

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Lei Seca: 16 Anos
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



A ordem nasce
do caos
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Trânsito, Guerra
Urbana e Fuga
PÁGINA 7

Arteris realiza
primeiro simulado de
acidente em túnel do
Contorno Viário de
Florianópolis

PÁGINA 9

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JUNHO DE 2024 - ANO 16 - Nº 174

APROVADA EM SC A CNH GRATUITA



A Assembleia Legislativa de SC aprovou o Programa CNH Emprego na Pista, do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-SC) que institui a emissão gratuita de carteira nacional de habilitação (CNH) para pessoas em situação de vulnerabilidade econômica e social. (Página 8)

Justiça nega pedido do MPF
e libera Marina Beira-Mar
Norte em Florianópolis

PÁGINA 10

Homens têm cerca de 4 vezes
mais chance de perder a vida
no trânsito do que mulheres

PÁGINA 16

Morte de criança reacende
alerta sobre o uso de
cadeirinhas em vans

PÁGINA 13



SEJA PACIENTE NO TRÂNSITO.



CONSERVE-SE
À DIREITA



SENTIDO DE
CIRCULAÇÃO
NA ROTATÓRIA



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA DE
ÔNIBUS

EDITORIAL

O Óbvio Precisa Ser Dito

Às vezes, as verdades mais óbvias são as que precisam ser reiteradas com mais veemência. Um estudo recente da Allianz traz à tona uma dessas verdades inegáveis: dirigir distraído é tão perigoso quanto dirigir embriagado. A distração ao volante, impulsionada pelo uso crescente de tecnologias modernas, está se tornando uma epidemia silenciosa nas estradas.

O relatório da Allianz revela que as distrações causadas pela tecnologia aumentam o risco de acidentes em 50%. Enviar mensagens de texto superou falar ao telefone como a principal infração relacionada ao uso de celulares, mas essa prática ainda é subestimada por muitos motoristas. A pesquisa, realizada na Alemanha, reflete uma tendência mundial alarmante.

Hoje, dispositivos eletrônicos como smartphones e computadores de bordo se tornaram companheiros inseparáveis dos motoristas. Lucie Bakker, diretora de Sinistros da Allianz Versicherungs-AG, afirma que “usar um smartphone enquanto dirige tornou-se uma parte normal da vida cotidiana”, e o número de possíveis distrações nos veículos continua a crescer. A conscientização sobre os perigos é alta, mas a prática

segura está longe de ser uma realidade.

Entre 2016 e 2022, o número de motoristas que leem ou enviam mensagens de texto ao volante aumentou de 15% para 24%. Christoph Lauterwasser, do Allianz Center for Technology, destaca que isso eleva o risco de acidentes em mais de 50%. Além disso, a popularidade dos computadores de bordo, que aumentou de um terço para quase metade dos veículos, trouxe novas distrações. Operar esses sistemas aumenta o risco de acidentes em 44%.

O problema se agrava com o uso de celulares para atividades além de mensagens e chamadas, como jogar, ouvir música e ver fotos. Em 2022, 22% dos motoristas admitiram realizar essas atividades ao dirigir, um salto alarmante em relação aos 6% em 2016. Essas distrações adicionais representam um perigo significativo.

Integrar a distração nos relatórios de acidentes da polícia alemã revelou dados preocupantes: em 2021, 8.233 pessoas foram feridas e 117 morreram em acidentes causados pela distração ao volante. Isso representa quase 5% de todas as mortes em acidentes de trânsito naquele ano. Embora a coleta de dados oficial seja conservadora, a subnotificação é evidente, reforçando

a necessidade de uma abordagem mais rigorosa.

Os motoristas jovens, de 18 a 24 anos, são particularmente propensos a dirigir distraídos, com 30% admitindo usar o smartphone ao volante. Esse comportamento imprudente aumentou significativamente nos últimos anos, destacando a urgência de intervenções educativas e tecnológicas.

Apesar das evidências, muitos motoristas resistem à tecnologia projetada para evitar distrações. Apenas 39% aprovam o monitoramento eletrônico do estado de consciência do motorista, como câmeras ou varreduras infravermelhas. No entanto, Christoph Lauterwasser defende que essas tecnologias são fundamentais para mudar comportamentos e aumentar a segurança nas estradas.

É imperativo que as verdades óbvias sobre os perigos da distração ao volante sejam reiteradas até que todos os motoristas compreendam e mudem seus hábitos. A integração da tecnologia deve ser vista como um suporte, não uma restrição. Somente assim poderemos garantir que nossas estradas sejam mais seguras para todos. O óbvio, muitas vezes, precisa ser dito, repetido e implementado.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



UBER GREEN

A Uber completou 10 anos no Brasil e o evento em comemoração ao aniversário da empresa foi pautado pela nova categoria do aplicativo, o Uber Green, que assim como o Confort ou Black, terá uma precificação específica. Além disso, vai permitir que o usuário solicite apenas carro híbrido e elétrico em suas viagens. A disposição da Uber em incentivar seus motoristas a mudarem de carro, vem de um dos objetivos principais da empresa, que é trabalhar com a mobilidade sem nenhuma emissão de carbono até 2040.



33 MORTES/DIA

Em 2022, últimos dados oficiais disponíveis, 12.058 motociclistas foram vítimas fatais da violência do trânsito brasileiro. Ou seja, são mais de 33 motociclistas que morrem nas vias brasileiras. Outra estatística assustadora é que somente em 2023, houve a internação de mais de 1 milhão de pessoas no Brasil, vítimas de sinistros envolvendo motos. Os dados são do Ministério da Saúde.

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.



Lei Seca: 16 Anos de Conquistas e Desafios na Segurança Viária

No dia 19 de junho, a Lei nº 11.705, popularmente conhecida como Lei Seca, completou 16 anos de vigência no Brasil. Desde sua implementação, a Lei Seca tem desempenhado um papel crucial na redução de acidentes de trânsito relacionados ao consumo de álcool.

No entanto, ainda é comum encontrar motoristas que insistem em beber e dirigir, subestimando os riscos e as consequências dessa prática.

De acordo com o Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA) houve uma queda progressiva na mortalidade por

acidentes de trânsito causados pelo consumo de álcool. Entre 2010 e 2022, o número de mortes diminuiu em 22,7%, passando de 13.911 para 10.747, com uma notável redução entre os homens.

Apesar desses avanços, muitos brasileiros continuam a beber e dirigir. Além disso, os dados indicam uma mudança no perfil etário mais afetado por acidentes fatais. Em 2010, jovens adultos entre 18 e 34 anos lideravam as estatísticas de óbitos. Atualmente, a faixa etária mais impactada é a de 35 a 54 anos. Esse grupo não apenas lidera em número de mortes, mas também apresenta um aumento na prevalência de beber e dirigir, passando de 7% em 2011 para

7,8% em 2023, segundo o Vigitel, levantamento do Ministério da Saúde.

A análise regional revela que seis capitais registraram crescimento no comportamento de beber e dirigir: Palmas (TO), Rio de Janeiro (RJ), Boa Vista (RR), Teresina (PI), São Luís (MA) e Campo Grande (MS). Por outro lado, 19 capitais e o Distrito Federal apresentaram redução nesse comportamento, com destaque para Natal (RN), Recife (PE) e João Pessoa (PB).

Embora a Lei Seca tenha estabelecido uma base sólida para a segurança viária, sua eficácia depende de uma abordagem multifacetada. A legislação por si só não é suficiente para mudar comportamentos arraigados. São necessárias ações complementares para fortalecer seu impacto, como: Intensificar a conscientização sobre os perigos de beber e dirigir, especialmente para grupos de maior risco, através de campanhas educativas permanentes; manter uma fiscalização rigorosa, com a realização constante de blitz e operações de fiscalização, atuando como um dissuasor; aplicar punições exemplares para reforçar a seriedade da legislação; e utilizar tecnologias avançadas para monitorar e prevenir a condução sob efeito de álcool.

Por fim, sem dúvida alguma, após 16 anos, a Lei Seca se consolidou como um marco na segurança viária brasileira, salvando milhares de vidas. No entanto, a luta contra a combinação de álcool e direção está longe de terminar. A conscientização, fiscalização e punição são pilares indispensáveis para continuar avançando nessa causa. Somente com um esforço conjunto de governo, sociedade e indivíduos será possível criar um trânsito mais humano e seguro para todos.



CARRO VOADOR

A ideia de um carro voador povoa nossa imaginação em ficções e nos desenhos animados (como Os Jetsons, de 1962), há décadas. Porém, o que antes era apenas fantasia, agora é real. O carro voador existe e se chama eVTOL.

A empresa chinesa criadora do eVTOL, a Xpeng, carrega um pouco da essência dessa família futurística que usufruía de tecnologias inteligentes e robotizadas nos desenhos. O eVTOL é um carro com decolagem vertical. O novo modelo foi exposto este ano em Pequim e como o veículo já sobrevoa a China em voos privados e comerciais, a Xpeng pretende lançar versões atualizadas também no exterior.



ELEIÇÃO AND

Givaldo Vieira, diretor geral do Detran/ES, foi eleito presidente da Associação Nacional dos Detrans (AND), no último dia 3 de junho. Como vice-presidente assume o diretor do Detran Mato Grosso do Sul (Detran/MS), Rudel Trindade. À frente do Detran/ES desde 2019, Givaldo é responsável pela transformação digital do Órgão, com a implementação de ações como: as aulas teóricas on-line e o Cerco Inteligente, ferramenta tecnológica que já revoluciona o combate ao furto, roubo e clonagem de veículos no Espírito Santo.



Código de Trânsito prevê avaliação psicológica para motorista infrator

Uma regra do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê a realização de avaliação psicológica para os motoristas infratores em alguns casos específicos como quando se envolver em sinistro grave para o qual haja contribuído, quando condenado judicialmente por delito de trânsito ou a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito.

O artigo 268 determina que, além do curso de reciclagem, o condutor passe por uma avaliação psicológica completa que verifique se ele está em condições de dirigir em segurança. “Isso é extremamente importante porque o nosso comportamento pode evitar acidentes e salvar vidas. Se a nossa saúde mental está prejudicada, atrapalha nossa avaliação de risco, compromete nosso foco, atenção e capacidade de concentração. O resultado é o aumento dos riscos de acidentes”, explica a psicóloga especializada em Psicologia do Trânsito e presidente da Associação de Clínicas de Trânsito do Estado de Minas Gerais (ACTRANS-MG), Adalgisa Lopes.

A especialista revela que estatísticas indicam que 30% dos sinistros de trânsito são causados por motoristas infratores, ou seja, aqueles que apresentam uma tendência em repetir comportamentos imprudentes.

“Não fazemos o suficiente para reeducar esses motoristas porque as políticas públicas ignoram a



influência do comportamento e das emoções na causa dos acidentes. Enquanto negligenciarmos a saúde mental dos motoristas, estaremos fadados a enterrar um número cada vez maior de vítimas do trânsito”, comenta Adalgisa.

Laudo vitalício

A preocupação da especialista tem razão de ser. Hoje a saúde mental dos motoristas só é avaliada quando ele tira a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). “Infelizmente, o brasileiro não costuma cuidar da saúde mental. Para muitos condutores, a única avaliação com um psicólogo ocorre no momento de tirar a CNH. O problema é que a nossa saúde mental pode mudar de um momento para o outro. Alguns eventos têm o poder de provocar danos que nos impedem de agir adequadamente. Por isso ninguém deveria ficar

tanto tempo sem ter a saúde psicológica avaliada por um especialista”, argumenta.

Regulamentação

Apesar de estar na lei, não houve a implementação da avaliação para infratores até hoje no Brasil por falta de regulamentação. “Essa é uma demanda antiga das entidades que atuam em Psicologia do Trânsito e na segurança viária. É indispensável um cuidado maior dedicado àqueles que têm potencial de causar mortes no trânsito”, revela Adalgisa. A presidente da ACTRANS informa que a entidade vem atuando para que haja a regulamentação e implementação deste artigo do CTB. “A segurança no trânsito se faz com uma série de abordagens. A saúde mental tem que ser um dos pontos considerados nas políticas públicas que pretendam, efetivamente, salvar vidas”, reforça.

Mudança no sistema Renach deve beneficiar condutor PcD

Uma importante mudança na forma como se vincula as restrições médicas à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e a eventuais adaptações veiculares tem beneficiado condutores no estado de São Paulo. Ao permitir um panorama completo da saúde física dos motoristas e evitar que incorram em infração por omissão de dados no documento, a alteração contempla sobretudo pessoas com deficiência (PcD). São eles que estão entre os motoristas com mais restrições médicas.

Até maio, o formulário das condições de saúde dos motoristas possuía espaço para apenas quatro restrições. Com a alteração feita pelo Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran-SP), o médico perito, a junta médica especial ou junta médica de recursos, pode incluir até nove. Assim, se parar em fiscalização, o condutor

terá seu documento condizente com as adaptações veiculares de que necessita.

“Agora, temos a oportunidade de espelhar, na carteira de habilitação, a real condição do motorista”, afirma o cardiologista Roberto Douglas, médico

credenciado ao Detran-SP desde 1978. “Assim, todos são bem representados.”

A Tabela de Restrições Médicas

Ao examinar o condutor ou futuro condutor, o médico perito verifica se ele se enquadra em uma ou mais das

23 condições previstas na Tabela de Restrições Médicas que figura no Anexo II da Resolução 886/2021, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Nela, cada uma se identifica por uma letra do alfabeto.

Estão lá, por exemplo: obrigatório o uso de lentes corretivas (A), obrigatório o uso de prótese auditiva (B), obrigatório o uso de acelerador à esquerda (C). Se o paciente utilizar tanto prótese auditiva como lentes corretivas, as letras A e B serão digitadas pelo responsável pelo atendimento – pelo médico perito, junta médica especial ou junta médica de recurso no campo das restrições médicas – no campo das restrições.

Então, há o lançamento das informações no Registro Nacional de Carteira de Habilitação (Renach). Este é o banco de dados de todos os condutores com habilitação do país.





A ORDEM NASCE DO CAOS

Reflexões sobre o trânsito e os valores sociais

O trânsito é, indiscutivelmente, o reflexo de uma sociedade. É através dele que podemos observar e analisar os valores que as pessoas praticam no seu dia a dia. Não é exagero afirmar que, nas ruas, sob o véu do anonimato, revela-se o caráter de uma nação em um dado momento de sua história.

É motivo de grande preocupação, talvez até alarme, observar até onde chegamos! Note-se que o problema não reside apenas na falta de respeito às leis, mas na desconsideração pelos direitos alheios, pondo em risco a integridade física e a vida dos cidadãos, seja nas vias ou nas calçadas.



Nas últimas duas décadas, o trânsito no Brasil tornou-se notavelmente mais perigoso. Agravantes dessa situação são mitigados apenas pelos avanços tecnológicos em segurança veicular e pela fiscalização eletrônica. No entanto, é crucial destacar a vulnerabilidade de ciclistas, motociclistas e, principalmente, pedestres, que se encontram na linha de frente deste cenário beligerante.

As causas desta deterioração são múltiplas e complexas. Algumas são visíveis e amplamente reconhecidas, enquanto outras, mais profundas e estruturais, exigem uma investigação metódica, pois fogem ao alcance do controle e repressão institucionais.

Vivemos em uma era de transição, onde valores geracionais estão em constante evolução, um processo natural na marcha da história. Nossos antepassados também passaram por transformações significativas, mantendo, contudo, seus valores culturais, ideológicos e morais, legando-os às futuras gerações.

Hoje, entretanto, enfrentamos desafios distintos. As mudanças na estrutura familiar refletem a dinâmica social contínua. As famílias tornaram-se mais diversas e os papéis de gênero mais flexíveis, com homens e mulheres partilhando responsabilidades domésticas e profissionais

de forma mais equitativa. Apesar destas transformações, valores fundamentais como amor, respeito e apoio mútuo permanecem como pilares essenciais.

Defender a diversidade é uma coisa; impor um modelo de sociedade baseado em direitos de minorias ou em sistemas autoritários é outra, muito diferente. Esta problemática é exacerbada quando estratégias de imposição de valores são aplicadas em ambientes educacionais, desviando o foco do desenvolvimento dos estudantes para uma doutrinação que questiona seus valores familiares, culturais e religiosos.

O cenário se complica ainda mais com a atuação de uma mídia que, frequentemente alinhada a interesses específicos, promove uma visão de mundo unilateral, dividindo a sociedade em 'nós contra eles', e utilizando o entretenimento para reforçar valores contrários aos que foram transmitidos pelas famílias.

As falhas não se limitam aos cidadãos, mas se estendem às autoridades e seus agentes, que, por vezes, falham em cumprir suas obrigações legais por medo, desinteresse ou ceticismo quanto à eficácia das medidas legais.

Segundo Émile Durkheim, pioneiro da sociologia moderna, tanto a educação quanto o trânsito podem experimentar um estado de anomia, caracterizado pela confusão e enfraquecimento das normas sociais. Este estado pode conduzir a um aumento do desalinhamento social e à desregulação, variando de isolamento social a um crescimento da criminalidade.

É fundamental reconhecer que a solução para a violência no trânsito não se encontra nas ruas, mas sim nas urnas. O Brasil vive um momento de estresse intenso, oriundo de forças internas e externas.

Os jovens que se acidentam fatalmente, seja em motocicletas de baixa cilindrada ou bicicletas, muitas vezes são duplamente vítimas, tanto das circunstâncias quanto de ataques a valores familiares essenciais, impulsionados por segmentos da mídia comprometidos com agendas específicas.

Apesar dos desafios, há motivo para esperança. A ordem pode, de fato, emergir do caos, pois é através da educação, da ética e do exemplo que se extrai harmonia e entendimento. A solução começa em casa, nas interações cotidianas, no local de trabalho e, crucialmente, no voto. A mudança começa com você.

* **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.

CAMINHONEIROS: CNT e governo firmam parceria para qualificar motoristas

A escassez de caminhoneiros no Brasil é um problema real e complexo. Ele tem diversas causas e impactos no setor de transporte e na economia do país. Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) indicam que no país há mais de 1,1 milhão de veículos registrados para transporte de cargas em transportadoras e cooperativas.

Já a Confederação Nacional do Transporte (CNT) estima que o número de caminhoneiros autônomos esteja próximo de 470 mil. No entanto, a classe projeta que o Brasil necessite de cerca de 2 milhões de profissionais para suprir a demanda atual, considerando tanto autônomos quanto aqueles empregados por empresas.

Um dos principais fatores para a carência de mão de obra é a falta de atratividade da profissão, que enfrenta condições precárias de trabalho, longas jornadas na estrada, baixa remuneração e insegurança.

A Confederação Nacional de Transportes, aponta que dos 11.502 quilômetros analisados, 65,7% das



rodovias brasileiras estão em más condições. Ou seja, os altos índices de acidentes e violência também contribuem para o desinteresse pela carreira.

Outro ponto que reflete nesse cenário é a mudança no perfil dos jovens adultos, que cada vez mais buscam carreiras com melhores condições de trabalho, flexibilidade e perspectivas de crescimento profissional. A profissão de caminhoneiro, por suas características, não se encai-

xa nesse perfil, dificultando a atração de novos talentos para o setor.

Para solucionar essa questão, o Governo Federal e a Confederação Nacional do Transporte (CNT) firmaram um acordo para atrair e qualificar novos caminhoneiros. O programa prevê a utilização do Cadastro Único para identificar pessoas interessadas na profissão. A qualificação dos candidatos ficará sob responsabilidade das empresas de transporte e contará com a criação de um cadastro especí-

fico para facilitar a contratação.

Além de medidas como programas de capacitação, é imprescindível garantir jornadas de trabalho justas. Além disso, remuneração adequada e direitos trabalhistas básicos, como carteira assinada, férias, descanso, vale-alimentação e plano de saúde.

Infraestrutura e segurança também são aspectos para atrair novos caminhoneiros, investimento em melhorias nas estradas e nos pontos de descanso para os motoristas. Assim, garantindo condições adequadas de trabalho e descanso. A fiscalização nas rodovias também é fundamental para aumentar a segurança e reduzir os acidentes, um dos principais fatores que afastam as pessoas da profissão.

A solução do problema exige esforço conjunto. Dessa forma, envolvendo novas políticas públicas e sindicatos da categoria. Só assim será possível garantir a eficiência do setor de transporte, com mais profissionais ativos e evitar rupturas no fluxo de suprimentos que impactam o funcionamento da vida em sociedade.

Estudo identificará projetos de mobilidade urbana que receberão investimentos do BNDES

Expandir investimentos na infraestrutura de mobilidade, melhorar a qualidade do serviço e atrair mais passageiros para o transporte público em 21 metrópoles brasileiras com população superior a 1 milhão de habitantes. Estes são alguns dos objetivos do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, coordenado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES), em parceria com o Ministério das Cidades.

O Banco investirá R\$ 27,8 milhões para realização do estudo, por meio do seu Fundo de Estruturação de Projetos (BNDES FEP).

Com perspectiva de longo prazo para até 30 anos, o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana identificará dezenas de projetos de média e alta capacidades em todas as regiões do Brasil, além de abordar a otimização e integração das

redes de transporte, alternativas para financiamento do sistema e a gestão coordenada entre os entes federativos.

A pesquisa, que tem duração de 12 meses, ajudará a elaborar a Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana. A intenção é promover a parceria da União com as regiões metropolitanas para viabilizar projetos, além de impulsionar investimentos em mobilidade urbana nas cidades. O resultado também contribuirá para formar a carteira de projetos de concessões e parcerias público-privadas (PPPs) que promovam investimentos para melhoria dos serviços públicos no âmbito do Novo PAC.

“O estudo será essencial para mapear os projetos de alta e média capacidades (trens, metrô, VLTs e BRTs) nas maiores regiões metropolitanas do país, contribuindo para a redução do déficit



histórico de investimentos no setor”, afirmou o superintendente da Área de Infraestrutura do BNDES, Felipe Borim.

Necessidade de investimentos

O déficit de investimentos no setor atinge pelo menos R\$ 300 bilhões de reais, segundo estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI), divulgado em 2023. Caso o volume anual de financiamento mantenha a média dos últimos anos, demorariam mais de 50

anos para que a oferta de mobilidade seja adequada.

Regiões metropolitanas

As localidades contempladas pelo estudo abrangem as seguintes cidades-sede: Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, Santos, Campinas, São Paulo, Rio de Janeiro, Vitória, Goiânia, Distrito Federal, Salvador, Maceió, Recife, João Pessoa, Natal, Teresina, São Luís, Fortaleza, Belém e Manaus.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Trânsito, Guerra Urbana e Fuga A culpa não foi minha!

A falta de valorização da vida e a indiferença do estado dá, a nosso ver, ao Brasil a qualificação de guerra urbana no trânsito e transporte.

A disputa por espaço leva um cidadão a agressividade. O carro, objeto de “maior valor” para à sociedade, conduz todos no meio do trânsito a verdadeiros adversários.

Aqueles que têm condição social melhor, tem um automóvel melhor. Sentem-se com mais direitos, transformando-se em donos da rua.

Motoristas são concorrentes e sempre tem que estar à frente dos outros.

“Eu cheguei primeiro”.



O poder manda. O carro, desde seu surgimento, virou símbolo de ascensão social.

“Quem tem carro é rico”. O brinquedo, carrinho de ontem, tem as mesmas características e o mesmo comportamento do proprietário hoje.

Correr, competir com o coleguinha, fazer manobras arriscadas, ter emoções, fizeram o homem trazer essa imagem que vemos em nossos espaços.

Houve um desenvolvimento intelectual, sim, mas as ações antigas persistem a ponto de usar o objeto que facilita sua mobilidade, como um escudo, uma arma. Todos os dias mata, alega, destrói famílias e traz extremo sofrimento a todos

A coisa vem da infância. Hoje temos o brinquedo grande, que serve para múltiplas coisas, inclusive para matar.

Vemos a todo momento estampado nos jornais, em televisões, imagens assustadoras. A velocidade, álcool, drogas, celular, fadiga, sono, empinar motocicletas, desobediência as regras tudo trazendo transtorno ao âmbito do trânsito e comprometendo a integridade física das pessoas.

Os sinistros acontecem com os menos experien-

tes nas vias em geral. Atinge faixas etárias de 18 a 32 anos em média. Quase sempre já com antecedentes de Infrações cometidas. Alguns já cumpriram ou estão cumprindo punições administrativas. Pagaram multas, perderam pontos na carteira pelas infrações cometidas. Outros com crimes de trânsito pagaram fiança e voltaram para casa.

Nenhuma prisão é constatada tendo apenas a carteira nacional de habilitação aprendida. Feito treinamento para recuperar a carta, volta a transgredir, desenvolvendo no trânsito tudo aquilo que fazia anteriormente. Choca-se contra outro veículo, danificando-o e matando quem está no seu interior.

Nenhuma prisão é constatada.

Nos hospitais chegam indivíduos politraumatizados, incapacitados, amputados, em parada cardiorrespiratória pouco se tendo a fazer. Recentemente vimos uma moça atropelada por um dos veículos que “fazia pega”, chega ao hospital sem a perna, num quadro hemorrágico intenso. A sorte foi o Socorro imediato, feito na própria via onde o resgate atendeu e preservou essa vida até chegar ao Pronto Socorro. Foi salva, porque normalmente morrem com quadro hemorrágico intenso. Outros chegam ao hospital, mas já em fase de parada cardiorrespiratória. Nada a fazer. Só sofrimento visto pelo profissional de saúde que nada pode fazer.

Aliás, vale comentar que a motocicleta virou brinquedo também. Empinar a motocicleta com um passageiro a bordo é a necessidade maior do nosso jovem motociclista inexperiente e que não ignora os riscos da ação praticada, mas prática.

Os automóveis de alto luxo, caríssimos que buscam as vias, avenidas para disputar racha, de concorrer com companheiro que segue ao lado para fazer absurdos a ponto de matar.

Nem ao menos um Socorro, uma prestação de contas, um sentimento moral de um ser humano que vê o outro abatido na via, na estrada e não é capaz de socorrer, mas sim de fugir do ambiente, buscando abrigo para não ser detido, não ser preso, não ser visto como o agente criminoso responsável por aquele sinistro. Nem ao menos pedir socorro.

É a fuga, fugir daquilo que praticou, sentindo-se sem culpa, sem o menor remorso, sentimento ou solidariedade.

* 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.

Programa do Detran-SC possibilitará emissão gratuita da carteira de habilitação



O Departamento Estadual de Trânsito (Detran-SC) quer instituir um programa para emissão gratuita de carteira nacional de habilitação (CNH) para pessoas em situação de vulnerabilidade econômica e social. Trata-se do Programa CNH Emprego na Pista, previsto no Projeto de Lei (PL) 275/2024, de autoria do Poder Executivo, que foi aprovado por unanimidade, no último dia 26 de junho, e agora segue para sanção do governador.

De acordo com a exposição de motivos do projeto, assinada pelo presidente do Detran, Kennedy Nunes, e pelo ex-secretário de Estado da Segurança Pública, o deputado Sargento Lima (PL), a iniciativa objetiva principalmente permitir que pessoas que não tenham condições financeiras de tirar a carteira de motorista emitam o documento e ingressem no mercado de trabalho, como motoristas profissionais.

O programa ainda vai promover a inclusão da observação “EAR” (Exercício de Atividade Remunerada) nas habilitações de quem já trabalha na área, bem como promover a ascensão de condutores às categorias D e E, permitindo a condução de veículos de carga, por exemplo. Com isso, o departamento pretende também regularizar a situação de pessoas que conduzam veículos para os quais não estão habilitados, além de enfrentar o déficit de motoristas profissionais apontado por entidades como a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e Sest/Senat.

“Com a posse da CNH, muitos poderão ingres-

sar no mercado de trabalho e desenvolver suas atividades como motoristas de transporte público, entregadores, motoristas de aplicativos e diversos outros segmentos que dependem da habilitação para dirigir um veículo. Isso resultará em um aumento no número de oportunidades de trabalho e, conseqüentemente, na geração de renda para as famílias catarinenses”, justificam.

IMPACTO

Para isso, o Detran custeará com recursos próprios ou do tesouro estadual as despesas referentes à primeira habilitação e/ou à adição de categoria, além de isentar os beneficiados do pagamento das taxas estaduais. O órgão de trânsito estima que o público-alvo do programa chegue a 30 mil pessoas, em três anos.

Conforme o Detran, o preço médio para a emissão de uma CNH categoria A, que permite apenas a condução de veículos de duas ou três rodas, é de quase R\$ 2,2 mil. Já a adição da categoria E na habilitação, que permite ao motorista dirigir treminhões e ônibus articulados, tem preço médio de R\$ 3,5 mil.

A estimativa de impacto financeiro apresentada no projeto aponta que, para implantar o programa, o Estado deve desembolsar anualmente quase R\$ 16 milhões, além de renunciar a uma receita anual de taxas de R\$ 2,2 milhões.

REQUISITOS

Além da condição socioeconômica, os interessados em participar do programa deverão residir

em Santa Catarina há pelo menos dois anos, além de ter as idades mínimas exigidas pela legislação vigente para emitir a primeira CNH ou adicionar uma nova categoria de habilitação. Os critérios para seleção e classificação dos beneficiados serão estabelecidos por meio de decreto do governador.

O programa custeará as despesas dos exames físicos, médicos e psicológicos, dos cursos teóricos e práticos exigidos e das provas necessárias para a emissão da carteira e/ou adição de nova categoria.

TRAMITAÇÃO

Apesar do placar unânime, deputados trouxeram preocupação das autoescolas (CFCs) com o texto aprovado. “O projeto não especifica que o governo irá pagar para os centros de formação de condutores por essas carteiras”, disse Êmerson Stein (MDB). “Qual a segurança que nós temos no projeto com relação às autoescolas, porque não identificamos isso no projeto”, questionou Luciane Carminatti (PT). Massoco (PL) também considerou que a questão ficou vaga no texto do projeto, mas elogiou a iniciativa.

O líder do Governo na Alesc, deputado Carlos Humberto (PL), explicou que os CFCs serão credenciados pelo Executivo para participar do programa, pois o governo do Estado é obrigado por lei a contratar as autoescolas para a formação dos motoristas. “Esse programa é bom para as autoescolas, que terão uma nova fonte de renda, e para os catarinenses, que terão uma oportunidade para tirar a carteira.”

Arteris Litoral Sul realiza primeiro simulado de acidente em túnel do Contorno Viário de Florianópolis



A Arteris Litoral Sul realizou seu primeiro simulado de atendimento a acidentes em túnel do Contorno Viário de Florianópolis, a maior obra viária em construção no Brasil.

O exercício, ocorrido no dia 20 de junho, envolveu equipes da concessionária, ANTT, Polícia Rodoviária

Federal, Defesa Civil e Corpo de Bombeiros Militar.

O simulado testou a resposta a uma colisão traseira com quatro vítimas e um princípio de incêndio, garantindo a evacuação segura dos motoristas e a rápida normalização do tráfego.

O diretor superintendente, César

Sass, destacou a importância do treinamento para assegurar um atendimento ágil e eficiente aos usuários. “Com quatro túneis duplos incorporados ao Contorno Viário, é vital testarmos todos os nossos protocolos de segurança. Este simulado é uma etapa chave para assegurar que nossa equipe e os órgãos parceiros estejam completamente preparados para qualquer eventualidade quando a rodovia entrar em operação”, explicou Sass.

Inauguração e liberação do trânsito

Faltando cerca de um mês para o prazo dado pela Arteris Litoral Sul para a conclusão do Contorno Viário da Grande Florianópolis, uma data já é trabalhada nos bastidores pelas autoridades do governo federal para a liberação do trânsito. Em Brasília, os

assessores de ministros e parlamentares ligados a Santa Catarina trabalham com o dia 2 de agosto como a posição na agenda para o ato da inauguração e liberação do trânsito no local. A deputada federal Ana Paula Lima (PT) falou sobre a data ao comentar que o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), virá em 5 de julho para SC na reabertura do porto de Itajaí. Inicialmente, segundo ela, Lula estava pré-agendado para vir em 2 de agosto, no Contorno.

Procurada pela coluna, a Arteris afirma que ainda não tem a data fechada e assim que confirmar o dia da inauguração irá divulgar à imprensa. O cronograma atual prevê a entrega até 31 de julho, que é dois dias antes do que se prevê na agenda das autoridades federais.



Números da BR-101 que expõem a letalidade e a omissão com os ciclistas

Considerado o trecho de rodovia federal mais perigoso de todo o País, o recorte da BR-101 na Grande Florianópolis apresenta números trágicos (também) quando envolve ciclistas.

Como a rodovia foi engolida pela urbanização nos últimos anos, o trânsito de bicicletas é uma realidade em todo o trajeto, de Palhoça a Biguaçu, que é jocosamente classificada como “grande avenida”.

De 2020 até o dia 15 de junho, a PRF (Polícia Rodoviária Federal) já contabilizou 249 acidentes, sendo que 236 restaram com feridos.

No total foram 8 mortes registradas dando um caráter ainda mais letal para o trecho que, nesse momento, está em colapso.

De acordo com o CTB (Código de Trânsito Brasileiro), o acostamento é destinado à circulação de pedestres e ciclistas, além de parada de veículos.

Quando não há acostamento, ciclistas devem usar as vias marginais que, sequer, contam com a sinalização.

A esperança é que os números recuem com a liberação do Contorno Viário que deve escoar o trânsito pesado e reduzir em, pelo menos, 30% o fluxo da BR-101 e vias marginais.

É importante apontar também que o Contorno Viário, que é um corredor expresso para veículos, não previu, ao longo de sua quase interminável construção, a inclusão de cicloviárias.

OMISSÃO COM OS CICLISTAS

Que a BR-101, na Grande Florianópolis, foi abocanhada pelas cidades, isso não é exatamente uma novidade.

Mas chama a atenção a omissão das autoridades em estruturar um espaço para o trânsito de bicicletas.

Se não há condições de estruturar, que se sinalize em prol da circulação seja para informar ou, nesse caso, proibir.

Há grande volume de bicicletas circulando pelas marginais, principalmente, em horários de pico.

É possível constatar caminhões com mais de 20 toneladas dividindo cada metro com ciclistas. Um convite à tragédia. Sabe-se lá até quando.





JUDICIÁRIO

Caso Jaguar: Evanio Prestini é condenado em julgamento de dez horas, mas vai aguardar recursos em liberdade

Evanio Prestini foi condenado a oito anos de prisão e seis meses de detenção por homicídio consumado, lesão corporal e embriaguez ao volante no Fórum da Comarca de Gaspar, entre a noite do dia 19 de junho, e a madrugada do dia 20. O julgamento durou cerca de dez horas.

Ele foi condenado pela prática dos crimes de homicídio consumado com dolo eventual em face das vítimas Amanda e Suelen; lesões corporais com dolo eventual para as demais vítimas Thainara, Tainá e Maria Eduarda e embriaguez ao volante. Evanio ainda teve o direito de dirigir suspenso por dois anos.

O início da pena deve ser cumprido no regime fechado, mas, por ser uma pena inferior a 15 anos e que não determina o cumprimento imediato, foi concedido a Evanio o direito de aguardar em liberdade até o trânsito em julgado da sentença ou recursos.

As medidas cautelares de recolhimento que ele já cumpria poderão ser descontadas no tempo total. O cálculo será feito posteriormente.

A sentença

Evanio, comprovadamente alcoo-



lizado, conduzia o veículo que colidiu de frente com um Palio, resultando na morte de duas jovens, Suelen Hedler da Silveira e Amanda Grabner, e deixando outras três feridas, em 2019.

A juíza Griselda Rezende de Matos Muniz Capellaro reconheceu que o acusado conduziu o veículo de forma imprudente pela rodovia federal, que

estava com diversos pontos em obras, e que “inclusive adentrou a contramão da direção”, colocando em risco a vida de diversas pessoas até a colisão fatal.

Quanto às consequências do crime, Griselda Rezende de Matos Muniz Capellaro relata que, embora seja gravíssima a morte das vítimas e as consequências intercorrentes que aconteceram

com as outras vítimas e familiares, a juíza entende que a majoração da pena precisa extrapolar os desdobramentos do homicídio. A juíza também afirma que reconhece que o acusado que deu causa ao acidente e não as vítimas.

O caso

Em 23 de fevereiro de 2019, cinco jovens voltavam de uma festa no Galera's Beach Bar, na Praia Brava, em Itajaí, com destino a Blumenau. Elas trafegavam pela rodovia BR-470 quando o carro Jaguar, que era conduzido por Evanio Prestini, colidiu de frente contra o veículo em que estavam as meninas. Suelen Hedler da Silveira e Amanda Grabner morreram após o acidente.

Um motorista teria flagrado o carro Jaguar fazendo zigue-zague na rodovia na altura de Ascurra. Ele teria feito uma ligação para a PRF denunciando a situação minutos antes do acidente. Uma pessoa que estava no banco do carona filmou a situação e, pelas imagens, é possível ver o carro invadido a pista contrária. Na época, a PRF divulgou uma nota lamentando o ocorrido e ainda informou que a conduta dos agentes seria investigada.

Justiça nega pedido do MPF e libera Marina Beira-Mar Norte em Florianópolis

A Justiça Federal negou, em decisão proferida neste mês de junho, o pedido de liminar do MPF (Ministério Público Federal) para que fossem suspensos os atos administrativos de licenciamento da Marina Beira-Mar Norte, em Florianópolis.

O juiz Marcelo Krás Borges, da 6ª Vara Federal da Capital (Ambiental), considerou que não foram demonstradas irregularidades que justificassem a concessão da ordem.

“Não vislumbro, por ora, nenhuma ilegalidade flagrante que justificaria a suspensão do licenciamento ambiental”. (...) “Trata-se de área localizada no centro de Florianópolis, onde não existem florestas federais, como afirma o Ministério Público Federal, não havendo fundamento legal para transferir a competência do licenciamento para o Ibama”.

Ainda de acordo com o juiz, o empreendimento está localizado a uma distância considerável das unidades de conservação, como o manguezal do Itacorubi e a ESEC de Carijós, não havendo, portanto, motivos para que a UFSC ou o ICMBio interfiram no licenciamento ambiental.

“Aliás, o próprio ICMBio se manifestou neste sentido, considerando desnecessário sua autorização ou anuência”, observou Krás Borges.

Por fim, o juiz afirmou “considerar prudente aguardar o final do licenciamento ambiental”, uma



vez que o início das obras não ocorrerá nos próximos sessenta dias.

“Assim, é possível a realização de audiência de conciliação, quando o empreendedor e o Município de Florianópolis poderão apresentar o resultado das audiências públicas, a fim de verificar com mais profundidade a regularidade do empreendimento”, concluiu Krás Borges.

O mérito da ação ainda será julgado, portanto, o MPF poderá recorrer.

Prefeitura diz que Marina Beira-Mar Norte está dentro da lei

Em nota, a prefeitura de Florianópolis ressaltou que, para a Justiça Federal, o licenciamento do Parque Marina Beira-Mar Norte está dentro da lei.

“Chega a ser surreal a alegação de que há uma floresta no bolsão da Beira-Mar. Bolsão, esse, que é um aterro. Felizmente houve bom senso do magistrado que decidiu de forma técnica”, declarou o prefeito Topázio Neto.

LEGISLATIVO



Comissão aprova projeto que prevê o parcelamento de multas de trânsito para pessoas com deficiência

A Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que prevê o parcelamento de multas de trânsito para motoristas com deficiência (PL 451/24). A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro.

Segundo o texto, de autoria do deputado Duda Ramos (MDB-RR), a possibilidade de parcelamento também se aplica a motorista que seja responsável por pessoa com deficiência.

No caso de veículo registrado em outro estado, o parcelamento só será possível se houver convênio entre os órgãos de trânsito envolvidos.

O relator, deputado Sargento Portugal (Pode-RJ), apresentou parecer favorável ao texto.



“Considerando os desafios enfrentados pelas pessoas com deficiência no dia a dia e a possibilidade de o acúmulo de multas de trânsito representar um fardo financeiro insustentável para muitos, é crucial adotar medidas que permitam seu parcelamento”, justifica o

parlamentar.

O projeto ainda será analisado, em caráter conclusivo, pelas comissões de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação. Além da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*

Lei determina que dados do condutor e do veículo estejam na internet

Foi publicada no final do mês de maio a Lei 14.861/24 que traz a 46ª alteração ao Código de Trânsito Brasileiro. A nova regulamentação determina que sejam disponibilizadas na internet as informações constantes do Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach) e do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam) aos motoristas habilitados e aos proprietários de veículo, respectivamente. O objetivo da

nova lei é facilitar o acesso à informações do condutor e do veículo.

De acordo com Julyver Modesto, especialista em legislação de trânsito, observa-se que o dispositivo foi incluído no artigo 19 do CTB, que trata das atribuições do órgão máximo executivo de trânsito da União (Secretaria Nacional de Trânsito), o qual é responsável pela coordenação dos Registros Nacionais. “É de se entender, portanto, que a disponibiliza-

ção deverá ser providenciada pela Senatran e não, localmente, pelo Detran de cada Estado”, explica.

A proposta é de autoria do senador Randolfe Rodrigues (sem partido-AP). Segundo ele, a medida visa aumentar a transparência nos dados referentes ao condutor, multas e pontos na carteira de habilitação. Assim, facilitando a ampla defesa dos motoristas e cumprindo um papel educativo.

O parlamentar destacou que muitos estados já adotam essa prática, e a nova lei apenas formaliza essa exigência no CTB, criado em 1997, quando a internet não era amplamente utilizada por esses órgãos.

Conforme Modesto, a Lei n. 14.861/24 entrará em vigor 180 dias após sua publicação. Ou seja, em 24 de novembro de 2024. Dessa forma, permitindo um período de adaptação para os órgãos competentes e para os cidadãos.



PL pretende determinar a suspensão da CNH para quem cometer violência contra mulher

Determinar a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do agressor de violência ou ameaça doméstica contra a mulher. Esse é o tema do Projeto de Lei 699/2024 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Leur Lomanto Júnior (UNIÃO/BA), o PL visa a suspensão da CNH por um ano ao autor de violência ou ameaça doméstica contra a mulher, independentemente das sanções penais cabíveis e da obrigação de indenizar os danos de ordem material e moral ocasionados. Além disso, prevê que em caso de reincidência, o prazo da suspensão da CNH será aplicado em dobro.

Conforme o deputado, o enfrentamento às múltiplas formas de violência contra as mulheres é uma importante demanda no que diz respeito a condições mais dignas e justas para as mulheres. “É dever do Estado e uma demanda da sociedade enfrentar todas as formas de violência contra as mulheres. Coibir, punir e erradicar todas as formas de violência devem ser preceitos fundamentais de um país que preze por uma sociedade justa e igualitária entre mulheres e homens”, justifica.

Para ele, a violência contra mulheres constitui-se em uma das principais formas de violação dos seus direitos humanos. Assim, atingindo-as em seus direitos à vida, à saúde e à integridade física.

“A intenção deste PL é apresentar mais um instrumento para reprimir e prevenir a violência ou grave ameaça cometidas contra mulheres”, conclui.

Tramitação

O PL aguarda designação de relator(a) na Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher (CMULHER).

Radares poderão ser substituídos por lombadas físicas

Determinar a substituição de radares de controle de velocidade por lombadas físicas em áreas com limites de velocidade abaixo de 60 km/h. Esse é o tema do Projeto de Lei 2162/2024 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Capitão Augusto (PL/SP), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Ele passa a definir que nas áreas com limite de velocidade inferior a 60 km/h, em que houver risco de acidentes diante da alta velocidade dos veículos, deve ser adotada como medida de segurança a lombada física. Ou seja, sendo vedada a utilização de radares de controle de velocidade nessas situações.

Além disso, o PL diz que o poder público deverá realizar um estudo técnico para identificar os locais que se enquadram nesses critérios e proceder à substituição dos radares por lombadas físicas.

Conforme o autor do projeto, os dados de autuações em áreas com radares instalados em zonas de velocidade abaixo de 60 km/h comprovam a ineficácia dos mesmos em forçar a redução de velocidade, até porque muitos condutores acabam sendo multados por ultrapassar o limite permitido. “Como a principal finalidade dos radares é a segurança, torna-se necessário adotar medidas mais eficazes para garantir que os condutores reduzam a velocidade nesses locais”, aponta.

De acordo com Capitão Augusto, a instalação de lombadas físicas, sem dúvidas, se apresenta como a melhor solução. “Isso porque, obriga efetivamente os condutores a diminuir a velocidade, aumentando a segurança viária e reduzindo o risco de acidentes”, propõe o deputado.



Direção defensiva e cuidados essenciais para evitar acidentes de trânsito

Para os habitantes de grandes cidades, como as capitais, acidentes de trânsito são vistos como parte do cotidiano.

No entanto, esse cenário pode ser revertido pelos próprios motoristas”, explica o Instrutor dos Motoristas do V1, Alessandro Laures, aplicativo de aluguel de carros e mobilidade urbana, que separou dicas para ter um melhor desempenho no trânsito e evitar acidentes e transtornos.

Direção responsável

A prática mais fundamental no trânsito, a direção responsável, segue um conceito simples: obedecer estritamente às leis de trânsito. Ações como indicar corretamente as mudanças de direção, usar cinto de segurança, respeitar os limites de velocidade e as prioridades das vias, não dirigir sob a influência de álcool e não mexer no celular enquanto dirige são algumas das normas essenciais que todo motorista deve seguir.

“Pode parecer simples, mas muitos condutores acabam desrespeitando uma ou outra lei por causa de conforto, comodidade e pela falta de fiscalização”, afirma.

Atenção é essencial

Possivelmente a habilidade mais crucial de um bom motorista, a atenção durante a direção é fundamental. O condutor deve estar atento ao que acontece ao seu redor, observando como os outros motoristas estão

se comportando, para poder tomar decisões rápidas e evitar transtornos e acidentes. “É importante que os próprios motoristas exerçam um policiamento para evitar distrações enquanto estão ao volante, como usar o celular, por exemplo”, orienta.

Direção defensiva

Aliada à atenção e à direção responsável, a direção defensiva representa a capacidade do motorista de identificar, com antecedência, possíveis riscos de acidente. “É primordial que o motorista saiba reconhecer situações de perigo para evitá-las. Isso também contribui para atenuar a gravidade dos acidentes.”

Conhecimento

Para evitar quaisquer tipos de imprevistos durante a direção, é indispensável que o motorista esteja familiarizado com as leis de trânsito, tenha conhecimentos básicos de mecânica, conheça o veículo que está dirigindo e tenha noção da rota que irá percorrer. Verificar a previsão do tempo também ajuda a se preparar para o dia.

Manutenção

Outra dica para evitar acidentes que o instrutor destaca é o da manutenção do veículo. “Muitos motoristas acabam negligenciando a manutenção porque gera despesas, então optam por adiá-la, o que prejudica o bom funcionamento do veículo”, afirma.

Vagas exclusivas de estacionamento: respeito e conscientização

A garantia se dá por meio do Estatuto da Pessoa Idosa (Lei 10.741/2003), onde reserva 5% das vagas posicionadas de forma a garantir a comodidade à pessoa idosa. No Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/2015), estabelece que em todas as áreas de estacionamento se reserva 2% das vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres. E com a Lei Federal 12.764/2012 que passou a considerar a pessoa com Transtorno do Espectro Autista (TEA) como uma pessoa com deficiência, os portadores têm direito a vagas especiais seguindo as normas locais de cada município. Sendo todas elas devidamente sinalizadas e localizadas em áreas que garantam a melhor acessibilidade possível para os grupos.

Para utilização das vagas reservadas, é necessário o uso de Credencial (Cartão do Idoso ou DeFis), cuja obtenção deve obedecer aos critérios de cada estado ou município. Os grupos que têm direito a vagas exclusivas são:

- Idosos com idade igual ou superior a 60 anos
- Pessoas com deficiência física nos membros inferiores
- Pessoas com deficiência física ambulatoria autônoma
- Pessoas com mobilidade reduzida temporária
- Portadores de TEA

Usar as vagas especiais, sem fazer parte destes grupos, prevê penalidades, caracterizando uma infração de trânsito. A multa é de R\$293,47 além da inclusão de 7 pontos na CNH. O código prevê ainda a remoção do veículo.

Mesmo com essas regras e punições, é comum encontramos condutores que estacionam em vagas exclusivas, apenas por desrespeito, ou com a desculpa de somente utilizar por poucos minutos.

Essas são atitudes que dificultam um ambiente harmonioso e tranquilo. O respeito às vagas de estacionamento não é apenas uma questão de legislação, mas também de conscientização.

Campanhas bem elaboradas e eficazes podem ter um impacto significativo que tornem a população mais ciente e respeitosa, e não apenas com medo das penalidades. A conscientização é necessária para educar a sociedade sobre os desafios diários enfrentados por pessoas com deficiência e idosos. Além disso, garantir vagas destinadas a esses grupos sempre disponíveis. Esse respeito é uma pequena ação, que pode fazer uma grande diferença na vida de alguém.



Morte de criança reacende alerta sobre o uso de cadeirinhas em vans

Desde que a norma sobre o uso de sistemas de retenção ou cadeirinhas em veículos automotores entrou em vigor, especialistas alertam sobre os motivos de alguns veículos ficarem de fora dessa obrigatoriedade. E, lamentavelmente, a morte de uma criança de apenas dois anos em uma van, no estado de Minas Gerais, trouxe novamente o assunto à tona.

Conforme Dr. Alysson Coimbra, médico do tráfego e coordenador nacional da Mobilização de Médicos e Psicólogos Especialistas em Tráfego, mesmo a legislação atual não obrigando o uso de dispositivos de retenção em certos tipos de veículos, como vans, a ausência desse equipamento essencial foi determinante para que a criança não tivesse chances de sobrevivência. “Não é porque a lei não exige que os pais não devem usar dispositivos de segurança também em táxis, carros de aluguel, carros por aplicativo, vans e ônibus. A segurança dos nossos pequenos deve ser sempre a prioridade, independentemente do veículo” reitera o especialista no vídeo acima.



“Que essa perda dolorosa nos sirva de alerta e motivação para proteger as nossas crianças em todos os momentos”, propõe Dr. Alysson.

Cadeirinhas em vans

Em 2016, deveria ter entrado em vigor uma norma do Conselho Nacional

de Trânsito (Contran) que obrigava o uso dos sistemas de retenção em veículos de transporte escolar. No entanto, ela foi suspensa pelo órgão com a alegação de que existem dificuldades técnicas, econômicas e sociais para a adaptação dos veículos escolares em circulação

para o uso dos dispositivos de retenção adequados para o transporte de crianças.

Depois disso, a Res.819/21, do mesmo órgão, regulamentou o transporte de crianças com idade inferior a dez anos, que não tenham atingido 1,45 m de altura no dispositivo de retenção adequado de acordo com as mudanças propostas pela Lei 14071/20.

Outros veículos

Além de conceituar a especificação técnica do mecanismo de segurança a ser aplicado em caso de condução de crianças, a norma também detalhou o uso excepcional de dispositivos de retenção no banco dianteiro do veículo e as exceções à obrigatoriedade legal em relação a tipos específicos de veículos, regulamentadas pelo Contran.

Como na norma anterior, as exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo de passageiros, aos de aluguel, aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5 t.

Quase 300 condutores são multados por hora no Brasil por dirigir sem cinto de segurança

Dirigir ou transportar passageiro sem cinto de segurança é uma atitude que representa a falta de cuidado consigo próprio e com os demais usuários do trânsito. Além de se machucar, um passageiro sem cinto de segurança pode, em caso de sinistro, ser lançado para fora do veículo, ou ser arremessado contra os demais ocupantes e provocar danos ainda mais graves a todos. No entanto, muitas pessoas abrem mão desse importante equipamento de segurança. De acordo com dados do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), somente em abril de 2024, houve o registro de 215.511 infrações por condutor ou passageiro deixar de usar o cinto de segurança.

Esse número pode não representar a realidade, pois apenas uma pequena parte das condutas irregulares são flagradas e, por isso, é um número que assusta. Isso porque, de acordo com a Associação Brasileira de Medicina de

Tráfego (ABRAMET), o uso do cinto de segurança reduz em até 60% o risco de morte e ferimentos graves para passageiros nos bancos da frente e em até 44% para aqueles sentados nos bancos traseiros de um veículo envolvido em sinistro de trânsito. Ou seja, o uso do cinto de segurança não só evita uma multa de trânsito, mas pode ser a salvação em caso de uma colisão.

Recentemente, inclusive, a ABRAMET publicou uma nova diretriz de conduta médica sobre o uso do cinto de segurança. Com ela, houve a apresentação de novas evidências científicas trazendo um panorama aprofundado com dados atuais sobre o tema. Dentre elas, a de que não usar o cinto de segurança no banco de trás aumenta em cinco vezes o risco de morte do ocupante do banco da frente. “Isso acontece devido à possibilidade de o ocupante do assento traseiro ser arremessado violentamente contra os ocupantes dos bancos dianteiros”, informa o documento.



A publicação destaca que, quando usado da forma adequada, o cinto reduz a incidência de ferimentos nos quadris, na coluna vertebral, na cabeça, no tórax e abdome. Além disso, reduz o risco de perfuração do globo ocular. Um dos estudos apresentados concluiu que o cinto de segurança é capaz de reduzir as lesões oculares perfurantes em 60%.

“Cerca de 50% da eficácia dos cintos de segurança se deve à prevenção da ejeção de ocupantes de veículos automotores”, conclui o documento.

Ao se analisar as estatísticas que denotam aumento desse tipo de infração, pode-se deduzir duas hipóteses: ou a

fiscalização está muito mais rigorosa, ou os condutores estão se descuidando quanto à obrigação e necessidade de se utilizar o cinto de segurança para todos os passageiros do veículo (ou ambas as hipóteses).

Será que estamos regredindo em termos de prevenção e qualidade de condução?

De qualquer forma, fica o alerta: afivelar o cinto de segurança e solicitar que todos os ocupantes façam o mesmo – antes de colocar o veículo em movimento – é mais do que um bom hábito a se preservar: é um ato de responsabilidade.



CARTAS

REFÉNS

O editorial do mês de maio descreveu exatamente o sentimento da população da Grande Florianópolis com relação ao transporte coletivo. Não bastasse o desrespeito por parte desses trabalhadores e sindicatos, somos reféns da falta de bom senso dos envolvidos. Revoltante!

Nilson Coelho – Florianópolis/SC

CINTO

Apesar de achar muito perigoso o transporte de crianças em motocicletas, em casos de extrema necessidade, achei interessante saber que existe um cinto de segurança para manter o passageiro ligado ao piloto. Todavia, que o transporte dos pequenos neste tipo de veículo seja uma exceção, pois é muito perigoso.

Cláudia Veriato – Campo Grande/MS

INFRATOR CONTUMAZ

Como sempre, direto ao ponto o artigo do presidente do Monatran! De fato, é um absurdo que não exista um acompanhamento psicológico mais de perto para esses infratores contumazes. A atuação indiscriminada desses motoristas nas estradas do país só pode resultar em tragédia. Uma avaliação psicológica frequente seria ideal para diminuir esses números de morte.

Juliana Miranda – São Paulo/SP

CAOS

Realmente, o aumento alarmante de acidentes envolvendo motociclistas, ciclistas e pedestres no Brasil é uma tragédia anunciada. Parece que vivemos em uma terra sem leis. O desrespeito às leis de trânsito é visível. Motociclistas e ciclistas trafegam em alta velocidade, muitas vezes nas calçadas, ignoram sinais vermelhos e não respeitam a mão e contramão.

Ricardo Zimmermann – Joinville/SC

CAPACETE

Não deveria ser necessário insistir. Mas é muito bom termos argumentos científicos que mostrem a necessidade primordial da utilização do capacete por motociclista. É inaceitável que pessoas continuem a morrer porque não querem utilizar esse item de proteção essencial. É muita falta de amor a vida.

Tércio Freitas – Brasília/DF

EDUCATRAN

Muito boa a cobertura da etapa Sul do Encontro Regional de Educadores do Sistema Nacional de Trânsito. Me senti participando do evento, que merece ser aplaudido por todo o Brasil. Detran/SC está de parabéns por toda articulação e organização. Certamente, um evento que ficará na história!

Carla Lima – Curitiba/PR

CAMPANHAS EDUCATIVAS

Muito pertinente a indagação do presidente do Monatran com relação ao tabu que existe em torno da regulamentação do artigo 76 do CTB, que determina a educação para o trânsito ainda no período escolar. Uma pena foi a resposta evasiva da Coordenadora da SENATRAN, Sirlei Kuiava, dizendo que esta regulamentação seria competência principalmente do Ministério da Educação e não da SENATRAN.

Selma Dias – São José/SC

LEI QUE PEGA

Lamentavelmente, muitos se sentem acima da lei. E acredito que a falta de rigor na fiscalização e sanção interfere diretamente no enfraquecimento do senso de responsabilidade dos cidadãos. Ninguém quer ficar de trouxa e por isso acaba se desanimando de seguir uma legislação que não pune seus infratores.

Olívia Menegusso – Porto Alegre/RS

R\$ 2,95 MILHÕES

O preço de uma vida. Para cada morte no trânsito brasileiro há um impacto de R\$ 2,95 milhões para o contribuinte. Ou seja, a cada ano mais ou menos R\$ 130 bilhões são gastos com as mortes no trânsito. O número chama a atenção, mas o que mais me assusta é a normalização de toda esta tragédia.

Celso Azevedo – Rio de Janeiro/RJ

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

Art. 204 Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno:

Infração - grave;
Penalidade - multa.

Visão Zero no Brasil: o que é preciso para implementar o programa no país?

O Visão Zero é um conceito de segurança viária que teve origem na Suécia, no ano de 1997. Sua premissa principal é de que nenhuma morte no trânsito é aceitável e existe uma responsabilidade compartilhada para chegar a esse resultado. Com esse conceito, a Suécia conseguiu ter um dos trânsitos mais seguros do mundo. E, depois de muitos anos, o Visão Zero começou a tomar corpo no Brasil.

As abordagens de Sistema Seguro e Visão Zero estão dentro do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), e reconhecem a segurança no trânsito como resultado da inter-relação de diversos componentes que formam um sistema. Além disso, recentemente começou a tramitar na Câmara dos Deputados um Projeto de Lei que prevê instituir a Visão Zero, como parte da estratégia da elaboração de políticas, planos, programas e ações relacionadas à mobilidade urbana, trânsito e transporte no país.

Para o especialista, a ideia de ter um PL nesse sentido é muito positiva, mas existem grandes desafios.

“O parque rodoviário brasileiro está totalmente obsoleto em termos de demanda para as novas realidades de transporte. Eu diria que a maioria das rodovias brasileiras vão ter que ser reconstruídas do zero para torná-las compatíveis com essa situação”, explica.

Conforme Pêgas, a deputada que propôs o projeto deve indicar a fonte de recurso para que essa não vire uma lei que “não pega”. “Não adianta dizer para o empresário



da concessionária que ele agora vai ter que seguir o padrão da deputada, porque já tem uma norma da ABNT dizendo qual é o padrão a seguir. Precisamos de alguém que aponte os recursos e que faça com que as normas sejam seguidas. Além disso, necessitamos também de uma população sensibilizada com a causa”, conclui.

SISTEMA SEGURO E VISÃO ZERO

Conforme o Governo Federal, as abordagens de Sistema Seguro e Visão Zero reconhecem a segurança no trânsito como resultado da inter-relação de diversos componentes que formam um sistema. As dinâmicas nas ruas são influenciadas pela interação de diferentes variáveis: instituições, leis, regulamentos, usos do solo, infraestrutura, veículos e as pessoas ou usuários da via. Esse sistema interfere na maneira como as pessoas se deslocam e influencia seus comportamentos e, conseqüentemente, seu nível de exposição ao risco de uma colisão.

As evidências mostram que países, regiões e cidades que adotaram os princípios de Sistema Seguro em vez de uma abordagem tradicional de gestão da segurança viária tiveram resultados mais expressivos. Além disso, um sistema de mobilidade com alto grau de segurança gera benefícios sociais mais amplos, já que seus impactos trazem outras externalidades positivas em termos de saúde pública, acessibilidade, atividade física, qualidade do ar e sustentabilidade ambiental.

ESPAÇO LIVRE

*Javiera Lyonr



Tecnologia: uma aliada essencial para tornar a Lei da Parada e Descanso mais eficaz

A Lei da Parada e Descanso, regulamentada pela Lei nº 13.103/2015 no Brasil, é uma legislação crucial que estabelece períodos obrigatórios de descanso para motoristas profissionais, visando garantir a segurança nas estradas e a saúde dos trabalhadores. Essa lei determina que os motoristas devem fazer uma pausa de 30 minutos a cada 6 horas de condução e não devem continuar dirigindo por mais de 8 horas contínuas sem um descanso de aproximadamente 11 horas.

Apesar de sua importância, a efetiva aplicação da lei enfrenta desafios, principalmente relacionados ao planejamento de rotas e ao controle das jornadas de trabalho dos motoristas. Um dos

principais obstáculos é ajustar adequadamente as jornadas de trabalho, tarefa complicada pela natureza autônoma do trabalho dos caminhoneiros e pela pressão constante para cumprir prazos apertados.

Nesse contexto, a tecnologia surge como uma aliada essencial, oferecendo novas ferramentas para garantir o cumprimento das normas estabelecidas.

Sistemas de gerenciamento de frota, que utilizam GPS e outros sensores, permitem o monitoramento em tempo real da posição e atividade dos veículos. Esses sistemas conseguem alertar automaticamente gestores e motoristas sobre a necessidade de pausas, além de fornecer relatórios detalhados sobre os

tempos de condução e as paradas para descanso.

Além disso, houve o desenvolvimento de aplicativos móveis para ajudar os motoristas a gerenciar suas jornadas de trabalho, oferecendo lembretes sobre as paradas necessárias e ajudando a localizar pontos de descanso adequados. A inteligência artificial e o aprendizado de máquina estão sendo aplicados para analisar grandes volumes de dados sobre os hábitos de condução dos motoristas. Essas informações podem revelar pontos críticos sobre os padrões de fadiga e contribuir para o desenvolvimento de sistemas automáticos que auxiliam na fiscalização e no cumprimento das normas de descanso.

Portanto, a Lei da Parada e Descanso é um marco regulatório significativo para a segurança e saúde dos motoristas profissionais de caminhão. No entanto, para que sua implementação seja eficaz, é necessário o uso de tecnologias avançadas que facilitem o monitoramento, controle e fiscalização das jornadas de trabalho. Dessa forma, é possível minimizar os riscos de acidentes nas rodovias, além de melhorar as condições de trabalho desses profissionais, impactando positivamente toda a cadeia de transporte logístico.

*Javiera Lyon é Country Manager da Simpliroute, empresa de tecnologia para o setor de logística

Homens têm cerca de 4 vezes mais chance de perder a vida no trânsito do que mulheres

Sinistros de trânsito têm um impacto significativo na sociedade, com vidas perdidas, famílias desfeitas e comunidades afetadas. Além disso, os homens têm cerca de quatro vezes mais chance de morrer em um acidente de trânsito do que as mulheres. É o que aponta o estudo Morbidade nos Transportes presentes no Ranking de Competitividade dos Municípios, divulgado pelo Centro de Liderança Pública (CLP). O estudo foi feito por Daniel Duque, gerente de Inteligência Técnica do CLP e Pedro Trippi, coordenador de Inteligência Técnica do CLP.

O estudo analisou os números desde 2012 e chega a conclusão de que os homens estão muito mais propensos a se envolver e perder a vida devido a um sinistro de trânsito do que as mulheres. Veja o gráfico abaixo.

Além disso, de acordo com a publicação do CLP, a idade média daqueles que vêm óbito nesse tipo de acidente é de cerca de 41 anos para homens e 42 anos para mulheres – e a sobrevivência destes é de 36 e 40 anos, respectivamente.

Custos

Baseados em dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o estudo aponta que em um período de 11 anos, foram perdidos R\$ 251 bilhões em termos de vidas para acidentes de trânsito. Em média, portanto, houve uma perda anual de R\$ 21 bilhões – R\$ 800



mil por indivíduo – correspondente a cerca de 0,2% do PIB brasileiro em 2023 apenas por vidas perdidas.

Importância da redução do número de sinistros de trânsito

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem anualmente em acidentes de trânsito no mundo. Outras milhares não morrem, mas sofrem lesões não fatais que podem levar a deficiências de longo prazo.

Conforme o estudo do CLP, as razões que levam a acidentes de trânsito e a mortes como

consequência desses englobam uma série de questões. Destacam-se: aumento da velocidade média, dirigir sob influência de álcool, não utilização de capacete, cinto de segurança e cadeirinha para crianças, infraestrutura e veículos com baixo grau de segurança, direção desatenta, cuidados inadequados pós acidente além da aplicação inadequada de leis.

Além dos custos humanos dos acidentes de trânsito, há também custos econômicos significativos. Esses custos incluem despesas médicas, perda de produtividade e os custos associados a danos materiais. Segundo a publicação, os governos devem levar esses custos em consideração ao implementar medidas para melhorar a segurança viária.

“Em conclusão, os acidentes de trânsito têm um impacto significativo na sociedade, com vidas perdidas, famílias desfeitas e comunidades afetadas. Os governos têm a responsabilidade de abordar esse problema por meio da implementação de leis de segurança viária, melhorias na infraestrutura, campanhas de educação pública e medidas de fiscalização. Ao adotar uma abordagem abrangente, os governos podem reduzir o número de acidentes e os custos humanos e econômicos associados”, finaliza o estudo.

