

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Patinetes Motorizados
X Segurança
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Florianópolis: O Paraíso En-
curralado pelo Caos Urbano
Página 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Veículo e
Ar-Condicionado.
PÁGINA 7

Segurança Viária
Ganha Destaque
com o Projeto
MOTORISTA
SÉRIE A
PÁGINA 15

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JANEIRO 2025 - ANO 16 - Nº 179

ECSTASY E COCAÍNA:

Drogas usadas por caminhoneiro que causou 41 mortes



O laudo toxicológico feito no caminhoneiro que provocou o acidente em dezembro passado revelou que ele dirigia sob o efeito de uma combinação letal de cocaína, ecstasy, álcool e antidepressivos. Mais alarmante ainda é o fato de que ele era reincidente, com histórico de dirigir alcoolizado. (P. 8)

**DPVAT: a trajetória do
seguro obrigatório que
deixa de existir em 2025**

PÁGINA 6

**IA: Catarina do
Detran/SC bate recorde
de atendimentos**

PÁGINA 4

**Pai passa direção de carreta
para filho adolescente e morre
após colisão em Minas**

PÁGINA 9

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

SEJA PACIENTE NO TRÂNSITO.



CONSERVE-SE
À DIREITA



SENTIDO DE
CIRCULAÇÃO
NA ROTATÓRIA



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA DE
ÔNIBUS

EDITORIAL

Desacelere!

O Brasil vive uma crise no trânsito, e a violência causada pela velocidade excessiva é uma das maiores responsáveis pelas estatísticas alarmantes de acidentes e mortes nas vias. Só em novembro do ano passado, mais de 2,9 milhões de motoristas foram multados por dirigirem acima do limite permitido, o que significa uma média assustadora de 4 mil multas por hora. Esses números são um reflexo claro da urgência em repensar a forma como nos relacionamos com o trânsito e a segurança nas estradas. Nesse contexto, a escolha do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) de adotar o tema “Desacelere. Seu bem maior é a vida” para as campanhas educativas de 2025 é uma decisão acertada, mas que exige mais do que palavras: exige ação.

A questão da velocidade no trânsito não se resume a infrações cometidas por motoristas desatentos ou apressados. Ela representa uma questão de vida ou morte. A Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) afirma que a velocidade é responsável por cerca de um terço das mortes no trânsito em países de alta renda e até metade dos casos fatais em nações de renda média e baixa.

Contudo, é preciso fazer uma reflexão profunda sobre o papel dessas campanhas e o impacto

real que elas têm na mudança de comportamento dos motoristas. A retórica da teoria não é suficiente para salvar vidas. É preciso que o governo, os órgãos competentes e as autoridades de trânsito deixem de lado a teoria e passem à prática de forma contundente e permanente.

A verdade é que as campanhas educativas, embora essenciais, não bastam por si só. Por mais que temas como os escolhidos pelo CONTRAN, ano após ano, tragam à tona um discurso importante, elas devem ser acompanhadas de medidas práticas, como a melhoria significativa da infraestrutura das estradas, fiscalização mais rigorosa e, sobretudo, a criação de um ambiente onde as atitudes responsáveis ao volante sejam mais do que uma obrigação legal: sejam uma responsabilidade social.

A fiscalização no trânsito, por exemplo, ainda é frequentemente vista de maneira negativa por muitos motoristas, que reduzem a velocidade momentaneamente apenas para evitar a multa. Essa mentalidade precisa mudar. A fiscalização não deve ser vista como um “inimigo”, mas como uma medida de proteção, algo que existe para salvar vidas. A velocidade deve ser reduzida não apenas porque existe uma multa em potencial,

mas porque é um compromisso com a vida, com a segurança de todos os que estão na via.

O comportamento dos motoristas precisa ser transformado de forma profunda e duradoura. Nesse sentido, a educação desde as séries iniciais tem um papel vital em sensibilizar os condutores sobre os perigos reais da velocidade excessiva, não só para si mesmos, mas também para os pedestres e passageiros. É preciso deixar claro que dirigir rápido não é sinal de habilidade ou de poder, mas, sim, de irresponsabilidade e de indiferença à vida.

A educação no trânsito deve ir além das lições teóricas. Ela precisa ser vivenciada no dia a dia. Além disso, é fundamental que o governo assuma sua responsabilidade de criar políticas públicas que garantam a segurança nas vias e promovam a ideia de que a responsabilidade pela preservação da vida no trânsito é de todos: do motorista, do pedestre, dos órgãos competentes e do governo. Só juntos, poderemos reduzir as fatalidades e tornar as ruas e estradas mais seguras.

Desacelerar não deve ser uma ação isolada, mas um compromisso coletivo com a vida. Que, em 2025, cada motorista, ao pegar a estrada, tenha em mente que o tempo não é o maior bem a ser conquistado, mas a segurança e a vida de todos.

NOTAS E FLAGRANTES

INTRUSOS

A campanha de verão do Detran-RS, intitulada “Intrusos”, busca sensibilizar sobre a importância da responsabilidade no trânsito, destacando que nossas decisões afetam todos ao nosso redor. Desenvolvida pela Escala e com filme produzido pela Yeap Filmes, a campanha usa analogias com situações cotidianas, como não interromper um jogo de futebol para abrir uma cerveja ou não usar o celular enquanto uma banda toca, para ilustrar que no trânsito, atitudes imprudentes também são inaceitáveis. Acesse o site do Monatran e assista ao filme completo!



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



FLAGRANTE

Torcedores do Avaí foram flagrados em cima de um ônibus em movimento em uma rodovia de Florianópolis, no dia 25 de janeiro, antes do clássico contra o Figueirense pelo Campeonato Catarinense. Imagens que repercutem nas redes sociais mostram outros pendurados nas janelas do veículo. O flagrante foi feito na Via Expressa Sul. Em nota, a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Manutenção da Cidade destacou que “acontecimentos como este devem ser denunciados à PMRV, Polícia Militar pelo 190 e à Guarda Municipal pelo 153”, visto que as ações do vídeo são proibidas e colocam em risco também a vida de terceiros.



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.



Patinetes Motorizados X Segurança

Há muito tempo temos repetido à exaustão sobre os riscos relacionados ao mau uso de patinetes elétricos nas cidades. Apesar do viés positivo ligado à micromobilidade, que poderia ser uma solução eficiente para deslocamentos rápidos e curtos, a verdade é que nossas cidades não estão preparadas para absorver mais este modal e grande parte das pessoas não possui responsabilidade ou mesmo habilidade para a utilização destes veículos.

Há poucos dias, o atropelamento da prefeita de Balneário Camboriú/SC, Juliana Pavan, por um patinete elétrico, tornou-se um triste marco que evidenciou a urgência em regulamentar o uso desses veículos nas vias públicas da cidade.

O atropelamento de Juliana não foi um incidente isolado, mas sim parte de uma crescente série de problemas relacionados à má utilização dos patinetes motorizados. A prefeita, que sofreu lesões após ser atingida por um patinete enquanto caminhava pelas ruas da cidade, reagiu de forma imediata, anunciando medidas para regulamentar o uso desses veículos. Seu gesto reflete a realidade de muitas cidades, que se veem à mercê de um novo fenômeno de mobilidade, sem o devido controle.

Esse incidente levou a uma série de reformas nas regras do município, com o objetivo de aumentar a segurança e garantir o uso responsável dos patinetes e outros veículos elétricos, com a aprovação, no último dia 21 de janeiro, de uma lei que visa regulamentar a circulação e o estacionamento desses veículos, pela Câmara Municipal.

O caso de Balneário Camboriú não é único, e a cidade catarinense é apenas um exemplo de um problema maior, que afeta diversas metrópoles ao redor do Brasil. Além

dos acidentes envolvendo atropelamentos, outra questão crucial é o risco de abandono dos patinetes em locais inadequados, como sobre calçadas estreitas, em frente a garagens, ou obstruindo o piso tátil — um problema especialmente grave para deficientes visuais.

Essas falhas no uso dos patinetes não apenas dificultam a mobilidade urbana, mas também colocam em risco a segurança de pedestres e outros veículos. Em Florianópolis/SC, por exemplo, há diversas denúncias de mau uso, como patinetes abandonados em pontos críticos ou sendo conduzidos por usuários sem experiência, em alta velocidade e sem o devido respeito às regras de trânsito.

A implementação de regras mais rígidas, como a restrição da circulação dos patinetes em calçadas e a exigência de estacionamentos adequados, são passos fundamentais para minimizar esses riscos.

Contudo, a regulamentação sozinha não é suficiente. É essencial que haja também uma mudança cultural no uso desses veículos. A educação no trânsito precisa ser uma prioridade, com campanhas de conscientização sobre a importância de respeitar as leis e de zelar pela segurança própria e de terceiros. Só assim será possível garantir que os patinetes cumpram seu papel de ferramenta de mobilidade eficiente, sem comprometer a segurança pública.

Por fim, a regulamentação do uso dos patinetes não deve ser vista apenas como uma resposta a um incidente isolado, mas como uma medida preventiva para garantir que a mobilidade urbana continue a ser uma solução prática e segura para todos. O equilíbrio entre inovação e segurança é essencial para que o futuro da mobilidade urbana seja realmente vantajoso para todos.

FAKE NEWS

Nos últimos dias, informações equivocadas têm circulado nas redes sociais e em sites na internet sobre supostas mudanças nas regras para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e na fiscalização do estado dos retrovisores dos veículos. Em nota oficial, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) esclareceu que não houve qualquer alteração nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) relacionadas a esses temas. “A legislação vigente permanece inalterada. Não há exigência de novos exames práticos ou teóricos para a renovação da CNH, além dos já estabelecidos anteriormente, como o exame de aptidão física e mental. Também não houve mudanças quanto à fiscalização dos retrovisores, que continuam sendo itens obrigatórios e sujeitos às regras de segurança previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB)”, destacou a Senatran.

HOMENS X MULHERES

Um estudo realizado pela Fundación MAPFRE e o Instituto de Segurança no Trânsito (IST) revelou que os homens motociclistas cometem significativamente mais infrações de trânsito do que as mulheres. Enquanto 57,3% dos homens relataram ter sido advertidos por infrações, apenas 27,5% das mulheres afirmaram o mesmo. A diferença é ainda maior entre os motociclistas mais jovens, com 54,4% dos homens infratores contra 21,6% das mulheres, sendo que 78,4% afirmaram nunca ter recebido uma multa, sugerindo que adotam comportamentos de condução mais cautelosos.

IA: Catarina do Detran/SC bate recorde de atendimentos

A Inteligência Artificial (IA) aplicada no atendimento ao cidadão que procura os serviços do Detran/SC, batizada de Catarina, atendeu 22.471 chamados durante o decreto de recesso do governo do Estado, que aconteceu de 23 de dezembro a 05 de janeiro. Os credenciados do Detran, a exemplo dos despachantes, também atenderam no recesso.

Na volta aos trabalhos foram contabilizados, somente no dia 06 de janeiro, o recorde de todos os meses em que a Catarina está respondendo, totalizando 7.924 chamados em um único dia. Destes, 2.429 precisaram ser transferidos para atendentes humanos, ou seja, 70% das chamadas foram solucionadas pela Inteligência Artificial. E, nos 30% restantes ainda estão computadas as 727 consultas de débitos, portanto, apenas 1.702 pessoas foram direcionadas para os atendentes.

“Como diz sempre o nosso governador Jorginho Mello, a Catarina está muito ‘trabalhadeira’, dando um show de atendimento e nos ajudando a resolver as dúvidas do cidadão. A prova disso é que desde que foi criada, em outubro do



ano passado, ela já atendeu mais de 161 mil pessoas em poucos minutos, além de gerar boletos dos débitos para o cidadão. Nosso objetivo é prestar um bom atendimento aos nossos clientes, sempre buscando oferecer o melhor, seja em tecnologia, seja em atendimento humano e contando com a força dos nossos credenciados”, explica o então presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes.

Fruto de uma parceria com o Centro de Informática e Automação do Estado (CIASC), por meio da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação, a IA está garantindo mais agilidade e eficiência nos serviços prestados pelo Detran/SC. O sistema conta com suporte em tempo real por atendentes especializados, de segunda a sexta, das 7h às 19h, centralizando todas as informações em um único canal e facilitando o acesso aos serviços. O número de contato é pelo chat no endereço oficial: www.detran.sc.gov.br, ou pelo WhatsApp: (48) 3664-1800 e está disponível 24h por dia, sete dias por semana.

DNIT faz breve paralelo entre as vias que nos mantêm e aquelas que nos levam aonde queremos ir

O corpo humano é uma máquina incrível da natureza e, para que ele funcione corretamente, é necessária uma rede intrincada de vasos sanguíneos que fazem o transporte do oxigênio e distribuem os nutrientes pelo nosso organismo. De maneira semelhante, o trânsito nos leva ao cumprimento de nossa rotina cotidiana, seja para o trabalho, escola de nossos filhos ou mesmo um simples passeio buscando abstração do caos diário, tornando o funcionamento da sociedade organizado e exequível.

Da mesma forma, as artérias, veias e os capilares, que transportam o sangue tão vital que nos mantém vivos, as vias urbanas e interurbanas também fazem o mesmo com as metrópoles, cidades e vilas, conectando-as, entre si e dentro de si, propiciando a manutenção do tecido socioeconômico, enriquecido e retroalimentado pelas vivências de todos.

Em decorrência disso, devemos ter sempre



em mente a importância de utilizar a velocidade correta (máxima permitida) para cada via indicada por meio de sinalização pois estas obedecem às características técnicas e as condições de trânsito.

- Vias urbanas: 80 km/h nas vias de trânsito rápido, 60 km/h nas vias arteriais, 40 km/h nas vias coletoras e 30 km/h nas vias locais;
- Rodovias: 110 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas e 90 km/h para caminhões e outros veículos pesados (pista dupla); 100 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas e 90 km/h para caminhões e outros veículos pesados (pista simples); Estradas: 60 km/h para todos os veículos.

Conforme o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), respeitando os limites de velocidade das vias, é possível prevenir não somente o quantitativo de sinistros de trânsito que ocorrem, mas, inclusive, a sua gravidade e mortalidade quando, eventualmente, acontecerem.

“Similarmente como buscamos uma vida saudável e boa alimentação, evitando, desse modo, bloqueios indesejados e potencialmente perigosos em nossos sistemas circulatórios, devemos também aplicar tal lógica, dada a sua proporção, às vias sociais que nos ligam uns aos outros, tornando tais obstruções rarefeitas e menos fatais”, informa o órgão. *Desacelere. Seu bem maior é a vida.*



JOSÉ ROBERTO DIAS*

Florianópolis: O Paraíso Encurralado pelo Caos Urbano

Florianópolis, frequentemente celebrada por suas paisagens deslumbrantes e rica cultura, enfrenta desafios críticos em sua mobilidade urbana, especialmente evidentes durante a alta temporada de verão. Em janeiro de 2025, os congestionamentos tornaram-se rotina, com filas intermináveis que transformaram deslocamentos curtos em jornadas exaustivas. As fortes chuvas que atingiram a cidade ao longo do mês agravaram ainda mais a situação, causando alagamentos em vias principais, como a Avenida Beira-mar Norte e a SC-401, além de deslizamentos que bloquearam acessos essenciais. O caos evidenciou a fragilidade da infraestrutura local, incapaz de suportar o aumento exponencial de veículos na ilha.

A raiz do problema está na ausência de políticas públicas eficazes e na descontinuidade administrativa. Há mais de uma década, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS) foi elaborado com propostas para melhorar o trânsito, mas permanece, em grande parte, engavetado. A falta de implementação prática reflete a negligência das lideranças políticas, que se mostram incapazes de planejar e executar soluções de longo prazo. A visão limitada ao horizonte dos mandatos políticos impede ações estruturadas, enquanto a cidade colapsa sob a pressão de demandas cada vez maiores.

Para superar esses desafios, Florianópolis precisa adotar medidas que promovam uma mobilidade urbana eficiente e sustentável. A geografia da cidade oferece uma oportunidade única para a implementação de um sistema de transporte público marítimo. A exploração de rotas aquaviárias entre pontos estratégicos da ilha e do continente poderia aliviar significativamente o tráfego terrestre e oferecer aos moradores e turistas uma alternativa rápida e viável. Outra solução indispensável é a introdução de um sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), que conecte áreas-chave da cidade. O metrô de superfície seria capaz de transportar muitas pessoas, reduzindo a dependência de veículos particulares e minimizando os congestionamentos.

Além disso, a construção de novas rotas viárias, especialmente para o sul e norte da ilha, é crucial para descongestionar as estradas existentes. Essas vias devem ser planejadas com base em estudos detalhados de impacto ambiental e de mobilidade, para garantir que atendam às necessidades da população sem comprometer o delicado ecossistema local. Outro ponto crítico é a descentralização dos serviços de saúde. A construção de hospitais em regiões fora do centro urbano, especialmente no norte da ilha, não apenas reduziria o tráfego de pacientes em direção ao centro, mas também garantiria um atendimento mais rápido

e acessível em emergências.

A saúde pública também exige atenção em outro aspecto: a fiscalização da venda de alimentos e bebidas nas praias. A alta temporada frequentemente traz surtos de doenças gastrointestinais, como o recente aumento de casos de Norovírus, que sobrecarregam as poucas Unidades de Pronto Atendimento da região. Reforçar a vigilância sanitária é indispensável para prevenir novos surtos e preservar a saúde de moradores e turistas.

Necessário se faz, também, priorizar o tratamento do sistema de esgoto e aumentar sua rede. Sem uma infraestrutura eficiente para lidar com o aumento da população e o fluxo intenso de turistas, resíduos não tratados acabam despejados em rios e no mar, colocando em risco a balneabilidade das águas. Essa negligência compromete não apenas a saúde pública, com o risco de doenças de veiculação hídrica, mas também a economia local, que depende do turismo. Se medidas urgentes não forem adotadas, a imagem de Florianópolis como um paraíso natural pode ser irremediavelmente manchada.

Por fim, a criação de um policiamento de trânsito especializado é fundamental para organizar e dar fluidez ao tráfego. Durante a alta temporada, a falta de agentes treinados para gerenciar o volume de veículos resulta em longos congestionamentos, prejudicando tanto os deslocamentos locais quanto a experiência dos visitantes. Um sistema de fiscalização eficaz traria não apenas ordem às vias, mas também maior segurança para pedestres e condutores.

A situação atual de Florianópolis não é apenas um problema local. Ela reflete a falta de compromisso com o bem-estar coletivo que permeia a gestão pública em muitas regiões do Brasil. Para reverter esse cenário, é necessário que governantes, sociedade civil e empresas unam esforços em torno de soluções práticas e sustentáveis. Florianópolis tem potencial para harmonizar suas belezas naturais com qualidade de vida e eficiência urbana, mas, para isso, precisa de liderança visionária, planejamento estratégico e investimento contínuo. Sem essas mudanças, o paraíso continuará encurralado pelo caos urbano, afastando turistas e comprometendo o futuro de seus habitantes.

* José Roberto de Souza Dias é 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.

DPVAT: a trajetória do seguro obrigatório que deixa de existir em 2025

Criado em 1974 pela Lei nº 6.194, o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) foi instituído para garantir proteção às vítimas de acidentes de trânsito em todo o território nacional. O seguro oferecia indenizações em casos de morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas. Durante mais de quatro décadas, o DPVAT foi uma importante ferramenta de amparo social no Brasil e agora deixa de existir em 2025.

O fundo administrado pela Seguradora Líder

A partir de 2008, a administração do DPVAT ficou a cargo da Seguradora Líder, um consórcio de seguradoras responsável pela arrecadação dos valores pagos pelos proprietários de veículos e pelo gerenciamento das indenizações. No entanto, ao longo dos anos, o fundo gerido pela empresa foi alvo de denúncias de corrupção e má gestão.

Entre os principais questionamentos estavam suspeitas de superfaturamento, contratos irregulares e desvios de recursos. Em 2019, auditorias da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) revelaram indícios de irregularidades, levando à intensificação das investigações. Esses escândalos contribuíram para desgastar a imagem do DPVAT, sendo frequentemente usados como justificativa para propostas de sua extinção.

A transferência para a Caixa Econômica Federal

Em 2021, após o fim da administração pela Seguradora Líder, a gestão dos recursos do DPVAT foi transferida para a Caixa Econômica Federal. A mudança buscava aumentar a transparência e a efi-



ciência na administração do fundo. Sob a nova gestão, o seguro passou a operar com custos reduzidos, utilizando o saldo acumulado nos anos anteriores para atender às demandas de indenizações. Mesmo com a gestão mais enxuta pela Caixa, o seguro continuou enfrentando questionamentos sobre sua relevância e a necessidade de sua manutenção.

Caminho para a extinção

Em 2019, o então presidente Jair Bolsonaro editou uma medida provisória para extinguir o DPVAT, citando justamente as suspeitas de corrupção na gestão dos recursos. O Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu a medida, mantendo o seguro em vigor. Contudo, em 2021, o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) decidiu interromper a cobrança, alegando que havia recursos suficientes no fundo para atender às indenizações até 2023.

Enquanto isso, as investigações sobre a Seguradora Líder continuaram, e houve a implementação de novas regras

para trazer mais transparência à gestão do seguro. Apesar disso, a manutenção do DPVAT seguia sendo alvo de controvérsias.

A decisão final

Em 2024, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou uma lei que recriava o seguro obrigatório sob o nome de SPVAT. Porém, em dezembro do mesmo ano, uma manobra política, deu fim ao Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT), que substituiria o antigo Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, o DPVAT.

A Câmara dos Deputados ao votar o projeto de corte de gastos um pouco antes do recesso parlamentar, votou também a revogação do seguro obrigatório. Na sequência, senadores aprovaram a proposta e o presidente Lula a sancionou, decretando o fim do DPVAT já em 2025. Com a extinção, vítimas de acidentes de trânsito que não possuem

seguros privados deixam de contar com a proteção anteriormente assegurada. A medida gerou discussões sobre alternativas para garantir assistência adequada, especialmente diante do aumento da vulnerabilidade de milhares de brasileiros.

Impactos

Em participação recente no Portal do Trânsito, Dr. Alysson Coimbra, médico do tráfego, membro do Movimento Não Foi Acidente e Coordenador do projeto Novos Horizontes No Trânsito, ressaltou que a má gestão e o uso inadequado dos recursos não justificam a situação atual. “O cidadão brasileiro é vítima de um Estado ineficaz, incapaz de oferecer um trânsito seguro e que ainda nega uma indenização justa garantida por lei às milhares de vítimas dessa insegurança”, explica. Para ele, o seguro DPVAT, estava consolidado há anos como um instrumento democrático e social. Ele buscava reparar financeiramente dores que muitas vezes são irreparáveis: como lesões, sequelas permanentes e mortes evitáveis.

O médico disse, ainda, que a justiça em nosso país para crimes de trânsito não é imparcial e nem justa. “Enquanto o sistema privilegia o lucro e a indiferença, nós, através do Movimento Não Foi Acidente e do projeto Novos Horizontes no Trânsito, daremos voz às vítimas e lutaremos por seus direitos”, conclui. Conforme especialistas, o caso do fim do DPVAT em 2025 expõe os desafios de equilibrar transparência, eficiência administrativa e a necessidade de proteção social, deixando um legado que ainda será debatido por muitos anos. (Fonte: Portal do Trânsito, Mobilidade & Sustentabilidade)

Tríade da segurança viária: DNIT explica o significado do termo e importância para salvar vidas no trânsito

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), órgão ligado ao Ministério dos Transportes, tem como missão implementar políticas de infraestrutura de transporte terrestre e aquaviário. Além disso, é uma peça-chave no Sistema Nacional de Trânsito (SNT), responsável por funções como fiscalização, aplicação de penalidades e educação no trânsito. Para garantir um trânsito mais seguro, o DNIT trabalha com os pilares da segurança viária: engenharia, educação para o trânsito e esforço legal, também conhecidos como os “três E’s”, ou tríade da segurança viária.

Os pilares da segurança no trânsito

A tríade da segurança viária é essen-

cial para alcançar as metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), que busca reduzir pela metade as mortes no trânsito até 2030, em relação a 2020. Entenda cada um dos pilares:

1. Engenharia

Esse pilar abrange a qualidade das vias, condições de trafegabilidade e implementação de sinalização eficiente. Além disso, inclui tecnologias de segurança nos veículos, como cintos, airbags e sistemas de frenagem avançados, essenciais para proteger os usuários.

2. Educação para o trânsito

A educação é o principal motor da conscientização. Ações educativas,

como campanhas e programas como o Conexão DNIT, buscam transformar o comportamento de motoristas e pedestres, promovendo um trânsito mais seguro e humano.

3. Esforço legal

Vai além da fiscalização. Inclui a criação de leis, a atuação dos agentes de trânsito e a participação do Judiciário. Assim, garantindo o cumprimento das normas e o reforço da segurança viária.

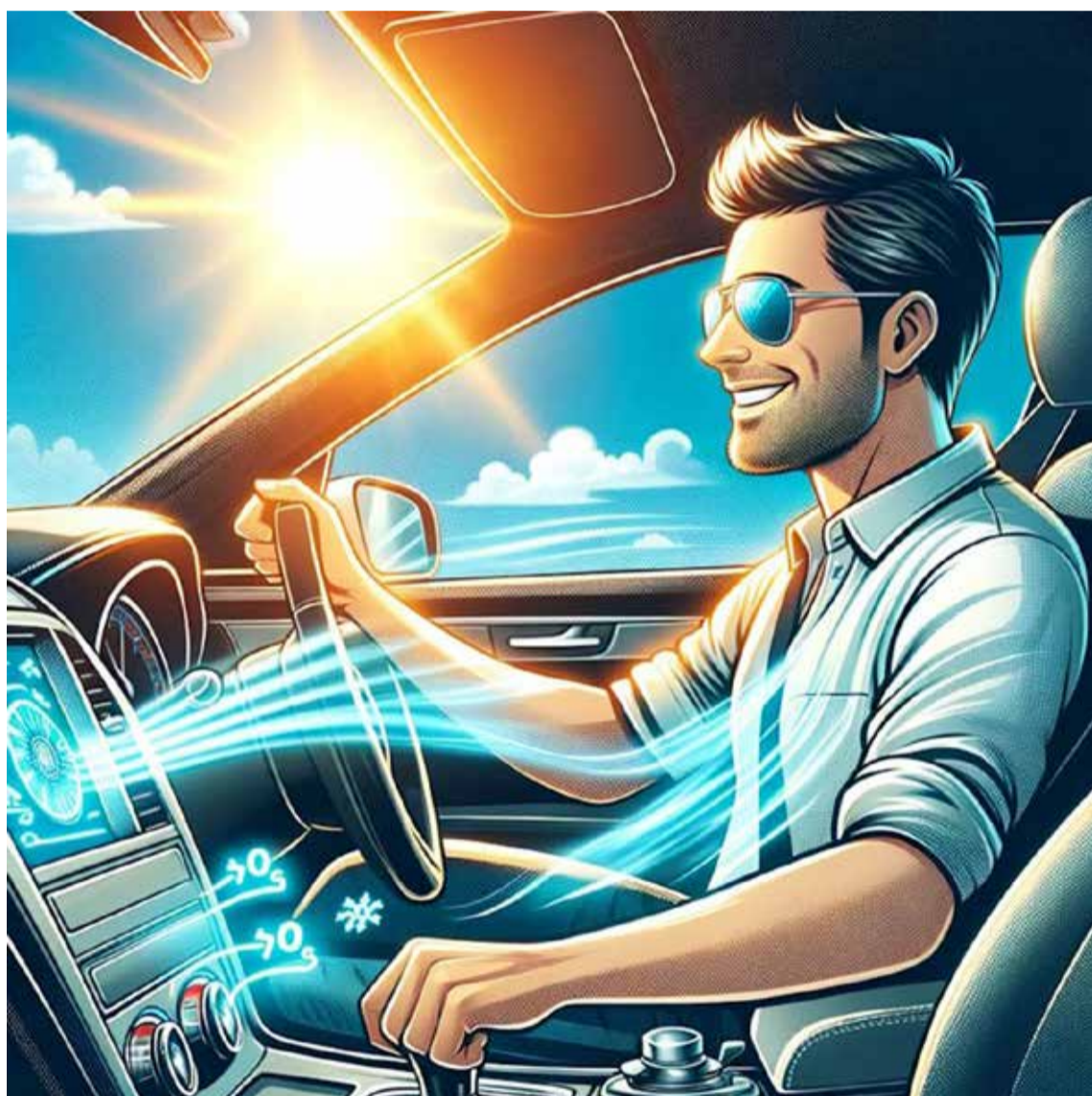
De acordo com o DNIT, com uma base sólida como essa, é possível construir um trânsito mais seguro, com menos mortes e lesões, alinhado a metas sustentáveis e ao desenvolvimento do país.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



VEÍCULO E AR-CONDICIONADO

O uso do ar-condicionado no interior do veículo pode trazer alguns riscos à saúde, especialmente se não for bem mantido. Aqui estão algumas informações importantes sobre os perigos, doenças respiratórias, higienização e cuidados:



Perigos e Doenças Respiratórias

O ar-condicionado pode acumular ácaros, fungos, bactérias e poeiras, que podem causar doenças respiratórias como:

Asma: O ar seco e frio pode desencadear crises de asma.

Rinite Alérgica: Espirros, coriza e coceira.

Pneumonia: Pode ser causada por bactérias que passam pelas vias respiratórias.

Doença do Legionário: Uma forma severa de pneumonia causada por bactérias da família Legionella.

Sinusite: Inflamação dos seios da face.

Amigdalite: Inflamação das amígdalas.

Crianças e idosos são mais sujeitos de desenvolver problemas de saúde nesse ambiente. É muito comum o proprietário do veículo esquecer de fazer a higienização de filtro e canaletas permitindo ser jogado no interior do veículo um ar que comprometerá a saúde dele e de outros que serão transportados.

Higienização e Cuidados

Para evitar esses problemas, é essencial manter o ar-condicionado limpo e bem cuidado:

Limpeza Regular: Limpe os filtros regularmente para evitar a acumulação de impurezas.

Manutenção Profissional: Faça uma manutenção periódica com técnicos especializados.

Ventilação Natural: Use a ventilação natural sempre que possível para reduzir a concentração de microrganismos.

Filtro HEPA: Se possível, use um filtro HEPA para melhorar a qualidade do ar.

Uso Moderado: Evite usar no nível máximo por longos períodos. Isso pode sobrecarregar o sistema e diminuir sua vida útil.

Ventilação Adequada: Antes de ligar, abra as janelas por alguns minutos para deixar o ar quente sair e melhorar a eficiência do sistema.

Controle de Temperatura: Ajuste a temperatura para um nível confortável, geralmente entre 22°C e 25°C, para evitar desconforto e consumo excessivo de combustível.

Refrigerante Adequado: Certifique-se de que o sistema esteja utilizando o tipo correto de refrigerante, conforme recomendado pelo fabricante do veículo.

Desligamento antes de Chegar: Desligue o ar-condicionado alguns minutos antes de chegar ao destino, mantendo apenas o ventilador ligado. Isso ajuda a secar a umidade no sistema e previne odores desagradáveis.

Seguindo essas dicas, você poderá desfrutar de um ambiente confortável e saudável dentro do seu carro.

* 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.

ECSTASY E COCAÍNA: caminhoneiro que causou 41 mortes deveria ter passado por avaliação psicológica

A recente prisão do motorista da carreta responsável pela tragédia que matou 41 pessoas em Teófilo Otoni, Minas Gerais, lança luz sobre uma questão alarmante: a urgente necessidade de implementação de avaliações psicológicas rigorosas para motoristas infratores, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O laudo toxicológico feito no caminhoneiro que provocou o acidente em dezembro passado revelou que ele dirigia sob o efeito de uma combinação letal de cocaína, ecstasy, álcool e antidepressivos. Mais alarmante ainda é o fato de que ele era reincidente, com histórico de dirigir alcoolizado.

Adalgisa Lopes, psicóloga especializada em Psicologia do Trânsito e presidente da Associação de Clínicas de Trânsito do Estado de Minas Gerais (ACTRANS-MG), afirma que essa tragédia decorre de uma epidemia silenciosa. “Enquanto negligenciarmos a saúde mental dos motoristas, estaremos fadados a enterrar um número cada vez maior de vítimas do trânsito. Não é exagero dizer que, ao não cuidarmos da saúde física e mental de motoristas, estamos colocando armas nas mãos de pessoas potencialmente instáveis”, afirma.

A presidente da Actrans explica que a lei possui mecanismos para tratar a saúde mental de motoristas infratores. O artigo 268 do CTB prevê a realização de avaliação psicológica para condutores que tiverem a permissão para dirigir suspensa, como é o caso do motorista que provocou esse acidente. No entanto, esta regra ainda não foi colocada em prática. “Se estivesse em vigor, poderíamos ter evitado inúmeras tragédias. É inadmissível que continuemos ignorando este aspecto vital da segurança viária. Cada dia que passa sem a imple-



mentação desta avaliação é um dia em que colocamos vidas em risco desnecessariamente”, pontua.

Adalgisa lembra que cerca de 30% dos acidentes de trânsito são causados por motoristas infratores reincidentes. “Não fazemos o suficiente para reeducar esses motoristas. As políticas públicas ignoram a influência do comportamento e das emoções na causa dos acidentes. É uma negligência que está custando vidas.” Atualmente, a saúde mental dos motoristas só é avaliada quando obtêm a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). “É um absurdo que tenhamos um ‘laudo vitalício’ em um país que lidera rankings mundiais de ansiedade. Como podemos garantir a segurança nas estradas se ignoramos este fato?”,



questiona.

Saúde do motorista deve ser foco

A tragédia em Teófilo Otoni deve servir como um alerta urgente. A implementação imediata de avaliações psicológicas regulares para motoristas, especialmente os infratores, não é apenas uma questão de política de trânsito, mas uma necessidade de saúde pública.

Cada dia de atraso pode significar mais vidas perdidas em nossas estradas. “Não podemos mais tratar a segurança viária como um assunto secundário. É hora de agir. Implementar estas avaliações não é apenas uma questão legal, é um imperativo moral. Quantas mais tragédias precisaremos testemunhar antes de tomarmos medidas

efetivas?”, completa a psicóloga.

O que se verifica na avaliação psicológica

Na avaliação psicológica são aferidos, por métodos e técnicas psicológicas, os seguintes processos psíquicos:

- tomada de informação;
- processamento de informação;
- comportamento;
- autoavaliação do comportamento;
- traços de personalidade.

Para a avaliação, utilizam-se as seguintes técnicas e instrumentos:

- entrevistas diretas e individuais;
- testes psicológicos, que deverão estar de acordo com resoluções vigentes do Conselho Federal de Psicologia (CFP), que definam e regulamentem o uso de testes psicológicos;
- dinâmicas de grupo;
- e escuta e intervenções verbais.

(Fonte: Resolução 927 do Contran)

Uso de cocaína e outras drogas por caminhoneiros

Recentemente, a pesquisa “Operação Jornada Legal 2023” realizada pela Coordenadoria Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho (Codemat) e Coordenadoria Nacional de Promoção da Liberdade Sindical (Conalis), em parceria com a Fiscalização do Trabalho e a Polícia Rodoviária Federal (PRF) mostrou que 60% dos condutores que dormem menos de 4 horas usam drogas contra apenas 23% dos que descansam mais de 8 horas diárias. Entre os caminhoneiros usuários, 50% usam cocaína, seguido por anfetamina e anfetamina e metanfetamina. (Fonte: Portal do Trânsito, Mobilidade & Sustentabilidade)

TRAGÉDIA!

Pai que passou direção de carreta para filho adolescente morre após colisão em Minas

Um caminhoneiro morreu após um acidente entre duas carretas na BR-116, próximo da cidade de Medina, em Minas Gerais, no dia 20 de janeiro. A vítima havia passado a direção do veículo para o filho dele, de 16 anos, que dirigia no momento da batida.

O boletim da Polícia Rodoviária Federal (PRF) atribuiu a causa do acidente à falta de habilidade do menor de idade que dirigia a carreta no momento do acidente. O adolescente invadiu a contramão da pista e acertou outro caminhão.

O jovem foi socorrido pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e foi encaminhado para um hospital, em Teófilo Otoni. O motorista do outro caminhão não se feriu.

Agentes da PRF também afirmaram que o descanso obrigatório do caminhão que era guiado pelo adolescente não foi cumprido. Pela lei, um veículo não pode circular em estradas por mais de 11 horas seguidas sem ocorrer uma pausa. A autoridade suspeita que o caminhão estava rodando há 24 horas, o que deve ser comprovado com análise do tacógrafo.

Imagens mostraram a cabine da carreta completamente destruída. Pai e filho levavam uma carga de roupas que foi saqueada após a colisão.

Dois homens, de 23 e 45 anos, foram presos por furto da carga. Um, escondeu as roupas no próprio carro, e outro, em um matagal. Eles foram levados para a Delegacia de Plantão de Teófilo Otoni.

Depoimento de testemunhas

De acordo com uma testemunha que foi ouvida pela polícia, o pai estava dormindo no momento do acidente e havia pedido para que o filho conduzisse o veículo. “Como esse rapaz escapou também, foi Deus”, falou.



CNH aos 16 anos: por que isso não é possível no Brasil?

A ideia de permitir que jovens de 16 anos possam tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no Brasil gera bastante debate. Embora existam projetos de lei que tentam viabilizar essa possibilidade, especialistas e autoridades apontam que, atualmente, a medida não seria viável devido a uma série de fatores relacionados à segurança no trânsito, ao preparo do jovem e à infraestrutura do país.

Segundo a Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (Pense) 2012, realizada pelo IBGE e Ministério da Saúde, com crianças entre 13 e 15 anos, estudantes de colégios públicos ou privados do nono ano do ensino fundamental, 27,1% dos ouvidos admitiram ter dirigido carro ou moto nos 30 dias anteriores à abordagem do pesquisador sem CNH. Além disso, de cada três que admitiram a ilegalidade, dois são

meninos, com incidência maior em escolas estaduais ou municipais. Esses números refletem uma realidade alarmante, onde muitos jovens não veem a habilitação como um passo de responsabilidade, mas como um simples direito a ser conquistado.

A IMATURIDADE E A FALTA DE PREPARAÇÃO

A principal preocupação de especialistas como Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, é a falta de preparo e consciência dos jovens quando o assunto é a responsabilidade de conduzir um veículo. Para ele, o processo de formação de condutores no Brasil ainda é insuficiente. “A CNH é muitas vezes vista como um simples documento, como o RG ou CPF, e não como uma responsabilidade imensa que envolve a vida de

outras pessoas no trânsito”, explica. Mariano observa que se negligencia a educação para o trânsito, especialmente entre os mais jovens, que ainda não têm a maturidade necessária para lidar com as situações de risco que surgem nas vias. “Dirigir é visto como um rito de passagem, onde o jovem sente que se torna adulto. Porém, ele ainda carece da consciência necessária sobre o que significa ser um condutor responsável”, afirma.

COMPARAÇÕES COM OUTROS PAÍSES

Em alguns países da Europa e nos Estados Unidos, é possível que jovens se habilitem antes dos 18 anos, mas isso acontece dentro de um sistema que conta com um controle rigoroso e um processo de educação em trânsito bem estruturado. Em recente entrevista ao

Portal do Trânsito, David Duarte Lima, doutor em Saúde Pública e Segurança de Trânsito, explicou que nesses países, além de uma formação mais abrangente, o jovem conta com mecanismos que garantem um período de aprendizado contínuo, como o acompanhamento de motoristas experientes nos primeiros anos de habilitação.

“Na Bélgica, por exemplo, o condutor recém-habilitado só pode dirigir aos finais de semana, sempre com a presença de um motorista experiente”, detalha. Ele também destaca que, nesses países, pensa-se a engenharia de trânsito de forma a minimizar riscos, com ruas e estradas mais seguras. No Brasil, no entanto, as condições das vias são muitas vezes precárias, e o sistema de educação e fiscalização no trânsito ainda está longe de ser o ideal. (Fonte: Portal do Trânsito)



JUDICIÁRIO

Mantida prisão de motorista acusado de dirigir embriagado e atropelar motociclista em Santos (SP)



O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Herman Benjamin (foto), indeferiu o pedido de habeas corpus para revogar a prisão preventiva de um motorista acusado de atropelar e matar um motociclista na cidade de Santos (SP), em 29 de dezembro do ano passado, quando dirigia embriagado.

O motorista, preso em flagrante após realizar o teste do bafômetro, teve a prisão convertida em preventiva. A medida foi adotada para garantir a ordem pública, evitar interferências no processo e prevenir uma possível fuga do acusado.

Após impetrar habeas corpus no Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) e ter negado o pedido de liminar, a defesa alegou perante o STJ que a decretação da prisão preventiva foi genérica e abstrata,

sem apontar elementos concretos do processo que a justificassem.

Necessidade de esgotamento da jurisdição de origem

O ministro Herman Benjamin apontou que a matéria não pode ser analisada pelo STJ antes que o TJSP conclua a análise do habeas corpus anterior, o qual ainda não passou pelo julgamento de mérito. Em sua decisão, ele aplicou, por analogia, a Súmula 691 do Supremo Tribunal Federal (STF), que restringe a admissão de habeas corpus contra ato de relator que nega liminar na origem.

Ao indeferir a petição de habeas corpus, o ministro registrou que não há nos autos circunstâncias capazes de autorizar a intervenção antecipada do STJ e que, por ora, é necessário aguardar o esgotamento da jurisdição no TJSP.

Teste do bafômetro não é obrigatório para comprovar embriaguez, reafirma TJSC

Com o compromisso de garantir a segurança no trânsito assim como coibir condutas perigosas, a 3ª Câmara Criminal do Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) reafirmou que o teste do bafômetro não é obrigatório para comprovar embriaguez ao volante. Com esse entendimento, foi mantida a condenação de um motorista preso em flagrante. Nesse sentido, a pena foi de sete meses de detenção em regime aberto e suspensão da carteira de habilitação por dois meses e 10 dias, convertida em pagamento de um salário mínimo.

O caso ocorreu no dia 7 de setembro de 2021, por volta das 21h20, na avenida Osvaldo José do Amaral, em São José. O motorista bateu o veículo contra uma placa de sinalização e foi contido por populares até a chegada da polícia militar. Embora tenha recusado o teste do bafômetro, o acusado apresentou atitude agressiva, fala exaltada e irônica. Além disso, sinais evidentes como hálito alcoólico, olhos vermelhos, desordem

nas vestes e sonolência.

Com o resultado da sentença de primeiro grau, o motorista recorreu ao TJSC pedindo a absolvição. Ou seja, alegando que não havia provas suficientes de embriaguez e que a abordagem policial tinha sido ilegal. O desembargador relator destacou em seu voto que, com o advento da

Lei n. 12.760/2012, o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi alterado, de forma a tornar dispensável a realização do teste do bafômetro para a constatação do estado de embriaguez do condutor do veículo. “Logo, a tese da defesa, afirmando que não foi comprovada a embriaguez, não procede, conside-

rando que nos autos consta o auto de constatação de sinais de alteração da capacidade psicomotora”, anotou. A decisão foi unânime (Autos n. 5005054-15.2023.8.24.0064) e consta da Edição n. 145 do Informativo da Jurisprudência Catarinense. (As informações são do NCI/Assessoria de Imprensa)



LEGISLATIVO



Comissão aprova mudança na CNH para identificar motoristas com mobilidade reduzida

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que prevê a inclusão da expressão “mobilidade reduzida” na CNH de pessoas com doença ou condição que cause redução da mobilidade. A definição da lista de doenças ocorreria posteriormente pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

O texto aprovado foi o substitutivo do relator, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), ao Projeto de Lei 468/23, da deputada Fernanda Pessoa (União-CE). A proposição original beneficiava pessoas com esclerose lateral amiotrófica (ELA), espondilite anquilosante, fibromialgia e esclerose múltipla.

Hugo Legal avaliou ser melhor deixar para o Contran a definição da lista de doenças. Ele explicou que, ao listar de forma taxativa as condições, a norma vedaria a inclusão de outras doenças que também podem levar à redução da mobilidade do condutor.

Por outro lado, o parlamentar considerou que a proposta representa um avanço na conscientização sobre direitos de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. “O projeto promove dignidade e igualdade de oportunidades no uso de espaços públicos, como vagas de estacionamento.”

Hugo Leal acrescentou que o impacto operacional da medida é limitado, considerando que os sistemas já estão preparados para incluir observações específicas na CNH, como essa de mobilidade reduzida.

Além da Comissão de Viação e Transportes, o projeto também já teve aprovação pela Comissão de Saúde. O texto segue agora, em caráter conclusivo, para análise da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para virar lei, é preciso que deputados e senadores aprovem a medida.

Câmara aprova fim da contagem de pontos na CNH do motorista que não pagar pedágio

A Câmara dos Deputados aprovou proposta que prevê o fim da contagem de pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no caso de não pagamento de pedágio. Ou, ainda, de uso de vias alternativas para fugir do pedágio. O Projeto de Lei 4643/20 está em análise no Senado.

O texto aprovado acaba ainda com a multa adicional para carros registrados como de propriedade de pessoa jurídica. E, cujo infrator não tiver sido identificado dentro de 30 dias da notificação da multa. Com substitutivo do deputado Gilson Marques (Novo-SC), o projeto também exige que os contratos de concessão de rodovias

federais licitados após 1º de janeiro de 2025 deverão permitir o pagamento do pedágio por outros meios além do dinheiro.

Para os contratos atuais, a adaptação às novas regras começará a partir de 1º de janeiro de 2026.



PL obriga rodovias brasileiras a terem sistema de gestão de segurança e qualidade

O Projeto de Lei 710/24 obriga a administração das rodovias federais, estaduais e municipais a adotarem sistemas de gestão de qualidade e segurança na implantação, operação e restauração das vias. Já aprovado no Senado, o texto está em análise na Câmara dos Deputados.

A proposta, que modifica o Sistema Nacional de Viação (Lei 12.379/11), também prevê que a gestão das rodovias federais e estaduais crie canais de ouvidoria para o relato de problemas e irregularidades nas vias. Até 2050, a União será responsável por certificar a

gestão e a segurança de todas as rodovias federais pavimentadas. Os estados e o Distrito Federal deverão certificar a boa administração das vias até 2060.

O senador Marcos do Val (Pode-ES), autor da proposta, explica que as medidas visam alinhar as normas brasileiras às práticas internacionais de segurança rodoviária. Próximos passos O projeto será analisado em caráter conclusivo nas comissões de Viação e Transportes, e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ). Para virar lei, a proposta precisa ser aprovada pela Câmara e pelo Senado.

PL pretende punir com mais rigor quem para o carro na faixa na mudança de sinal

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 3330/24, que



considera infração gravíssima parar o veículo na faixa de pedestres na mudança de sinal. Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro classifica o ato como infração média.

A infração será punida com multa que, no caso de reincidência no período de um ano, será aplicada em dobro.

O relator, deputado Ricardo Ayres (Republicanos-TO), excluiu do texto original o aumento das penas dos crimes de trânsito praticados em faixa de pedestres ou na calçada. Segundo Ayres, não há razoabilidade para alterar a penalidade desse dispositivo. Próximos passos O projeto, que tramita em caráter conclusivo, ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para virar lei, precisa ser aprovado pela Câmara e pelo Senado.



PL propõe mudanças na CNH para salvar vidas e facilitar direitos de condutores

O deputado federal Jonas Donizette (PSB/SP) apresentou ao Congresso Nacional um Projeto de Lei que prevê mudanças importantes na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). O objetivo é incluir informações cruciais no documento, como tipo sanguíneo, condição de doador de órgãos e dados relacionados à isenção tributária para aquisição de veículos por pessoas com deficiência. A proposta tem como base a busca por maior eficiência em emergências médicas e pela simplificação de direitos tributários.

O PL altera o artigo 159 do Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo que a CNH, tanto em formato físico quanto digital, deverá conter: Fotografia e identificação do condutor; Número do CPF; Tipo sanguíneo e fator Rh; Condição de doador ou não doador de órgãos e tecidos; Status de beneficiário de isenção de tributos para aquisição de veículos. Conforme o deputado, as mudanças na CNH para incluir essas informações podem salvar vidas. “Em situações de acidentes, a identificação imediata do tipo sanguíneo e do status de doador pode acelerar o atendimento médico e permitir a aplicação de protocolos mais ágeis, aumentando as chances de sobrevivência ou facilitando a coleta de órgãos, caso haja uma fatalidade”, justificou.

Outra novidade do projeto diz respeito à inclusão da condição de beneficiário de isenção de tributos para compra de veículos. A medida busca solucionar um problema enfrentado por pessoas com deficiência (PCDs) que, mesmo tendo direito à isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), encontram dificuldades em comprovar o benefício junto à Receita Federal. “Hoje, há relatos de obstáculos burocráticos para que essas pessoas acessem direitos garantidos por lei. Inserir essa informação na CNH pode simplificar processos e garantir maior acessibilidade a esse público”, afirmou Jonas Donizette.

O PL aguarda análise das comissões e votação no plenário.

Carros elétricos pegando fogo: devo me preocupar?

A discussão sobre os riscos associados à aquisição de carros elétricos tem ganhado destaque, especialmente no Brasil, onde as vendas desses veículos aumentaram significativamente nos últimos anos. Em 2024, o país registrou um recorde de 173,5 mil automóveis elétricos vendidos, totalizando mais de 300 mil veículos eletrificados em circulação, segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE). Embora pesquisas e especialistas indiquem que as chances de um carro elétrico pegar fogo seja 60 vezes menores do que as de um veículo a combustão, é fundamental adotar medidas preventivas.

Thiago Castilha, especialista e diretor da E-Wolf – empresa que oferece soluções completas em equipamentos de recarga de veículos híbridos e elétricos – enfatiza a importância de evitar “gambiar-



ras” no carregamento, que podem comprometer a saúde da bateria. Ele também destaca a necessidade de atenção redobrada na instalação elétrica e na qualidade dos equipamentos utilizados.

Com 80% dos condutores optando por carregar seus veículos em casa, a escolha de um local seguro para a recarga é crucial. Castilha

sugere o uso de equipamentos que emitem cobrança individual e recomenda que a instalação seja realizada por profissionais qualificados. O investimento inicial para um ponto de recarga residencial pode variar, com opções a partir de R\$299 por mês ou aquisição de equipamentos a partir de R\$9.900. A tecnologia de baterias tem avançado para au-

mentar a segurança dos veículos elétricos. Inovações como baterias auto-extinguíveis, desenvolvidas na Coreia do Sul, e o “separador de bateria Impérvio”, criado pela startup americana 24M, prometem melhorar a segurança e reduzir o risco de incêndios. O Brasil, com sua abundante oferta de energia, está se preparando para um crescimento significativo no mercado de veículos elétricos. O governo federal estima que a frota de carros elétricos ultrapasse 1 milhão de unidades até 2030. Além disso, está previsto um investimento de R\$14 bilhões em infraestrutura de recarga até 2035.

Além disso, iniciativas locais, como a criação de leis em São Paulo para garantir que novos edifícios tenham infraestrutura para carros elétricos, demonstram o comprometimento em fortalecer esse mercado.

Você sabia por que crianças menores de 1,45 m precisam usar assento de elevação no carro?

Muitas vezes, essa informação essencial passa despercebida. No entanto, a resposta é bem simples: o cinto de segurança foi desenvolvido para proteger pessoas que têm pelo menos 1,45 m de altura. Se a criança não atingiu essa medida, o uso do assento de elevação é fundamental para garantir sua segurança em caso de sinistro de trânsito.

Por isso, desde 2021 o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) passou a determinar que crianças com idade inferior a 10 anos que não tenham atingido 1,45 m (um metro e quarenta e cinco centímetros) de altura devem ser transportadas nos bancos traseiros, em dispositivo de retenção adequado para cada idade, peso e altura, salvo exceções relacionadas a tipos específicos de veículos regulamentadas pelo Contran. Transportar crianças de forma irregular é uma infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47.

Segurança no trânsito Essa alteração trouxe importantes discussões sobre segurança no trânsito. Para Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, a idade não é o melhor parâmetro para definir quando uma criança deve deixar o assento de elevação. “A altura e o peso são critérios mais adequados para decidir sobre o uso do sistema de retenção”, afirma.



Ele ainda alerta para um ponto importante: “É possível que uma criança complete 10 anos e ainda não tenha atingido 1,45m. O cinto de segurança precisa passar corretamente pelo quadril, peito e ombro para garantir proteção adequada”, explica.

Orientações

Estudos indicam que o uso de cadeirinhas pode reduzir até 71% o risco de morte infantil em sinistros de trânsito. Por isso, esses dispositivos são indispensáveis desde os primeiros dias de vida. Bebês de até 1 ano devem estar no bebê-conforto, sempre no banco traseiro, e na posição de costas para a dianteira do carro. Crianças entre 1 e 4 anos devem usar cadeirinhas

voltadas para a frente. Já, as que possuem mais de 4 anos, até atingirem 1,45m devem utilizar assentos de elevação (booster).

Consequências para quem desprezar a regra O descumprimento da lei é infração gravíssima. A multa é de R\$ 293,47 e perda de sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Mas, mais do que se preocupar com a infração, o mais importante é garantir a segurança das crianças. “Os pais devem ficar atentos ao peso e à altura da criança para retirar o assento de forma segura”, conclui o especialista. A segurança no trânsito está em nossas mãos! Fique atento às regras e proteja os pequenos no caminho.

Saúde mental é responsável por 30% dos acidentes de trânsito

Causas relacionadas à saúde mental dos motoristas brasileiros (reação tardia do condutor, falta de reação do condutor e transtornos mentais) foram responsáveis por 30% dos sinistros de trânsito nas rodovias federais brasileiras em 2024. Segundo levantamento de dados feito pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) a pedido da Associação Mineira de Medicina do Tráfego (Ammetra), estes sinistros responderam por 24% das mortes e 29% dos feridos registrados entre janeiro e setembro do ano passado.

“Os números corroboram o que os especialistas de Medicina do Tráfego e Psicologia do Tráfego vêm alertando há anos: para salvar vidas, precisamos cuidar da saúde física, mental e psicológica dos motoristas com maior frequência”, afirma o diretor científico da Ammetra, Alysso Coimbra.

Conforme o especialista em segurança viária, as recentes flexibilizações no Código de Tráfego Brasileiro (CTB), como ampliação do limite de pontos para a suspensão da CNH e ampliação do prazo para renovação, provocaram um aumento no número de sinistros, mortes e feridos no trânsito. “O motorista brasileiro está claramente esgotado e o aumento de episódios de brigas, discussões e lesões corporais no trânsito reflete os efeitos da ansiedade, depressão e deterioração da saúde comportamen-



tal. Motoristas comuns só passam por avaliação psicológica uma vez na vida, quando tiram a primeira habilitação, o que é assustador. Sem cuidar da saúde mental dos motoristas, não vamos salvar vidas no trânsito”, detalha o diretor científico da Ammetra.

Fatores de risco

Outro fator de grande preocupação para as entidades de trânsito é o número de sinistros provocados por excesso de velocidade e por consumo de álcool e drogas. De acordo com o levantamento da PRF, de janeiro a setembro de 2024 foram registrados 5.985 acidentes causados por essas infrações, que deixaram 6.118 feridos e 453 mortos.

De acordo com o PRF Jeferson Almeida, coordenador-geral de segu-

rança viária da corporação, o maior desafio para 2025 será combater a combinação de álcool e direção e o excesso de velocidade nas rodovias federais. “É um desafio cultural. As pessoas bebem para comemorar ou para lidar com problemas, e mudar esse comportamento não é fácil”, explicou.

Almeida ressalta a importância da fiscalização intensiva para inibir a prática. “Quando há um relaxamento na fiscalização, as pessoas voltam a dirigir sob influência de álcool, acreditando na impunidade”, alertou.

Letalidade alta

O médico do Tráfego Alysso Coimbra destaca que a preocupação da PRF faz sentido. “Sinistros provocados por excesso de velocidade

são mais letais bem como têm maior potencial de fazer vítimas. No caso do álcool, o desafio é mudar a mentalidade dos motoristas. Precisamos encontrar formas mais eficazes de educar para o trânsito e conscientizar sobre temas básicos, como não beber e dirigir, usar cinto de segurança e respeitar os limites de velocidade, por exemplo”.

O coordenador da PRF destaca a importância da parceria com outros órgãos, como o DNIT, ANTT e concessionárias de rodovias para aprimorar a segurança viária, considerando a premissa das “rodovias que perdoam”, ou seja, estradas preparadas para minimizar os erros humanos.

Saúde dos motoristas

Outro foco importante de atuação que a PRF também planeja para 2025 são as ações educativas assim como campanhas de conscientização, além de parcerias com o SEST/SENAT e associações médicas para abordar a saúde dos motoristas, incluindo aspectos físicos e mentais.

“A saúde influencia muito nos sinistros de trânsito. Durante essas ações detectamos motoristas com pressão arterial alterada, fadiga e problemas relacionados ao uso de substâncias ilícitas”, relatou Almeida, defendendo mecanismos legais para verificações de saúde mais frequentes, utilizando a CNH como instrumento.

Trânsito e saúde mental: o estresse de dirigir todos os dias

O trânsito caótico das grandes cidades não afeta apenas o tempo de quem precisa se locomover. Ele também impacta profundamente a saúde mental dos motoristas, passageiros e até pedestres que convivem com congestionamentos diários. A rotina de passar horas no volante ou no transporte público, em meio a buzinas, atrasos e frustrações, tem levado muitas pessoas a desenvolverem sintomas de estresse, ansiedade e até depressão.

Segundo um estudo da Fundação Dom Cabral, os brasileiros passam, em média, 41 minutos por dia presos no trânsito. Nas metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro, esse tempo pode dobrar, aumentando a sensação de exaustão e reduzindo a qualidade de vida. Para muitas pessoas, a viagem diária deixa de ser apenas um deslocamento e se transforma em um gatilho constante para problemas emocionais.

Relatos de quem sofre no trânsito

Marina Costa, de 36 anos, mora em Guarulhos e trabalha na zona sul de São Paulo. Diariamente, ela enfrenta cerca de três horas no trânsito. “Eu chego no trabalho já exausta. Na volta para casa, o cansaço físico e mental só piora. Às vezes, nem consigo dormir direito, pensando no que vou enfrentar no dia seguinte”, desabafa. Marina começou a sentir sintomas de ansiedade, como taquicardia e sudorese, durante os trajetos. “Uma vez fiquei presa no trânsito e comecei a hiperventilar. Foi assustador”, conta.



Outro exemplo é Carlos Albuquerque, 45, motorista de aplicativo. Ele relata que o estresse constante no trânsito, combinado com as metas diárias de corrida, gerou uma síndrome do pânico. “Eu vivo em alerta. Qualquer buzina mais alta ou situação de risco me deixa nervoso. O pior é que não tenho como parar de trabalhar”, afirma.

O impacto no corpo e na mente

A psicóloga e especialista em transtornos de ansiedade, Gabriela Moura, explica que o trânsito crônico pode provocar reações negativas no organismo. “O excesso de tempo gasto no trânsito eleva os níveis de cortisol, o hormônio do estresse. Isso pode gerar sintomas como irritabilidade, insônia e até depressão, além de agravar problemas cardíacos e de pressão arterial”, alerta. Além disso, situações de trânsito intenso costumam despertar emoções

como raiva e frustração, que podem desencadear comportamentos agressivos e prejudicar os relacionamentos interpessoais. “As pessoas acabam transferindo para os outros o estresse que sentem no trânsito, seja no ambiente de trabalho ou em casa. Isso pode levar a conflitos e isolamento social”, completa Gabriela.

Como aliviar o estresse diário?

Para minimizar os impactos do trânsito na saúde mental, especialistas recomendam algumas estratégias. Planejar os trajetos com antecedência, evitar horários de pico e buscar rotas alternativas podem reduzir a sensação de impotência. Outra dica é aproveitar o tempo no trânsito para ouvir músicas relaxantes, audiolivros ou podcasts, transformando os minutos parados em momentos mais produtivos.

Além disso, praticar atividades físicas e técnicas de relaxamento, como meditação e respiração controlada, ajuda a equilibrar as emoções.

CARTAS

**TRAGÉDIA EVITÁVEL**

A tragédia de Teófilo Otoni, ocorrida no final de dezembro é um reflexo da situação lastimável do trânsito em nosso país. Um motorista irresponsável desse que está há dois anos com a CNH apreendida e não é pego pelas autoridades é um absurdo sem precedentes. Imagina quantos outros não estão circulando nesta mesma situação? Uma vergonha!

Sérgio Arantes – Belo Horizonte/MG

VIRALIZOU

Adorei o vídeo do caminhão “empurrando” o carro de ré, que tentava furar a fila. Sempre tem esses motoristas espertinhos que acham que a pressa deles é mais importante do que a pressa dos outros. Acho o máximo quando os caminhoneiros trancam o acostamento, fazendo justiça a todos os lesados por esses apressadinhos.

Carla Góes – São José/SC

URGENTE

Como bem enfatizou o presidente do MONATRAN, o Brasil precisa adotar uma abordagem mais eficaz e integrada para aumentar a segurança no trânsito, especialmente para os motociclistas, com a colaboração de governos, empresas e sociedade. Medidas públicas e inovadoras são essenciais para reduzir riscos e garantir um trânsito mais seguro.

Cidnei Augusto – Brasília/DF

COLAPSO

A queda da ponte entre Tocantins e Maranhão, no final de dezembro, é uma tragédia anunciada, resultado da negligência e omissão do DNIT e outros órgãos responsáveis. A falta de manutenção e a inação diante dos alertas sobre o estado da estrutura revelam a fragilidade do sistema de infraestrutura do país, colocando vidas em risco e sentenciando inocentes à morte.

Aurora Freitas – Campo Grande/MS

MATERIALISMO

Que artigo inspirador do Dr. José Roberto Dias! A reflexão sobre o materialismo, que reduz a existência humana ao consumo e ao que se pode controlar, nos convida a olhar além. Um verdadeiro convite a romper com as correntes do materialismo e avançar corajosamente para um novo horizonte, contemplando os tempos que estão por vir.

Beatriz Zimmermann – São Paulo/SP

FÚRIA

Muito esclarecedor o artigo do Dr. Dirceu Rodrigues! A fúria no trânsito é muitas vezes um reflexo de problemas psicológicos e psiquiátricos não tratados. Buscar ajuda profissional, muitas vezes com orientação da família, é essencial para evitar que essas questões evoluam e resultem em conflitos no trânsito, que podem levar a consequências graves, como prisão ou morte.

Simone Farias – Rio de Janeiro/RJ

HERMANOS

Muito bom saber da iniciativa do Detran e da Polícia Rodoviária Federal (PRF) em Santa Catarina de exigir o pagamento de infrações de trânsito cometidas por turistas estrangeiros. Onde já se viu desrespeitarem as leis do nosso país, colocando em risco a vida de muitos e, simplesmente, saírem do país deixando as multas para trás? Parabéns aos envolvidos!

Juliana Cunha – Florianópolis/SC

ORGULHO

A participação brasileira na Assembleia Geral da Câmara Internacional da Indústria do Transporte (CIT) nos enche de orgulho! O Brasil, sem dúvida alguma, tem o poder de inspirar e liderar esse Pacto Global pela Segurança Viária, mas precisa fazer sua lição de casa! Ainda há muito o que melhorar aqui dentro em prol da vida no trânsito!

Cátia Marcondes – Florianópolis/SC

SAÚDE MENTAL

O artigo sobre o impacto do trânsito na saúde mental traz uma reflexão crucial sobre como o cotidiano de deslocamentos urbanos afeta nosso bem-estar psicológico. A recomendação de adotar medidas individuais, como praticar atividades físicas e dormir bem antes de enfrentar o trânsito, é um excelente ponto de partida para minimizar o estresse diário. No entanto, como bem enfatizou o texto, mudanças estruturais são ainda mais essenciais.

Cláudio Nunes – Porto Alegre/RS

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

Art. 212. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

ESPAÇO LIVRE

*Francisco Garonce



Segurança Viária Ganha Destaque com o Projeto MOTORISTA SÉRIE A

SEST SENAT e INPROTRAN trabalharam em grande projeto de valorização dos profissionais das estradas que são exemplo de condução segura, para encontrar os melhores. E o resultado foi surpreendente.

O Brasil acompanhou mais um importante passo na valorização dos motoristas profissionais e na promoção da segurança viária com o projeto Motorista Série A, uma iniciativa do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, SEST SENAT, que contou com o apoio do Instituto Nacional de Projetos para Trânsito e Segurança, INPROTRAN. O projeto buscou identificar e certificar os melhores condutores do país. Em sua segunda edição, o projeto foi muito além de buscar os melhores do setor, pois ofereceu um verdadeiro plano de desenvolvimento profissional e promoção da saúde entre os participantes, incentivando práticas seguras e responsáveis ao volante.

A grande final da edição de 2024 aconteceu no dia 14 de dezembro, na unidade do SEST SENAT de Cabo de Santo Agostinho (PE), onde foram premiados os três melhores motoristas do Brasil. O vencedor, **Antônio José Pereira dos Santos**, da cidade de Imperatriz (MA), conquistou o tão sonhado título de “Melhor Caminhoneiro do Brasil”, recebendo um troféu e um cheque de R\$10.000,00 em reconhecimento ao seu desempenho. Os outros dois finalistas foram **Robson Lissone**, de Dourados (MS), e **Arionildo da Penha Carneiro**, também de Imperatriz (MA), que garantiram, respectivamente, o segundo e terceiro lugares na competição, com prêmios de cinco e três mil reais.

A final em Pernambuco reuniu os 20 motoristas com os melhores resultados

do Brasil, que puderem levar suas famílias para uma semana especial de competições e aprendizado, além de momentos de lazer. Eles foram selecionados entre mais de 450 profissionais convidados a participar do projeto. Ao longo do ano de 2024, 200 motoristas passaram por um rigoroso processo de avaliação que incluiu provas teóricas e práticas, aferição de competências, e acompanhamento de seu desempenho em diversas áreas, desde habilidades de condução segura até cuidados com a saúde e o bem-estar. Durante a Final, os competidores enfrentaram desafios que testaram sua destreza em situações adversas, como manobras de precisão, condução defensiva e respostas a emergências no trânsito.

Ganhou destaque a prova de habilidade que incluiu manobrar um bitrem de transporte de combustível por um percurso sinuoso, que terminava com o desafio de colocar a carreta articulada, de ré, em uma vaga onde só cabia ela. Tudo isso com o tempo registrado no cronômetro.

A cerimônia de premiação contou com a presença de importantes gurus do setor de transporte e segurança viária, além de representantes das empresas parceiras do projeto, como a Unidas e a WeSafety do Grupo Águia Branca. Mas foi fala do vencedor, Antônio José Pereira, que chamou a atenção de todos. Emocionado, ao lado da família, com seu prêmio na mão armou: “Quero dizer aos colegas que, na próxima oportunidade, façam a inscrição. Assim como hoje estou aqui, recebendo este prêmio, outros poderão estar. Acreditem em vocês”.

Além de reconhecer e valorizar o trabalho dos profissionais, o projeto **Motorista Série A** desempenha um papel fundamental na promoção da segurança viária no país, ao incentivar comportamentos mais responsáveis e a qualificação contínua da categoria. A prova de que a iniciativa é importante para o país foi dada pela Secretaria Nacional de

Trânsito do Ministério dos Transportes. O projeto ganhou o **Prêmio Senatran 2024** na categoria de ações voltadas à promoção da segurança no trânsito e qualidade de vida dos trabalhadores do transporte.

A iniciativa vai além de uma competição: é um movimento de transformação cultural no setor de transporte rodoviário. Os motoristas que participam são capacitados em direção defensiva, saúde ocupacional e boas práticas de trânsito, tornando-se multiplicadores de conhecimento e segurança em suas empresas e comunidades. A repercussão do evento nas mídias sociais e nos veículos especializados foi expressiva, contando com a cobertura do programa Brasil Caminhoneiro, da RECORD TV, além do grande engajamento do público. O projeto não apenas fortalece os participantes em suas habilidades ao volante, mas também abre novas oportunidades de crescimento em suas carreiras.

Para 2025, o projeto será ampliado para mais estados, com etapas regionais que permitirão um alcance ainda maior. Além disso, novas tecnologias serão incorporadas ao treinamento dos motoristas, garantindo uma preparação ainda mais eficaz e alinhada às necessidades do setor de transporte.

Sob a ótica de valorização da segurança viária, há que se reconhecer que o projeto **Motorista Série A** é mais do que uma competição, é um verdadeiro instrumento de mudança, capacitando profissionais para um trânsito mais seguro e eficiente. A valorização desses motoristas reflete diretamente na segurança das rodovias, na economia do país e na qualidade de vida de todos os envolvidos. Com iniciativas como essa, o Brasil avança no compromisso perante a Organização das Nações Unidas de reduzir os sinistros nas estradas e promover um trânsito mais humano e responsável.

Janeiro Branco: conheça os efeitos do 'brain rot' (cérebro apodrecido) no trânsito

O uso excessivo das redes sociais fez nascer uma expressão para nomear o declínio na capacidade mental ou intelectual associado ao consumo excessivo de conteúdo de mídia de baixa qualidade. 'Brain rot' ou 'cérebro apodrecido' sugere que a exposição prolongada a conteúdos pouco estimulantes pode resultar em efeitos negativos, como dificuldade de concentração, diminuição da criatividade e redução do pensamento crítico.

Segundo a psicóloga Giovanna Varoni, diretora da Associação de Clínicas de Trânsito do Estado de Minas Gerais (ACTRANS-MG), o uso excessivo das redes sociais tem impactos negativos não só no aprendizado ou exercício profissional.

“O excesso de tempo nas redes sociais e o consumo de conteúdos de baixa qualidade podem comprometer funções cognitivas essenciais, como atenção, memória e tomada de decisão. Esses impactos vão muito além da vida digital e podem ser especialmente perigosos no trânsito.” O termo 'brain rot' ou 'cérebro apodrecido', palavra do ano de 2024 segundo a Universidade de Oxford, reflete uma preocupação crescente na comunidade científica. Embora não seja uma condição clinicamente reconhecida, os sintomas associados são alarmantes e variam entre dificuldade de concentração, redução da produtividade, aumento da agitação e quadros de ansiedade e depressão.

Segundo o Newport Institute, essa condição se caracteriza por uma letargia mental resultante da sobrecarga de informações digitais. Dessa forma, levando a um declínio cognitivo e redução da capacidade de atenção. “Isso não é muito difícil de ser observado. Alguns minutos rolando feed nas redes sociais e já conseguimos perceber uma certa letargia. Os sintomas são agravados com o uso descontrolado das redes, muito comum entre jovens”, comenta a psicóloga.

Pesquisas recentes mostram o impacto do uso descontrolado das redes nas funções executivas. Já se associa o vício em redes sociais a uma diminuição nas habilidades



de funcionamento executivo, como planejamento e resolução de problemas. Isso é especialmente problemático para a segurança no trânsito. Isso porque afeta nossa capacidade de reagir a situações externas, aumenta a desatenção e reduz o foco e concentração. “Na direção, habilidades cognitivas são indispensáveis para identificar perigos, tomar decisões rápidas e garantir a segurança de todos. Um cérebro sobrecarregado pela 'podridão digital' pode apresentar lentidão de resposta e distrações, aumentando significativamente os riscos de acidentes.”, comenta Giovanna, que é especialista em Psicologia do Trânsito.

No cenário do trânsito, em que 90% dos acidentes ocorrem por fatores humanos, o declínio da saúde mental tem impactos desastrosos. “Motoristas distraídos tendem a provocar mais acidentes, a exceder os limites de velocidade e até mesmo desrespeitar sinalizações de trânsito. A irritação e o estresse, por outro lado, provocam comportamentos agressivos e imprudentes, aumentando a chances de acidentes mais graves. As pessoas subestimam o efeito da saúde mental na capacidade de dirigir em segurança e esse é um erro que pode custar vidas”, detalha Giovanna.

Identifique o risco e aja

Pesquisas também mostraram que o uso descontrolado das redes sociais está ligado a níveis mais elevados de sofrimento psicológico e redução do bem-estar mental. Para combater os efeitos negativos do “cérebro apodrecido”, a psicóloga especialista em Trânsito Adalgisa Lopes, presidente da ACTRANS-MG, recomenda limitar o tempo de tela e ser seletivo com o que consome online. “Priorize conteúdos educativos, culturais e inspiradores. Além disso, faça pausas regulares das redes sociais e planeje detox digitais periódicos”, conta.

A especialista ressalta a importância de equilibrar o tempo online com atividades que estimulem a cognição, como leitura, exercícios físicos e interações sociais presenciais. “Outra dica para reduzir essa dependência é desativar notificações desnecessárias, assim você reduz distrações constantes”, afirma. Segundo Adalgisa, é imprescindível, para a saúde física e mental, ter boas noites de sono. “Portanto, evite o uso de dispositivos eletrônicos antes de dormir para garantir um sono reparador. A privação de sono afeta o humor, desregula a produção hormonal e tem implicações gravíssimas no trânsito”, completa. (*Portal do Trânsito, Mobilidade & Sustentabilidade*)