovias e valorizamos esses profissionais essenciais para a economia nacional. Esse é um passo significativo para melhorar as condições de trabalho e garantir viagens mais seguras para todos”, disse o ministro Renan Filho.

De acordo com a Arteris, o investimento foi de R\$17,5 milhões. Além disso, o ponto de parada é fruto de uma reivindicação para garantir mais conforto e segurança aos mais de 10 mil motoristas de veículos pesados que passam diariamente pelo trecho que faz parte do Corredor do Mercosul, importante para a integração ao comércio internacional

e, consequentemente, para o desenvolvimento da região Sul e de todo o Brasil.

POLÍTICA NACIONAL DE IMPLANTAÇÃO DE PPDS

Na ocasião, o ministro ainda assinou uma portaria que estabelece a Política Nacional de Implantação de PPDS em rodovias federais. Conforme a medida, a intenção é garantir condições adequadas de repouso para os motoristas profissionais. E, dessa forma, aumentar a segurança nas estradas e reduzir o número de sinistros.

A portaria estabelece obrigatoriedade de implantação de ao menos um PPD nos contratos de concessão em vigor, priorizando sua operação até 2025. Além disso, a norma define que todos os estudos de projetos de concessão de rodovias devem incluir pelo menos um PPD. Com previsão de operação até o terceiro ano de contrato.

Para rodovias sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) deve se avaliar a possibilidade de implantação de PPDS, considerando critérios como demanda de tráfego e segurança viária. A prioridade são os principais corredores logísticos do país.

“A entrega do PPD possibilita que caminhoneiros cumpram, sem custo adicional, as suas horas de descanso obrigatório, garantindo assim melhores condições de trabalho e colaborando com a segurança nas estradas”, afirma o diretor-presidente da Arteris, Sergio Garcia.

Fim do período de adensamento do solo no Contorno Viário da Grande Florianópolis



Neste mês de abril foi registrado um importante marco da história do Contorno Viário da Grande Florianópolis, o fim do período de adensamento do solo nos trechos que eram remanescentes, em Palhoça.

A característica do solo mole em praticamente toda a extensão do aterro do Contorno Viário da Grande Florianópolis foi um dos grandes desafios encontrados durante o processo de construção da rodovia.

Em todos os 50 km de obra, cerca de 70% são de aterro, que foram feitos em solos moles de substrato, ou seja, um material orgânico, saturado, que não tem suporte e não suporta uma rodovia por cima. Desta forma, a Arteris Litoral Sul não poderia simplesmente aterrar e colocar asfalto por cima, pois

toda essa parte de solo mole afundaria e o terreno ficaria todo irregular, com algumas partes mais afundadas que as outras.

Com o objetivo de contornar essa dificuldade natural do solo da região, a concessionária faz um trabalho específico e tecnológico de geotecnia antes de realizar o aterro, para que quando a carga for colocada por cima do local e o terreno pudesse ser estabilizado de forma homogênea.

Esse trabalho foi totalmente concluído no mês de abril no trecho Sul B da rodovia, o que permite que a concessionária siga com o aterro e pavimentação.

Atualmente, 96% das obras do Contorno Viário da Grande Florianópolis estão concluídas e a liberação da rodovia ao tráfego será em julho deste ano.

Detran/SC publica manuais de procedimentos no site

Estão disponíveis para download no site do Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Santa Catarina – Detran/SC (www.detran.sc.gov.br), os manuais de Padronização de Processos Administrativos. Lançados recentemente pelo governador do Estado, Jorginho Mello, e pelo presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes, os Manuais marcam um novo tempo no Departamento.

O objetivo dos manuais é proporcionar um conjunto de diretrizes e procedimentos, garantindo assim, a uniformização das atividades, a redução de prazos, e a eficiência na realização de tarefas e operações dentro das 86 unidades do Detran em todo o Estado. Dividido por temas, ao todo são quatro manuais que contemplam as áreas de veículos, CNH – Carteira Nacional de Habilitação, Multas e Penalidades, e Exame Prático de Direção Veicular.



“Quando assumi o Detran, em maio do ano passado, uma das determinações do governador Jorginho Mello foi melhorar o atendimento dos clientes que nos procuram todos os dias. E, a primeira coisa que observamos foi a falta de um padrão nos atendimentos e processos no Detran. Então, determinei que uma equipe nossa, bastante enxuta por sinal, construiu os

manuals de procedimentos. Hoje, pouco mais de cinco meses depois, temos quatro manuais, um de cada área, que agora estão disponíveis em nosso site e servem de orientação para os nossos colaboradores que atendem à população. Assim, evitamos erros, desencontros de informações e interpretações pessoais, além de retrabalho”, afirma o presidente Kennedy Nunes.



Monatran compartilha preocupação com o abandono de animais junto ao Detran/SC

No dia 8 de abril, o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, esteve acompanhando o deputado estadual Mário Motta em uma reunião com o presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes. Na ocasião, foi debatida a problemática abordada na última edição do jornal “O Monatran”, que alertou sobre os perigos do abandono de animais domésticos ao longo das vias, assim como a falta de infraestrutura da malha rodoviária do país em relação aos animais silvestres que, muitas vezes, também são atropelados, provocando sinistros de trânsito.

“Agradecemos ao deputado Mário Motta por mais esta oportunidade de discutir o sério problema do abandono de animais, tanto nas rodovias quanto no perímetro urbano das cidades”, afirmou

o presidente do Monatran, completando que a iniciativa em abordar esse assunto demonstra o compromisso do legislador com o bem-estar animal e a segurança pública, especialmente, no que se refere ao trânsito. “Antes mesmo de iniciar sua carreira no legislativo, durante os anos que atuou no rádio, televisão e jornal impresso, Motta sempre foi um participante ativo nos problemas que envolvem o trânsito”, destacou Bentes.

Outro assunto abordado no encontro, foi o lançamento dos manuais de Padronização de Processos Administrativos, produzidos pelo Departamento Estadual, que já se tornaram referência em todo o país. “Um orgulho para Santa Catarina que, mais uma vez, dá um exemplo ao Brasil”, disse o presidente do Monatran.

Assessoria de Comunicação do Detran/SC recebe o presidente do Monatran



No dia 19 de abril, o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, foi recebido pela assessora de comunicação do Detran/SC, Josiane Ribas Lanzarin, para apresentar diversos projetos da entidade em prol de um trânsito mais humano e seguro.

“Nosso objetivo é poder levar à sociedade cada vez mais informação de qualidade, conscientizando cada cidadão de suas responsabilidades, seja como pedestre, ciclista, motorista, enfim, entre todos os agentes do trânsito nosso de cada dia”, afirmou o presidente.



JUDICIÁRIO



Free flow: após queixas, Justiça suspende 32 mil multas

A Justiça do Rio de Janeiro suspendeu cerca de 32 mil multas “surpresas” cobradas de usuários do free flow, pedágio de livre passagem, na Rio-Santos (BR-101), após reclamações de motoristas sobre problemas no pagamento e desconhecimento em relação ao novo sistema.

A decisão, de caráter liminar (com urgência), foi dada após uma Ação Civil Pública movida na última segunda-feira (15) pela Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro, pela Defensoria da União e pelo Ministério Público Federal (MPF).

A ideia do novo pedágio é permitir que o motorista utilize as rodovias sem precisar passar pelas tradicionais barreiras físicas, o que promete agilizar o trânsito, reduzir impactos ambientais e baixar o preço da tarifa — promovendo a justiça tarifária, mote de quem defende o projeto porque faz uma cobrança proporcional ao trecho percorrido.

Além da Rio-Santos, o free flow já funciona no Rio Grande do Sul (na ERS-122, na ERS-240 e na ERS-446) e será implementado em São Paulo, na SP-055 (Padre Manuel da Nóbrega), SP-088 (Mogi-Dutra) e SP-098 (Mogi-Bertioga).

Os motoristas alegam que passaram a receber “multas-surpresa” por evasão de pedágio ao passarem pelos trechos que comportam o free flow. Os principais motivos da inadimplência, segundo os consumidores, são o desconhecimento sobre o formato e problemas no sistema de pagamento. Uma pesquisa no ReclameAqui mostra que há mais de 200 reclamações para o termo “free flow” nos últimos seis meses.

A decisão suspende todas as multas geradas pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) por evasão de pedágio – infração que prevê pagamento de R\$ 195,23, além da perda de cinco pontos na CNH – desde o início da implementa-

ção do sistema. A multa é aplicada, caso o pedágio não seja pago em até 15 dias após a passagem pelos pórticos, que são arcos aéreos de metais que cruzam a rodovia e onde ficam as câmeras que identificam os carros através das tags.

Na decisão, a Justiça Federal determinou ainda que a ANTT dê um prazo de cinco anos para o pagamento das tarifas por entender que essas “novas praças de pedágios estão em processo experimental” e que ainda “apresentam falhas”, afirmou a assessoria do MPF à reportagem. “O MPF não é contra o free flow, mas o serviço deve funcionar adequadamente”, defende a Promotoria, que afirmou terem sido expedidas cerca de 32 mil multas.

No texto, a Ação Civil Pública ressalta as inúmeras falhas e defeitos do free flow, como “escassez de informações claras sobre o sistema de pagamento das tarifas de pedágio, escassez de pontos de atendimento presenciais e plenamente acessíveis aos consumidores, erros e omissões nos sistemas eletrônicos de cobrança tarifária e penosos entraves burocráticos a obstar ao fácil pagamento da tarifa pelos usuários/consumidores”.

A ação também menciona “abuso de poder” da ANTT ao cobrar “indiscriminadamente autos de infração por evasão de pedágio, em desprezo ao caráter experimental do sistema de cobrança e em desconsideração às notórias evidências do ambiente experimental do free flow”.

Como a decisão sobre o assunto foi deliberada pela Justiça, o motorista não precisa fazer nenhum outro procedimento adicional em relação às multas eventualmente recebidas, segundo o MPF. “Se o motorista receber alguma cobrança, deve comunicar ao MPF e as Defensorias Públicas de seu estado para que o Juízo seja informado do descumprimento da liminar”, afirmou a Promotoria.

Polícia pede pela 3ª vez prisão de condutor do Porsche que causou acidente e matou motorista de app

A Polícia Civil de São Paulo concluiu o inquérito que investiga o acidente envolvendo um Porsche na madrugada do dia 31 de março e pediu pela terceira vez a prisão do condutor do carro de luxo, o empresário Fernando Sastre de Andrade Filho (foto abaixo), de 24 anos. A colisão do veículo com a traseira de um Renault Sandero causou a morte do motorista de aplicativo Orinaldo da Silva Viana, de 52 anos. O acidente aconteceu na Avenida Salim Farah Maluf, no Tatuapé, na zona leste da capital paulista.

Anteriormente, outros dois pedidos de prisão, sendo um temporário e outro preventivo, foram negados pela Justiça. Procurada, a defesa de Andrade Filho não se manifestou até a última atualização desta reportagem.

A Secretaria da Segurança Pública informou, em nota, que o 30º Distrito Policial (Tatuapé) concluiu as investigações do caso e relatou o inquérito policial à Justiça no último dia 24 de abril, com novo pedido de prisão preventiva do autor. Agora, o Judiciário decidirá se decreta ou não a prisão do motorista.

O empresário estava sendo investigado pelos crimes de homicídio, lesão corporal – por conta dos ferimentos causados ao amigo que estava com ele no carro – e fuga do local do crime. Fernando não prestou socorro e não fez teste do bafômetro.

Além da morte de Viana, o acidente resultou na internação do estudante Marcus Vinicius Rocha, de 22 anos, que chegou a passar por procedimento cirúrgico para retirar o baço. EMPRESÁRIO SE APRESENTOU QUASE 40 HORAS DEPOIS

Outro ponto é que o acidente foi registrado na madrugada do domingo de Páscoa, mas Andrade Filho se

apresentou no 30º DP quase 40 horas após a ocorrência, em 1º de abril, no mesmo dia em que Viana foi enterrado em Guarulhos, na Grande São Paulo. Na ocasião, a defesa de Andrade Filho negou que o cliente tenha fugido do local do acidente e afirmou que ele apenas se “resguardou de linchamento”.

Com a conclusão do inquérito, cabe ao Ministério Público do Estado de São Paulo (MP-SP) decidir se irá denunciar Andrade Filho pelos três crimes, além de concordar ou não com o novo pedido de prisão. Recentemente, o órgão informou que solicitou perícia scanner em 3D para elucidar o acidente em detalhes.

O Porsche 911 Carrera GTS conduzido pelo empresário Andrade Filho estava a 156 km/h pouco antes do acidente que matou o motorista de aplicativo Viana, segundo laudo da Polícia Técnico-Científica. A velocidade representa mais do que o triplo do que os 50 km/h permitidos para a Avenida Salim Farah Maluf, onde a colisão ocorreu.

Segundo sindicância da Polícia Militar, os agentes que atenderam a ocorrência erraram ao não fazer o teste do bafômetro em Andrade Filho após o acidente. “Testemunhas dizem que ele apresentava voz pastosa, andar cambaleante”, disse, no último dia 6, o delegado Carlos Henrique Ruiz, da 5ª Delegacia Seccional (Leste).

Um dos pontos que embasaram o último pedido de prisão, feito pela Polícia Civil na época da declaração do delegado, é que Andrade Filho aparentava estar “alterado” naquela madrugada, segundo testemunhas ouvidas na investigação. Ele tinha acabado de sair de uma festa com bebida liberada quando se envolveu no acidente.



LEGISLATIVO



Deputado pretende inserir no CTB a modalidade de homicídio doloso na direção de veículo

Prever a modalidade de homicídio doloso na direção de veículo automotor no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e aumentar a pena nos casos de omissão de socorro. Esse é o tema do Projeto de Lei 1202/2024, que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Delegado Palumbo (MDB-SP), o PL pretende incluir o artigo 302-A e alterar a pena prevista no artigo 304 do CTB, que prevê a modalidade de homicídio doloso na direção de veículo automotor e aumentar a pena nos casos de omissão de socorro.

Conforme o PL, praticar homicídio doloso na direção de veículo automotor ou assumir o risco de praticá-lo teria como pena reclusão, de seis a vinte anos, e suspensão e proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Ainda de acordo com o texto, para determinar se o agente assumiu o risco de produzir o resultado morte, deverão ser observados alguns critérios. Como a velocidade na via, estado de embriaguez ou o desrespeito às regras e sinalizações de trânsito.

Além disso, o PL altera a pena prevista para o crime de omissão de socorro no trânsito. Atualmente, o CTB prevê que a pena é de detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave. Ela passaria a ser de detenção de seis meses a um ano e multa (não ou).

Justificativa

De acordo com o autor do projeto, o CTB prevê somente a modalidade de homicídio culposo na direção de veículo automotor. Ou seja, são situações em que o condutor não planejou/desejou o evento morte, mas a sua conduta negligente resultou na morte.

“Contudo, entendemos que é um tipo penal que, além de não retratar a realidade de muitos casos, possui uma pena muito branda, para um crime com consequência tão grave. Sendo assim, é necessário criar a figura do homicídio doloso na direção de veículo automotor, ou seja, um homicídio praticado por um motorista que, pelas suas condutas, assumiu o risco de produzir o evento morte, utilizando o seu veículo literalmente como arma”, explica.

Além disso, o deputado diz que também entende ser importante aumentar a pena para o motorista que deixa de prestar socorro imediato à vítima ou, na impossibilidade de fazê-lo, deixa de solicitar auxílio de autoridade pública, já que o socorro imediato, muitas vezes, salva a vida da vítima.

Palumbo ressalta, ainda, que o intuito de suas propostas sempre foi punir aqueles que infringem, bem como prevenir certas condutas. “Para tanto, é necessário atualizar e adequar à realidade da sociedade atual que, infelizmente, enxerga o crime como algo que compensa se praticar ou pelo qual vale a pena correr o risco. Isso, principalmente, porque as penas são brandas e pelo pouco período que se passa na cadeia”, justifica.

Tramitação

O PL ainda aguarda despacho do Presidente da Câmara dos Deputados.

Homicídio no trânsito poderá se tornar crime inafiançável

Obrigar o condutor do veículo automotor envolvido em sinistro de trânsito a se submeter a teste, exame clínico ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência e dispor que o homicídio na direção de veículo automotor será considerado crime inafiançável e insuscetível de graça, indulto e anistia. Esse é o tema do Projeto de Lei 1229/24 que começou a tramitar no Senado Federal.

De autoria do senador Fabiano Contarato (PT-ES), o PL altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Ele passa a determinar que o condutor de veículo automotor envolvido em sinistro de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito será submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância que determine dependência. Além disso, prevê que o homicídio no trânsito será crime inafiançável.

Conforme o senador, o intuito da matéria é aperfeiçoar o CTB e endurecer o rigor contra pessoas que insistem em beber e dirigir.

“Os acidentes trânsito envolvendo mortes estão aumentando e as pessoas estão, cada vez menos, se submetendo ao exame de bafômetro. Precisamos reconhecer que a legislação em vigor não vem cumprindo sua função de prevenção geral e, por isso, exige reparos”, explica.

Contarato, que já foi delegado de delitos de trânsito por mais de 10 anos e diretor-geral do Detran do Espírito Santo e é um militante da causa, destaca que, nas últimas semanas, os veículos de comunicação noticiaram casos gravíssimos com mortes em acidentes de trânsito. Entre eles o do motorista do Porsche que, em alta velocidade, provocou um acidente e matou um motorista de aplicativo, em São Paulo. O condutor não foi submetido ao teste e ainda teve autorização para deixar a cena do acidente fatal. “Todos os dias vemos pessoas ricas se valendo de bons e influentes advogados e relacionamentos, utilizando de brechas legislativas e do excesso de instâncias judiciais para saírem impunes desses crimes. Ou, quando muito, serem submetidas a penas irrisórias, o que certamente desvirtua a finalidade da lei e aumenta o senso de impunidade”, reforça o senador.

Senadores aprovam volta da informação sobre estado e cidade nas placas de veículos

Senadores da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) aprovaram no dia 16 de abril o projeto de lei (PL) 3.214/2023, que traz de volta a informação sobre estado e cidade de registro nas placas dos veículos que circulam no Brasil. O PL tem autoria do senador Esperidião Amin (PP-SC) e obteve relatório favorável do senador Lucas Barreto (PSD-AP). De acordo com a Agência Senado, o texto vai agora para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

A mudança do modelo de placas de identificação trouxe diversas polêmicas desde que entrou em vigor. Até chegarmos no atual modelo de placas de veículos, chamado de PIV (Placa de Identificação Veicular), muitos capítulos fizeram parte dessa novela. Inicialmente chamada de placa Mercosul, o primeiro modelo da placa continha a informação de estado e município do veículo. No entanto, à época, houve a revogação da resolução devido a grande pressão popular para que se retirasse essa informação da placa. A intenção era diminuir os custos em eventuais transferências de registro do veículo.

Desde então, o modelo passou por diversas modificações até chegar no padrão que está hoje, que não inclui mais o nome da cidade e estado de origem do veículo. E é isso que o PL pretende mudar. A matéria altera o Código de Trânsito



Brasileiro (Lei 9.503, de 1997) para prever que as placas veiculares voltem a informar o município e o estado nos quais o veículo está registrado.

Conforme o autor da proposta, o senador Esperidião Amin, a apresentação do projeto foi motivada pelo fato de essas informações facilitarem o trabalho de fiscalização das autoridades policiais e de trânsito. O senador observou que a matéria, por reforçar a segurança, recebeu apoio do governo federal.

“Em audiência, inclusive com a participação de representantes do Ministério da Justiça, eles manifestaram que o projeto vem ao encontro do interesse da segurança viária”, afirmou à Agência Senado, ao explicar que o condutor não vai precisar pagar novamente para incluir as informações, pois a possível norma só entrará em vigor após um ano, caso seja sancionada.

5 MAIORES MITOS DO TRÂNSITO BRASILEIRO

Não é só no dia 1º de abril que os famosos mitos do trânsito são espalhados. Afinal, ao longo do ano, informações falsas circulam entre os condutores a ponto de se tornar um consenso, muitas vezes contribuindo para comportamentos inadequados e até mesmo perigosos nas vias públicas.

Sendo assim, que tal conhecer os maiores mitos sobre o trânsito, para não levar multas e até correr riscos desnecessários de ocasionar acidentes? Confira a seguir os cinco maiores mitos do trânsito brasileiro:

Mito 1. Furar semáforos de madrugada não gera multa

Alguns condutores acreditam que durante a madrugada e na ausência de outros veículos é permitido passar por semáforos vermelhos sem sofrer penalidades. No entanto, essa prática é considerada infração gravíssima, segundo o Artigo 208 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e pode resultar em multa de R\$ 293,47 mais 7 pontos na carteira de habilitação.

Ainda assim, a contestação da multa é prevista pelo Artigo 265 do CTB, e é válida para qualquer tipo de penalidade.

Mito 2. Bafômetro pode ser enganado com truques caseiros

Um dos grandes mitos do trânsito

que existem é de que é possível enganar o bafômetro com truques como mascar chiclete, ingerir café forte ou tomar banho de água gelada. Porém, o bafômetro é um equipamento sensível e projetado para detectar com precisão a presença de álcool no organismo. Sendo assim, qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades administrativas do art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro, por dirigir embriagado.

Mito 3. Cinto de segurança não é necessário em viagens curtas

Apesar da obrigatoriedade do cinto de segurança se aplicar a todos os percursos, independentemente da distância, muitos condutores acreditam que em trajetos curtos não é necessário utilizar essa ferramenta. Dessa forma, o art. 167 do CTB estabelece que deixar de usar o cinto de segurança é uma infração grave, sob multa no valor de R\$ 195,23, 5 pontos na CNH do condutor, além do veículo ser retido até que o cinto seja colocado. Mais um mito que pode custar vidas.

Mito 4. Para pilotar moto, qualquer calçado serve

Usar calçados confortáveis é sempre uma boa ideia para conduzir qualquer tipo de veículo. Entretanto, quando se



Casal se diverte, mas ignora a necessidade de cinto de segurança.

trata das normas do Código de Trânsito Brasileiro, o condutor de motocicletas, ciclomotores ou motonetas precisa se atentar às regras impostas pelo artigo 252.

Essa determinação visa a segurança dos condutores, diminuindo as chances de acidentes. Por exemplo, usar chinelos pode acarretar em penalidades na carteira do motorista. Isso porque ao conduzir usando chinelos o condutor diminui a proteção dos pés pela falta de aderência do calçado aos pedais, o que

aumenta as chances de lesões e pode até mesmo causar acidentes.

5. Ultrapassar pela direita é sempre proibido

Por fim, embora seja preferível realizar ultrapassagens pela esquerda, em algumas situações específicas é permitido ultrapassagem realizando a transposição de faixas pela direita, como por exemplo em vias de múltiplas faixas e quando o veículo à frente está sinalizando a intenção de entrar pela esquerda.

Confira lista de comportamentos que propagam a paz no trânsito

O Dia Nacional da Paz no Trânsito foi comemorado em 21 de abril e tem como objetivo lembrar a sociedade brasileira sobre posturas e atitudes que se deve praticar diariamente para reduzir o elevado número de acidentes e tornar as ruas mais seguras para todos.

De acordo com Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, a convivência no trânsito representa riscos físicos, emocionais e financeiros para condutores, passageiros e pedestres se não houver respeito às leis e respeito aos demais envolvidos.

“É preciso conscientização e responsabilidade para que haja mais paz e empatia no trânsito e os trágicos índices diminuam”, afirma.

Comportamentos que propagam a paz no trânsito

No trânsito, boas atitudes entre condutores e pedestres têm o poder de promover o respeito, a cidadania e a paz. É essencial saber agir corretamente frente às diversas situações do dia a dia no trânsito, reconhecendo e alterando maus hábitos e posturas negativas.

Por isso, confira lista abaixo algumas qualidades que são capazes de disseminar a paz no trânsito.

Boa comunicação

A comunicação entre os usuários do trânsito deve ser simples e objetiva, para que não dê margem



para má interpretação. Mensagens curtas e rápidas facilitam a compreensão entre condutores e pedestres, contribuindo para a boa fluência do trânsito e evitando acidentes.

Ver o lado positivo

É preciso compreender certas atitudes incorretas dos outros motoristas, pois, provavelmente, não tiveram a oportunidade de analisar suas atitudes e melhorar seu comportamento no trânsito. Jamais reagir, pois um erro não justifica o outro.

Agir com bom senso

No trânsito, atitudes refletidas e bem pensadas podem fazer a diferença em momentos de tensão ou em situações críticas. O condutor consciente é aquele que, em uma situação delicada, pensa antes de agir, procura analisar os dois lados e ser justo em palavras e decisões sem ficar nervoso, principalmente se o

errado for ele mesmo.

Saber distinguir o momento oportuno

Congestionamentos, incidentes e situações tensas geram irritação e desconforto. Nestas circunstâncias, é preciso manter a cabeça fria e escolher o momento ideal para agir, pois qualquer gesto ou atitude imprópria pode gerar confusão e até acidentes.

Não participar de brigas e discussões

O “bate-boca” não resolve, porque ninguém mais está escutando. O ideal é não participar de desentendimentos desse gênero. O participante mais capaz e inteligente procura acalmar os ânimos para voltar ao diálogo.

Usar o veículo para a finalidade correta

Utilizar o veículo para demonstrar nível social, para compensar sentimentos de inferioridade e insegurança e usar o tamanho e a potência para intimidar os outros, são atitudes socialmente reprováveis.

Comunicação face a face: como agir

No trânsito, algumas ocorrências provocam comunicação “cara-a-cara”. Nessas “conversas”, comuns em incidentes, geralmente são transmitidas várias outras “impressões” além da mensagem que está sendo falada. É preciso tomar cuidado com entonação de voz e expressões utilizadas, que podem complicar a situação, ao invés de resolvê-la.

Inmetro e Senatran fazem acordo para aperfeiçoar a SEGURANÇA DA FROTA de veículos brasileira

No dia 9 de abril, a direção do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) e membros da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) se reuniram para encaminhar as medidas de implementação do acordo de cooperação técnica entre os dois órgãos com o intuito de promover qualidade e segurança da frota de veículos rodoviários automotores e rebocados que trafegam no país.

O acordo irá promover atividades de acreditação e de avaliação da conformidade de acordo com a legislação de trânsito vigente no país. Além disso, os dois órgãos criarão um grupo técnico de trabalho per-



manente. O objetivo desse grupo é elaborar e aperfeiçoar critérios de acreditação, de regulamentações técnicas e de legislações de trânsito.

Conforme o presidente do Inmetro, Márcio Brito, o acordo é

um compromisso da Senatran e do Inmetro com a sociedade civil.

“O intuito é a promoção da qualidade e segurança da frota de veículos rodoviários automotores e rebocados que trafegam no país”, disse.

ACREDITAÇÃO

De acordo com o próprio Inmetro, acreditação é o reconhecimento formal da competência dos Organismos de Avaliação da Conformidade (OAC) para atenderem requisitos previamente definidos e realizar suas atividades com confiança. É uma ferramenta estabelecida em escala internacional para gerar confiança na atuação das organizações.

A Coordenação Geral de Acreditação do Inmetro (Cgcre) é o único organismo de acreditação reconhecido pelo Governo Brasileiro para acreditar Organismos de Avaliação da Conformidade.

Senatran promoveu seminário destinado a mulheres que atuam na área do trânsito

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), em parceria com o Instituto Mulheres pelo Trânsito, promoveu no dia 17 de abril o 1º Seminário Trânsito para Elas. O objetivo do evento, de acordo com a Senatran, foi incentivar o diálogo entre mulheres e fortalecer as ações em diversas esferas do trânsito brasileiro.

Conforme a diretora do Departamento de Segurança no Trânsito, Maria Alice Nascimento Souza, o olhar das mulheres no trânsito é essencial.

“Desse evento devem sair grandes discussões nos setores de Transporte, Infraestrutura e Segurança no Trânsito que venham a contribuir para diminuir o número de mortes e sinistros em nossas estradas e rodovias”, acrescentou.

Participações e palestras

Além da diretora, o painel que abriu o encontro contou com as presenças do secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão; da secretária Nacional de Autonomia

Econômica e Política de Cuidados do Ministério das Mulheres, Analine Specht; da diretora do Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis do Ministério da Saúde, Letícia de Oliveira Cardoso; da presidente do Instituto Trânsito pelas Mulheres, Carolina Marino, e pela chefe de gabinete da deputada federal Gleisi Hoffmann, Dayane Hirt.

“O Seminário Trânsito para Elas é uma iniciativa essencial para promover a liderança feminina e reconhecer o papel fundamental das mulheres no trânsito brasileiro. O Ministério dos Transportes está comprometido em criar um ambiente mais inclusivo e equitativo para todas as profissionais do trânsito”, argumentou o secretário Adrualdo Catão, ao destacar que considera o evento um ponto de virada na abordagem do trânsito brasileiro.

Elas na Infraestrutura

Para combater ativamente a



discriminação de gênero e raça no ambiente de trabalho, o ministro dos Transportes, Renan Filho, assinou, no início do mês, o protocolo de intenções do Programa Pró-Equidade de Gênero e Raça. O objetivo é ampliar a igualdade em acesso, remuneração, ascensão e permanência no emprego nas agências reguladoras e empresas públicas vinculadas ao Ministério dos Transportes e em toda a rede de companhias que atuam direta e indiretamente na infraestrutura rodoviária, ferroviária e logística do país.

Estatísticas

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), as brasileiras recebem

22% a menos que os homens. A diferença quase dobra em cargos de gerência e diretoria: a redução é de 38,1% em relação ao rendimento deles.

Quanto aos motoristas habilitados, os dados do Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENA-CH) e da Polícia Rodoviária Federal (PRF) revelam um aumento significativo nos últimos anos de mulheres nas categorias mais comuns, como carros, motocicletas, vans e até mesmo na categoria que inclui ônibus. Já na categoria “B” (carros, picapes e vans), elas ultrapassam o número de homens habilitados, representando 50,2% do total. (Assessoria Especial de Comunicação Ministério dos Transportes)

CARTAS



ABANDONO DE ANIMAIS

Impactante a imagem que estampa a capa da última edição do jornal O Monatran. Sem dúvida alguma, se todos tivessem a sensibilidade daquela criança da foto, nosso mundo estaria muito melhor e o problema do abandono de animais nas rodovias e nas vias urbanas do país seria mitigado. Parabéns a todos os envolvidos pela preocupação, pois este assunto, além do trânsito, tem a ver com humanidade.

Raimunda Teixeira – São José/SC

CONQUISTAS E DIREITOS

Realmente, uma celebração necessária refletir sobre as conquistas e os direitos das mulheres em diversas esferas da sociedade, inclusive no trânsito, pois lugar de mulher é onde ela quiser. Parabéns a todas as mulheres, especialmente por saberem conquistar seus espaços, sem abrir mão da prudência e respeito à legislação.

Selma Freitas – Campo Grande/MS

UMA MISSÃO

Maravilhoso o trabalho do protetor Paulo! Quantas vidas caninas e humanas ele já salvou. Que iniciativas como esta ganhem cada vez espaço na imprensa e que mais pessoas possam se inspirar ou direcionar seus recursos para auxiliar projetos assim!

Mônica Bleyer – Palhoça/SC

CARRO POR ASSINATURA

Achei interessante conhecer a modalidade do chamado carro por assinatura. Uma preocupação a menos para quem não quer se incomodar com veículo usado e talvez não queira entrar em um financiamento para a aquisição de um carro zero. Também já vi muita gente, optando por alugar um carro apenas para os finais de semana.

Jonatas Nunes – Brasília/DF

DIREÇÃO PERIGOSA

Super importante o assunto abordado na Palavra do Presidente! Certamente, a direção perigosa é uma infração grave que ameaça a segurança no trânsito e coloca em risco a vida de condutores, passageiros e pedestres. A legislação de trânsito no Brasil é ótima! O que falta é a conscientização dos condutores que, obrigatoriamente, passa pela educação.

Ângela Mink – São Paulo/SP

DESAFIOS URBANOS

Sonho com o dia em que a população vai acordar para a vida e perceber a força que tem. Somente o clamor do cidadão por mudança pode mudar nossa dura realidade, já que infelizmente a classe política parece viver em uma realidade paralela. Muito bom o artigo do Dr. José Roberto Dias!

Carlos Vieira – Florianópolis/SC

CAMINHONEIRO

Confesso que sinto profunda admiração pelos milhares de caminhoneiros que atuam em nosso país. Sem dúvida, uma rotina cheia de desafios e sacrifícios. É uma pena que não sejam valorizados como deveriam e que, por esta razão, muitos precisem se submeter a jornadas tão exaustivas de trabalho para garantir o seu sustento. Parabéns pelo artigo Dr. Dirceu!

Moisés Cremonezi – Porto Alegre/RS

DICAS RODOVIAS

Material riquíssimo esse das dicas para ajudar a tornar as rodovias mais seguras para pessoas e animais. Parabéns ao Monatran pela divulgação e à Câmara dos Deputados pela elaboração da cartilha. Espero que ela seja replicada e distribuída ao maior número de pessoas.

Jonas Meyer – Cuiabá/MT

MULHER NO VOLANTE

Perfeito o artigo sobre a habilidade da mulher como motorista! Precisamos valorizar o comportamento das mulheres que tão bem faz a sociedade como um todo! Num mundo predominantemente machista de chacotas e piadas prontas, é muito bom saber o que os dados mostram: mulher no volante, segurança constante!

Ester das Neves – Rio de Janeiro/RJ

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



Gente Boa. Gente Nossa.

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Acidentes com caminhões em rodovias federais são duas vezes mais letais

A letalidade dos acidentes de trânsito envolvendo caminhões nas rodovias federais brasileiras, em 2023, foi praticamente o dobro da registrada em sinistros com outros tipos de veículos. Conforme dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), em 2023 os 17.579 sinistros com caminhões provocaram 2.611 mortes. A proporção é de 1 morte a cada 6,7 sinistros. Se analisarmos os dados com todos os tipos de veículos, teremos a proporção de 1 morte a cada 12 sinistros. (67.658 acidentes com 5.621 mortos).

“Esses veículos têm um potencial de destruição maior que os demais veículos. Por isso há regras mais rígidas para os motoristas profissionais. Além do estabelecimento de um limite máximo de trabalho, previsto na Lei do Descanso, essa categoria é obrigada a fazer exames toxicológicos e deveria passar uma fiscalização mais intensa para mitigar os riscos de sinistros decorrentes do excesso de jornada e do uso de anfetaminas para

burlar o sono, numa tentativa de atender prazos curtos e melhorar os rendimentos”, comenta o médico especialista em Medicina do Tráfego, Alysso Coimbra, diretor científico da Ammetra.

Testes randômicos

Assim como o álcool, o consumo de substâncias psicoativas têm o potencial de aumentar os riscos de sinistros de trânsito e morte nas rodovias brasileiras. “Por isso é imprescindível que, além do toxicológico, as autoridades de trânsito façam testes aleatórios para detectar a presença de drogas. O problema é que, ao contrário do que acontece com o álcool, ainda não há mecanismos para fazer testes que detectem o consumo de drogas nos mesmos moldes do bafômetro”, afirma Coimbra.

Em 2021, o governo federal começou a testar o chamado drogômetro para realizar fiscalizações nas rodovias. No entanto, até o momento, ainda não houve a implementação desse equipamento.



Enquanto o uso dos drogômetros não ocorre, a única fiscalização existente é o exame toxicológico, obrigatório apenas para condutores das categorias C, D e E.

Pesquisa feita pela Coordenadoria Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho (Codemat) e a PRF revelou que metade dos caminhoneiros que se submetem a jornadas de trabalho superiores a 16 horas por dia recorre ao uso de drogas. Cerca de 17% dos condutores

que trabalham de 4 a 8 horas por dia usam drogas. O número salta para 50% entre aqueles cujas jornadas ultrapassam 16 horas. “Estes dados refletem um modelo de exploração do trabalho que está diretamente relacionado ao aumento dos sinistros nas rodovias. Além disso, indica a urgência de se adotar uma política pública multisetorial voltada para minimizar os riscos junto a essa categoria”, completa o especialista em segurança viária.

ESPAÇO LIVRE

* Mario Cezar de Aguiar



Tragédias anunciadas nas rodovias

O Morro dos Cavalos é um desafio para a BR-101, pela sua condição geológica. Por isso foi prevista, há mais de dez anos, no projeto de duplicação da BR-101 Sul, a construção de dois túneis de 1,3 quilômetros, viadutos de acesso e proteção das encostas. Nunca saiu do papel por problemas no licenciamento. O fechamento, por mais de 50 horas, nesta semana, da rodovia federal de maior fluxo do estado evidencia o óbvio: passou da hora de enfrentar essa questão.

Além do perigo de desmoronamentos - os mais recentes foram em dezembro de 2022 e agora em abril de 2024 -, o Morro dos Cavalos é um gargalo que reduz a velocidade da rodovia. Isso ficará ainda mais evidente com a conclusão do contorno viário. Pior: constitui elevado risco à vida dos usuários.

A responsabilidade pelo trecho, incorporado à concessão da Arteris em 31 de agosto de 2012, quando foi



extinta a praça de pedágio de Palhoça, passou a ser da concessionária, que realizou obras de contenção, manutenção e ampliação da capacidade. Hoje, trafegam por esse segmento cerca de 30 mil veículos por dia. Ele integra um dos mais importantes corredores logísticos do Brasil, de extrema relevância para nossa movimentação portuária e turismo.

A FIESC alerta para a necessidade de construção dos túneis desde antes da discussão sobre as terceiras faixas, cuja implantação representou um paliativo incompatível com a relevância da rodovia. Além dos riscos econômicos que a interdição da BR-101 ocasiona, estamos falando de vidas humanas. Por isso defendemos que a construção dos túneis seja

incorporada no processo de extensão da concessão do trecho Norte da BR-101, atualmente em estudo, ou na renovação da concessão, cujo término está previsto para 2032.

Este ano já enfrentamos duas interdições graves decorrentes de eventos climáticos em corredores logísticos essenciais do estado: a BR-101 e a BR-470. Assim, é urgente que SC tenha um plano para mitigar os impactos de eventos climáticos, cada vez mais intensos e frequentes. Na Agenda da Água, a FIESC propõe que seja realizado um plano para adaptação às mudanças climáticas para logística, identificando os pontos críticos, rotas alternativas e um plano emergencial para toda a malha rodoviária. Não podemos esperar de braços cruzados pela próxima tragédia anunciada.

* Presidente da FIESC (artigo publicado no jornal Notícias do Dia em 17 de abril.)

Abramet reforça diretriz para a habilitação de condutores dentro do espectro autista



No mês em que foi celebrado o Dia Mundial de Conscientização do Autismo, a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) reforçou uma diretriz de conduta médica criada para garantir a habilitação segura para o condutor dentro do espectro autista. O documento se destina ao médico do tráfego. Ele é responsável pelo exame de aptidão física e mental exigido para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A diretriz traz um conjunto de recomendações e dados científicos para orientar a melhor tomada de decisão.

“O TEA pode afetar a tomada de decisões do condutor, o processamento de informações e a atenção em vários graus. Dado que o autismo se apresenta em um espectro amplo, a existência e a gravidade dos sintomas variam significativamente caso a caso e da mesma forma, a segurança de dirigir”, afirma Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet.

“Por isso, nosso objetivo é respeitar as particularidades e reconhecer as habilidades dessas pessoas, oferecendo a elas a melhor condição de habilitação, que seja inclusiva e segura para todos”, acrescenta.

A diretriz foi publicada em 2020 e já serve de referencial para o médico do tráfego e todo o sistema de saúde. O documento técnico se apresenta de forma qualificada as particularidades desse público e os pontos de atenção para os profissionais da saúde.

O documento apropria o conhecimento técnico bem como científico disponível sobre o tema.

“É uma contribuição importante



para o médico do tráfego e a comunidade médica em geral. Assim, ressaltando aspectos importantes sobre a habilidade como motorista dessas pessoas”, afirma o dr. Flávio Emir Adura, diretor científico da Abramet. “É importante garantir-lhes o direito de dirigir, sempre obedecendo o necessário cuidado e rigor”.

O TEA, explica a diretriz, é uma condição de saúde caracterizada por déficit na comunicação social e comportamento do indivíduo. “São muitos subtipos do transtorno, tão abrangente que se usa o termo “espectro”. Assim, considerando os vários níveis de comprometimento possíveis, desde pessoas com comorbidades, como deficiência intelectual e epilepsia, até pessoas independentes, com vida semelhante a de pessoas sem o TEA”.

Avaliação cuidadosa

O documento aponta que, a despeito de muitos portadores terem carteira de motorista e serem capazes de dirigir com segurança, estudos registram que

o desenvolvimento das habilidades necessárias é difícil para parte deles. “Estudo recente mostrou que um em cada três adultos jovens com diagnóstico de TEA se habilitou como motorista. E o fez em um cronograma ligeiramente mais demorado (em média 9,2 meses) em comparação com seus pares sem a patologia”, mostra.

De acordo com pesquisa publicada em 2012 no *Journal of Developmental & Behavioral Pediatrics* a frequência de sinsitros e multas para as pessoas habilitadas com diagnóstico de TEA era, na verdade, menor do que o encontrado para a população em geral, sugerindo que autistas de alto desempenho não só podem ser motoristas, como conduziram os veículos com segurança maior que o universo da população geral de condutores.

A Abramet destaca que não há vedação a habilitação de pessoas com TEA no Brasil – elas podem obter suas carteiras após passarem por testes e exames,

comprovando reunir as condições para dirigir. A diretriz alerta, entretanto, para alguns distúrbios associados ao espectro e que podem ter impacto direto sobre o ato de dirigir.

A entidade recomenda ao médico do tráfego atenção para eventuais indícios do TEA, cuja declaração é obrigatória pelo candidato à obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Considerando que a existência assim como a gravidade dos sintomas é variável, a diretriz emanada pela Abramet recomenda ao especialista solicitar uma avaliação do candidato por neurologista ou psiquiatra. O objetivo é avaliar suas condições e registrar, em laudo, o diagnóstico da doença.

A diretriz também orienta sobre como o especialista deve atuar diante de candidatos que apresentem condições associadas ao transtorno. “Candidato com TEA, que apresentar uma ou mais das condições seguintes, deverá ser considerado inapto no exame de aptidão física e mental. São elas: déficit intelectual moderado ou grave, disfunções que poderão afetar tanto a tomada de decisões, como o processamento de informações e a atenção e demonstrar dificuldades para lidar com as multitarefas necessárias para a realização de uma direção veicular segura”.

Na ausência de condição prevista no parágrafo anterior, pode se considerar o candidato com TEA apto. Deve-se exigir a avaliação psicológica na permissão para dirigir. Assim como, em todas as renovações da CNH para a aprovação do condutor ou candidato a condutor com TEA.