

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Infrator contumaz
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Ciclistas e Motociclistas
circulam à sombra da Lei

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Capacete: Equipamento
de Proteção Individual

PÁGINA 7

Como
identificar
e recuperar
um carro de
enchente?

PÁGINA 12

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MAIO DE 2024 - ANO 16 - Nº 173

Encontro Nacional de Educadores



O Presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes, fez a abertura da etapa Sul do Encontro Regional de Educadores do Sistema Nacional de Trânsito, realizado em São José, na Grande Florianópolis. O evento contou com a participação do presidente do MONATRAN. (Páginas 8, 9 e 10)

O que já se sabe e o que
falta saber sobre o novo
DPVAT, o SPVAT

PÁGINA 4

Pesquisa revela os estados
com as pessoas mais
agressivas no trânsito

PÁGINA 13

Lei que pega e lei que
não pega: por que isso
acontece no Brasil?

PÁGINA 15

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

USE O CINTO DE SEGURANÇA.



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA DE
BICICLETAS



PROIBIDO
ESTACIONAR



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
PEDESTRES

EDITORIAL

Reféns do Transporte Coletivo

No dia 22 de maio, Florianópolis e sua região metropolitana enfrentaram uma nova paralisação do transporte coletivo. Entre 4h e 7h da manhã, os trabalhadores representados pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano, Rodoviário, Turismo, Fretamento e Escolar de Passageiros (Sintraturb) interromperam suas atividades, pegando de surpresa milhares de pessoas que dependem deste serviço essencial para ir ao trabalho ou retornar para casa.

Os trabalhadores reivindicavam aumento salarial e melhores condições de trabalho. Contudo, a população foi quem mais sofreu com a paralisação. Sem alternativas, muitos recorreram aos serviços de transporte por aplicativo, enfrentando preços significativamente mais altos, chegando a ser duas vezes mais caros do que o normal.

A situação evidencia um problema crônico: a má administração das empresas de transporte que, ao não atenderem as demandas dos trabalhadores e manterem uma frota sucateada, acabam por forçar paralisações frequentes. Veículos velhos, sujeitos

e sem álcool gel, motoristas desatentos e pontos de ônibus lotados compõem o cenário cotidiano dos usuários, que ainda precisam lidar com a imprevisibilidade de uma possível interrupção do serviço.

Os idosos, muitas vezes dependentes da boa vontade dos outros passageiros, e a falta de infraestrutura adequada tornam o uso do transporte coletivo um desafio diário. Além disso, a falta de manutenção dos veículos e a negligência com as normas de segurança intensificam a insatisfação dos usuários.

Durante a paralisação, as ruas da cidade se encheram de carros, agravando ainda mais o trânsito já caótico. A Secretaria de Transportes e Infraestrutura do município interveio para mediar as negociações entre o Sindicato e o Consórcio das empresas de transporte, buscando minimizar os transtornos para a população.

A paralisação foi encerrada no dia 24 de maio, após os trabalhadores aceitarem a proposta das empresas de ônibus durante uma assembleia do Sintraturb. O acordo incluiu um aumento de 9% nos salários e no ticket alimentação, além de um

aumento específico para os motoristas que dirigem sozinhos.

Apesar do acordo, a população continua receosa, refém de uma situação que se repete ano após ano. A sensação de insegurança e a percepção de um transporte público ineficiente desincentivam o uso desse serviço, considerado essencial para a mobilidade urbana.

A paralisação do transporte coletivo em Florianópolis escancarou a necessidade urgente de melhorias na gestão do setor. Investimentos em infraestrutura, valorização dos trabalhadores e cumprimento das normas de segurança são passos fundamentais para evitar futuras interrupções e garantir um serviço de qualidade para a população.

A cada nova greve, a confiança da população no transporte público diminui, aumentando o desejo de buscar alternativas, muitas vezes mais caras e menos sustentáveis. A administração pública precisa assumir sua responsabilidade e implementar mudanças concretas para reverter esse quadro, garantindo um transporte coletivo eficiente, seguro e acessível para todos.

NOTAS E FLAGRANTES



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



MOTO

Recentemente passou a circular na internet anúncios de um cinto de segurança específico para o uso de crianças em motocicletas. O equipamento não tem regulamentação pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), mas também não há proibição específica do seu uso. Todavia, para o Dr. José Heverardo Montal, diretor da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), a eficácia do equipamento pode ser facilmente questionada.

ESTATÍSTICA

A cada segundo mais de duas multas de trânsito são registradas no Brasil. Em março de 2024, últimos dados disponíveis pelo Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), foram registradas 6.204.087 autuações por infrações de trânsito. Ou seja, a cada segundo 2,31 multas por infrações de trânsito são registradas no Brasil. Mesmo diante desses números de multas no Brasil, de acordo com o especialista Celso Mariano, diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, a grande maioria dos condutores brasileiros raramente comete infrações ou se envolve em acidentes.

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



Infrator contumaz

Assim como qualquer pessoa anteciparia o perigo iminente ao ver uma criança se aproximando de uma janela sem proteção, é fácil prever as consequências desastrosas ao observarmos a conduta de um infrator contumaz no trânsito. A frequência com que esses incidentes ocorrem e os exemplos trágicos que se acumulam confirmam essa percepção.

Em 2009, por exemplo, o caso do ex-deputado Carli Filho chocou o país. Envolvido em um acidente que tirou a vida de dois jovens, Carli acumulava trinta multas e 130 pontos em sua carteira de motorista nos seis anos anteriores ao sinistro. Mais recentemente, em 2024, um caso semelhante emergiu: o condutor de um Porsche, responsável pela morte do motorista de aplicativo, havia recuperado sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) apenas 12 dias antes do acidente, segundo a Polícia Civil de São Paulo.

Esses exemplos não são meras coincidências. Especialistas como Patricia Sandri e Janaína Sant Anna, da Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego (ABRAPSIT), alertam que infratores contumazes estão mais propensos a se envolver em sinistros de trânsito, podendo até mesmo provocá-los sem necessariamente se envolver diretamente. O Código de Trânsito Brasileiro estabelece normas que atuam como limitadores de sinistros, proibindo, por exemplo, a condução sob influência de álcool, substâncias psicoativas e o excesso de velocidade. Essas regras visam mitigar comportamentos que comprometem a segurança no trânsito.

As psicólogas ressaltam que a conduta de

um infrator contumaz revela um comportamento transgressor, uma dificuldade em cumprir regras e um desrespeito deliberado às normas de trânsito. Para mitigar esses riscos, defendem a necessidade de avaliações psicológicas em todas as renovações de CNH, e não apenas para condutores que exercem atividade remunerada. Na perícia psicológica, características indicativas de comportamento incompatível com a direção veicular podem ser identificadas.

Além da avaliação psicológica, é crucial implementar um conjunto de medidas abrangentes: fiscalização efetiva, programas de educação continuada para o trânsito, campanhas permanentes de conscientização, engenharia viária que acolha as falhas humanas, redução da velocidade, sinalização eficaz, mudanças na formação dos condutores e transformação na cultura de trânsito. Cada vida no trânsito importa e os sinistros são evitáveis com estudos, pesquisas e medidas apropriadas.

O Projeto de Lei 4111/2023 (que abordamos de maneira mais ampla na página 11) propõe a obrigatoriedade da avaliação psicológica na renovação da CNH. E acreditamos que a aprovação desse projeto é um passo crucial para identificar e reagir frente aos infratores contumazes, protegendo vidas e promovendo um trânsito mais seguro.

É imperativo que avancemos nessas discussões e ações para evitar que novas tragédias ocorram. A segurança no trânsito depende de todos nós, e medidas eficazes precisam ser implementadas urgentemente.

ENCHENTE RS

O Detran/RS divulgou que passou a disponibilizar desde o dia 22 de maio, em caráter de contingência, o serviço de emissão gratuita de 2ª via da carteira de habilitação para os condutores das cidades atingidas pelos eventos climáticos, que tinham sua CNH emitida no RS dentro do prazo de validade.

A expedição desse documento ocorrerá mesmo sem o retorno dos sistemas do Detran/RS. O órgão lembra ainda que é possível acessar a CNH também pelo aplicativo Carteira Digital de Trânsito.



CONTRAN

Foi publicada no Diário Oficial a Deliberação 274/24 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que prorroga prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e as entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, em razão do estado de calamidade oriundo dos eventos climáticos em curso no estado do Rio Grande do Sul. De acordo com a norma, ficam interrompidos por 90 dias, prazos como: renovação da CNH, registro de veículo, transferência de propriedade e exame toxicológico.

O que já se sabe e o que falta saber sobre o novo DPVAT, o SPVAT

Foi publicada neste mês de maio, a Lei Complementar 207/24 que dispõe sobre o Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT), que substitui o DPVAT. No entanto, muitas perguntas sobre o SPVAT ainda estão sem resposta. Por esse motivo, saiba o que já se sabe e o que falta saber sobre o novo DPVAT na reportagem abaixo:

O QUE JÁ SE SABE

Mudança de nome

O DPVAT agora mudou de nome, ele passa a se chamar Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT).

Cobertura

De acordo com a norma, o SPVAT manteve as coberturas que já eram previstas pelo DPVAT. Ou seja, serão pagas indenizações por morte, invalidez permanente total ou parcial e ainda reembolso de despesas como: assistências médicas e suplementares, inclusive fisioterapia, medicamentos, equipamentos ortopédicos, órteses, próteses e outras medidas terapêuticas, desde que não estejam disponíveis pelo Sistema Único de Saúde (SUS) no Município de residência da vítima do acidente; serviços funerários e reabilitação profissional para vítimas de acidentes que resultem em invalidez parcial.

Obrigatoriedade

O SPVAT é de contratação obrigatória por todos os proprietários de



veículos automotores de vias terrestres e é comprovado com o pagamento do prêmio, sem a necessidade de emissão de bilhete ou apólice de seguro. Ou seja, essa taxa deverá ser paga junto com a taxa de licenciamento, IPVA e demais débitos do veículo para ser considerado licenciado.

Conforme a nova lei, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) adotará medidas para garantir que veículos automotores de vias terrestres que não estiverem quites com o pagamento do prêmio do SPVAT não sejam licenciados nem possam circular em via pública ou fora dela.

Gerenciamento

De acordo com a Lei, o SPVAT será coberto por fundo mutualista e terá como agente operador a Caixa Econô-

mica Federal.

Como será feito o pagamento das indenizações

A indenização será paga com base no valor vigente na data da ocorrência do acidente, no prazo de até 30 dias, contados do recebimento pelo agente operador de todos os documentos exigidos. Além disso, o pagamento será feito exclusivamente mediante crédito em conta, de titularidade da vítima ou do beneficiário.

O QUE AINDA FALTA SABER

Valor do prêmio anual

Ainda não se sabe exatamente o valor que será cobrado dos proprietários de veículos para pagamento do prêmio do novo DPVAT, ou seja, do SPVAT. Durante a aprovação do projeto de lei

no Senado, o relator do PL, senador Jaques Wagner (PT-BA), chegou a falar que o prêmio ficará num valor entre R\$ 50 e R\$ 60.

A Lei diz apenas que o valor do prêmio anual do SPVAT terá como base de cálculo atuarial o valor global estimado para o pagamento das indenizações e das despesas relativas à operação do seguro, será de abrangência nacional e poderá ser diferenciado por categoria tarifária do veículo.

Conforme a normativa, essas definições ficarão a cargo do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP).

Cobrança do prêmio ainda em 2024

Ainda não se sabe, por exemplo, se a cobrança começará em 2024, mesmo com o licenciamento já vencido e emitido em alguns estados, ou se começará no ano que vem.

Solicitação das indenizações

Não está muito claro também como ocorrerá a solicitação das indenizações. Já se sabe que quem receberá a solicitação será o agente operador, no caso a Caixa Econômica Federal, mas não se sabe ainda se ocorrerá da mesma forma que estava sendo feito até agora.

Valor das indenizações

Também não há ainda uma definição sobre os valores de pagamento das indenizações. De acordo com a norma publicada, quem estabelecerá os valores também será o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP).

Contran regulamenta o cancelamento da CNH

A Resolução 1009/24, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), alterou a Res.789/20, para regulamentar a possibilidade de solicitação de cancelamento da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Agora, conforme a norma, o condutor pode, a qualquer momento, solicitar o cancelamento

de sua CNH junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pelo registro, sem a necessidade de apresentar motivação.

A medida foi tomada devido ao relato dos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) sobre o aumento de casos em que o próprio condutor solicita-

va o cancelamento da CNH por não estar dirigindo há muito tempo ou por alguma questão de saúde. Anteriormente, de modo geral (o procedimento poderia variar de Detran para Detran), o condutor devia passar por um exame de aptidão física e mental e a partir do resultado inapto, apresentar um requerimento informando as razões da entrega da CNH e que não desejaria recorrer do resultado de inaptidão. Além disso, que desejaria a inserção dessa medida administrativa em sua CNH.

Depois da mudança, esse processo não é mais necessário. O condutor poderá solicitar o cancelamento da CNH, a qualquer tempo, sem apresentar qualquer tipo de justificativa.

Em nota, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran),

informou que depois de cancelar a CNH, exclui-se o condutor da base nacional do Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach).

“Dessa maneira, caso o cidadão deseje voltar a dirigir, deverá iniciar novo processo de primeira habilitação”, diz o órgão.

Cancelamento da CNH X exame toxicológico

Ainda conforme a Senatran, os condutores das categorias C, D e E que não dirigem mais e que não querem realizar o exame toxicológico podem pedir o cancelamento da CNH para não levar a multa referente ao exame toxicológico periódico vencido. Exige-se o exame de todos os condutores das três categorias com habilitação válida, mesmo que estejam sem dirigir há bastante tempo.

Outra alternativa é o condutor dessas categorias pedir ao Detran o rebaixamento das categorias C, D e E para as CNH A e B. A categoria A se destina à condução de motocicletas, triciclos, motonetas e outros veículos de duas rodas. No tipo B, a pessoa pode conduzir veículos de quatro rodas com capacidade para até oito passageiros.

Conforme a Res. 1009/24, que também regulamentou a multa referente ao exame toxicológico, tanto a mudança das categorias C, D ou E para as categorias B e AB, como a solicitação de cancelamento da CNH, até o 30º dia após o vencimento do prazo para realização do exame toxicológico afasta a possibilidade da multa de R\$ 1.467,35 e sete pontos na CNH por infração gravíssima.





CAOS NO TRÂNSITO

Ciclistas e Motociclistas circulam à sombra da Lei

O aumento alarmante de acidentes envolvendo motociclistas, ciclistas e pedestres no Brasil é uma tragédia anunciada.

Nas ruas de São Paulo, uma das maiores metrópoles do mundo, a impressão que se tem é que para esses usuários das vias, o Código de Trânsito Brasileiro é apenas uma sugestão ignorada.

O desrespeito às leis de trânsito é visível e constante: motociclistas e ciclistas trafegam em alta velocidade, muitas vezes nas calçadas, ignoram sinais vermelhos e não respeitam a mão e contramão. Essa anarquia coloca em risco a vida de pedestres, especialmente os mais vulneráveis, como idosos, crianças e gestantes.

A Avenida Paulista e suas travessas são exemplos claros dessa realidade caótica, refletindo um problema que se repete em todo o país.

A fiscalização é insuficiente e, quando presente, muitas vezes é conivente. Os agentes de trânsito parecem evitar agir, temendo repercussões administrativas ou por saber que a justiça e seus superiores frequentemente protegem mais os infratores do que os próprios agentes da lei.

Este ano, sendo um ano eleitoral municipal, agrava ainda mais a situação. As autoridades, temendo perder votos, hesitam em tomar medidas

que possam ser impopulares, mesmo que isso custe vidas e cause mutilações.

É inaceitável que, em um país com tantos recursos provenientes das multas de trânsito, não haja investimentos efetivos em programas de redução de acidentes.

De acordo com dados do Instituto de Ortopedia e Traumatologia da USP (IOT) e dos Institutos Médicos Legais (IMLs) de São Paulo, o número de acidentes envolvendo motocicletas aumentou em 15% nos últimos cinco anos. As internações hospitalares decorrentes de acidentes com bicicletas aumentaram em 12% no mesmo período.

Em 2020, a maioria das mortes de motociclistas ocorreram em áreas urbanas, totalizando 64% dos casos. No Brasil, a taxa de fatalidade no trânsito foi de 19,7 por 100.000 habitantes, indicando a gravidade da situação.

Além disso, os pedestres representam 17,7% das mortes no trânsito em 2022, com um aumento constante desde 2010 (Road Safety Facility) (Injury Facts) (IIHS-HLDI).

É crucial que os governos municipais e estaduais utilizem os recursos disponíveis para implementar programas robustos de conscientização e fiscalização.

As montadoras de veículos, por sua vez, precisam criar e se engajar em campanhas educativas pró-vida, voltadas para motociclistas, ciclistas e pedestres, promovendo um trânsito melhor para todos.

A segurança no trânsito é uma responsabilidade coletiva. Precisa-se criar políticas públicas eficazes, fiscalização rigorosa e uma mudança de comportamento por parte de todos os usuários das vias. Somente assim, poderemos transformar o caos atual em um ambiente urbano seguro e civilizado.



* **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.

Brasil chega a 3,4 milhões de condutores sem exame toxicológico e entidades se mobilizam

No Brasil, 3,4 milhões de condutores das categorias C, D e E estão com situação irregular por não terem realizado exame toxicológico, que foi regulamentado e passou a ser exigido a partir deste mês sob pena de multa. O levantamento é da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e foi feito em abril deste ano. O assunto virou pauta principal em um dos maiores road shows do setor de transporte rodoviário de cargas de São Paulo, o Experience Day.

Organizado pela Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo (Fetcesp), pelo

Sest Senat Sorocaba e pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Sorocaba e Região (Setcarso), o evento mobilizou lideranças da categoria e apontou como necessidade do momento a propagação das novas regras sobre o exame toxicológico para evitar que motoristas sofram sanções em operações de fiscalização nas rodovias por desinformação.

Conforme o artigo 165-D do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), desde 1º de maio, a falta de renovação do exame toxicológico, em até 30 dias após o vencimento, é considerada infração gravíssima

e com pena multa no valor de R\$ 1.467,35, bem como sete pontos na CNH. A cobrança da multa, inclusive, é automática, ou seja, realizada via sistemas eletrônicos dos Departamentos de Trânsito estaduais (Detrans), mesmo que o condutor não esteja dirigindo.

O exame já era previsto em 2012, quando a profissão de motorista profissional foi regulamentada e as empresas obrigadas a terem um programa preventivo de combate ao uso de drogas e bebidas alcoólicas. No entanto, não havia a exigência de renovação periódica.

Diante de nova regulamentação pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e de portaria do Ministério do Trabalho, a lei foi alterada e a regularidade do exame passou a ser exigida a cada 2 anos e 6 meses, e não só mais em admissões e demissões. O custo do exame é de responsabilidade das empresas de transportes, segundo a lei.

O teste é feito a partir de amostras de pêlos, cabelo ou unhas. Ou seja, ele detecta a presença de substâncias como maconha, cocaína, crack, anfetaminas e metanfetaminas no organismo, no período de 90 dias.

Exame toxicológico é obrigatório para todos os condutores das categorias C, D e E

Temos acompanhado, nos últimos anos, uma série de alterações nas normas e exigências em relação ao exame toxicológico obrigatório na obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). E, por esse motivo, muitos condutores têm dúvidas sobre o tema. Uma delas é se o exame toxicológico é obrigatório para todos os condutores das categorias C, D e E ou apenas para os motoristas profissionais, ou seja, aqueles que possuem a observação EAR (Exerce Atividade Remunerada) na CNH?

De acordo com Alysson Coimbra, médico do tráfego e coordenador nacional da Mobilização de Médicos e Psicólogos Especialistas em Tráfego, a obrigatoriedade do exame toxicológico

vale para todos os condutores com CNH nas categorias C, D e E, não apenas para os motoristas profissionais. Todos devem fazer na obtenção e renovação da CNH dessas categorias e periodicamente a cada dois anos e meio.

O especialista explica ainda que uma mudança recente na legislação deve alterar o cenário sobre a inscrição do EAR na CNH.

“Uma parcela significativa de condutores das categorias C, D e E exerciam atividade remunerada sem a inscrição no documento, ou seja, de maneira ilegal. Agora, com esse aprimoramento e obrigatoriedade da inscrição, vai ser cada vez menor o número de condutores na C, D e E que não exercem atividade remunerada”, explica.



O especialista se refere ao fato de que, até pouco tempo, não havia previsão legal para se atuar o motorista que exercia atividade remunerada, mas sem o EAR na CNH. No entanto, com a publicação da Resolução 880/21, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que alterou diversas fichas de fiscalização do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), a previsão para se atuar o condutor surpreendido transportando passageiros ou bens (cargas) de forma remunerada, sem constar no campo de observações (RENACH) a sigla EAR foi, enfim, normatizada. Essa previsão se manteve Res. 925/22 também do Contran, que revogou a Res. 880/21.

O médico ainda destaca a importância dos cuidados com a

saúde do motorista profissional. “É cientificamente comprovado que quanto mais tempo se dirige, mais suscetível está a saúde dos condutores. Seja por tempo de deslocamento, por privação do sono, medidas de ergonomia ou estresse. Ou seja, o motorista que exerce atividade remunerada está sujeito a tudo isso e a sua saúde é mais afetada”, conclui.

Fiscalização do toxicológico obrigatório: infrações de trânsito

Atualmente, após a entrada em vigor da Lei 14.599/23, o CTB passou a prever três tipos de enquadramento de infrações de trânsito referentes ao exame toxicológico (vale lembrar que todos eles se destinam apenas a condutores das categorias C, D e E), veja:

Artigo	Infração	Penalidade	Comentários
Art. 165-B.	Dirigir veículo sem realizar o exame toxicológico previsto no Art. 148-A deste Código.	Multa de R\$ 1.467,35 e, em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses, multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir.	Apesar de constar o termo dirigir qualquer veículo sem realizar o exame toxicológico, de acordo com o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito só serão autuados condutores que estiverem dirigindo veículos das categorias C, D ou E.
Art. 165-C.	Dirigir veículo tendo obtido resultado positivo no exame toxicológico.	Multa de R\$ 1.467,35 e, em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses, multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir.	A mesma penalidade do artigo anterior é aplicada para aquele condutor que dirigir mesmo após obter resultado positivo no exame.
Art. 165-D.	Deixar de realizar o exame toxicológico periódico, após 30 (trinta) dias do vencimento do prazo estabelecido.	Multa de R\$ 1.467,35.	Essa é a famosa “multa de balcão”. Ela voltou a valer em outubro de 2023. Nesse caso, a autuação ocorrerá a partir do 31º dia pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Capacete: equipamento de proteção individual

A parte mais importante e comprometida de um motociclista num acidente é a cabeça. São comuns as fraturas de nariz, mandíbula, afundamento da face, crânio além de lesões no globo ocular e arcada dentária. As fraturas podem ser acompanhadas de lesões neurológicas como diminuição da sensibilidade, perda total da sensibilidade, estado de coma e morte. Muitas vezes, quando se consegue recuperação evolui-se com sequelas.

Pesquisas nos Estados Unidos da América do Norte mostram que a probabilidade de uma pessoa morrer dirigindo uma motocicleta é vinte vezes maior que ao volante de um carro. Sem capacete isso aumenta para sessenta vezes. Quase 80% dos acidentes com moto resultam em mortes ou ferimentos graves.

No Brasil esses números não são muito diferentes. Estamos aí com 70% dos acidentes com mortos e feridos graves.

Felizmente, hoje, 92% dos motoqueiros só circulam com capacete. Muitos são capacetes com prazo de validade vencido, com furo onde foi colocado um acessório, com ranhuras, rachaduras, com viseiras arranhadas, sem higienização etc.

Hoje, a lei permite o uso de capacete sem a proteção da mandíbula e viseira, mas com óculos de proteção. Se vamos recomendar proteção porque só parcialmente?

A proteção do olho e da face é dada pela viseira, muitas vezes nem ela nem os óculos são usados. Estamos cansados de ver acidentes com corpo estranho que ao bater nos olhos dependendo de sua massa e velocidade pode apenas flutuar na conjuntiva, como é o caso de um cisco, encravar neste tecido e até perfurar o olho como é o caso de uma pedra levantada do solo pelo pneu de um veículo. Este tipo de acidente torna-se extremamente perigoso porque em movimento e com a lesão provocada a tendência natural e reflexa é a de levar a mão e colocá-la no local da lesão. Com o impacto e com esse gesto a visão torna-se nula e a desorientação espacial leva o indivíduo para o solo, agrava-se o acidente.

Muitas vezes a viseira ou óculos arranhados são responsáveis por transtornos durante o dia, impedindo a visão e sendo causa de acidentes principalmente no período da noite. Mas não é só o olho, qualquer pedrinha do asfalto pode produzir lesões na face que pode ir de simples cortes a fraturas. Daí insistirmos no capacete com proteção integral. A legislação permite o capacete sem a viseira, mas obriga o uso de óculos de proteção. Esses óculos não protege a face, restringe-se apenas ao olho e as regiões perioculares enquanto a viseira dá proteção total à face.

O capacete dá proteção total?

Não. Ele foi projetado para distribuir a energia proveniente do impacto por uma superfície maior reduzindo o trauma sobre o crânio. Desta maneira fica claro que mesmo

usando o capacete não significa que estamos livres de danos. Qualquer pancada reduz a resistência do casco do capacete e do material de revestimento interno devendo ser substituído imediatamente porque já não dá a proteção inicial.

Levantamentos têm mostrado que mesmo com proteção do capacete, em média, 60% dos acidentes provocam danos à cabeça.

Traz inconvenientes?

Sim, traz desconforto, calor, embaça a viseira, alguns até sentem falta de ar quando colocam o capacete, outros se sentem mal pelo enclausuramento. Mas ele é muito útil.

Muitos ignoram que tal proteção tem um período de validade. Estamos cansados de ver motociclistas com capacetes cheios de fita gomada porque sofreram algum impacto e lascaram ou racharam. Observe que qualquer impacto que o capacete sofra, seja de uma simples queda ao solo, é igual à inutilização. Ele deixa de oferecer a proteção que se deseja. Está fragilizado, é necessário a aquisição de novo capacete. Além disso, como dissemos, tem um período de validade. Não existe capacete eterno. Em média a validade é de três anos. O fabricante coloca um adesivo no interior do equipamento mostrando a validade. Com o tempo, com o uso, submetido a condições de desgaste e pequenos impactos o material torna-se frágil e não estará mais dando proteção.

Outro fator interessante para o qual poucos estão ligados é o fato desse equipamento ser de uso individual.

E por quê?

Porque na pele, couro cabeludo, nariz, olhos, boca temos milhões de microrganismos e o interior do capacete armazena esses microrganismos que para o indivíduo que os deixou ali não fazem mal, o organismo dele já reconhece e sabe se defender dos mesmos, mas para qualquer outra pessoa pode ser extremamente agressivo causando infecções localizadas ou generalizadas. Entra também a oleosidade da pele, do couro cabeludo, o suor, a chuva, a umidade do ar que tornam o ambiente propício para que este ambiente se torne um ninho de microrganismos. Além de tudo, temos que lembrar que o motociclista na via pública ao deslocar-se turbilhona a poeira do solo, assim como todos os veículos, impregnando a roupa, a pele, os olhos, a via respiratória, digestiva e o capacete do motociclista com poeiras, cistos, bactérias, vírus, bacilos, fungos etc. A possibilidade de aparecimento de doenças é muito grande.

Por tudo isso temos que estar ligados no uso individual, jamais emprestar o capacete. Há também necessidade de higienização permanente.

* 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.

Santa Catarina sedia etapa Sul do Encontro Regional de Educadores do Sistema Nacional de Trânsito



Discutir os desafios e buscar a construção de uma agenda conjunta de ações coordenadas de educação para o trânsito em âmbito nacional e regional, esse foi o objetivo do II Encontro Regional de Educadores do Sistema Nacional de Trânsito – Educatran – Etapa Sul. A base para essas ações é o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnans) e as diretrizes definidas na Política Nacional de Trânsito. Idealizado pela Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran, o evento vai passar pelas cinco regiões do Brasil e a etapa Sul foi sediada por Santa Catarina.

O Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC) ficou responsável pelo evento realizado de 27 a 29 de maio, em São José. A Diretora de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento Souza, e o presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes,

foram os anfitriões do evento que recebeu cerca de 230 educadores da área de trânsito.

O objetivo do Educatran é aproximar o órgão máximo executivo da União às entidades e órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). O Encontro possibilitou a troca de experiências e o pacto para a construção de uma agenda comum com o objetivo maior de reduzir as mortes e lesões no trânsito.

“A Senatran, como órgão que tem a missão de criar integração e sinergia, com o apoio do Presidente do Detran/SC, Bombeiros, PM, e principalmente, dos Educadores do SNT, e que com todos esses desafios que nós temos no trânsito entregar como legados em nossas vidas e de nossa missão existencial a redução das mortes e sinistros de trânsito”, apontou a Diretora de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento.

“A nossa meta enquanto órgão de trânsito é pensar ações que vão nos ajudar a reduzir os sinistros, como são chamados agora o que antes era acidentes. A alteração no nome foi em função de que o acidente não é evitável, mas os sinistros sim. E com o Educatran nós saímos com ideias para reduzir as mortes e lesões no trânsito por meio da troca de experiências com outros estados e órgãos. Infelizmente, hoje o trânsito mata mais do que as guerras”, reflete o presidente do Detran, Kennedy Nunes.

O Educatran 2024 etapa Sul foi um marco na promoção da educação para o trânsito em Santa Catarina, reunindo especialistas, representantes de instituições e membros da comunidade em uma programação com atividades práticas e palestras.

A abertura contou com a presença de autoridades, que falaram sobre os desafios da

educação para o trânsito em seus setores de trabalho. Destaque também para a emocionante apresentação da peça teatral Não espere acontecer com você, do Projeto Social Gratta. Por fim, a palestra de Jacinto Antônio Pereira, discutiu a Psicologia como ciência e sua aplicação no contexto do trânsito, destacando que o trânsito vai além de um meio de locomoção e representa um microcosmo social, analisando o trânsito sob as perspectivas da sociologia e psicologia e revelando aspectos importantes da sociedade. Em sua apresentação, o especialista abordou a percepção de risco no trânsito e como características psicológicas individuais, como personalidade, impulsividade e estado emocional, influenciam a interpretação e reação das pessoas às situações de trânsito.

Pereira enfatizou ainda a complexidade da percepção de risco e a necessidade de uma abordagem abrangente que inclua fatores individuais e sociais, concluindo que medidas educativas, fiscalização, engenharia de trânsito e pesquisa são essenciais para promover comportamentos seguros e construir um ambiente mais seguro para todos.

No segundo dia do Encontro, Thael Nogueira da Gama Rosa ofereceu uma aula sobre o uso de estatísticas para campanhas educativas, destacando o site do Detran/SC como ferramenta para obtenção de dados estatísticos sobre o trânsito. O painel do dia contou com a participação de diversos profissionais que compartilharam suas perspectivas e experiências na educação para o trânsito. A tenente coronel PM Nayma Huk Amarante, por exemplo, elucidou a atuação da Polícia Militar de Santa Catarina na educação para o trânsito através do Proerd.

Já o último dia do evento concentrou-se no uso de recursos tecnológicos na educação para o trânsito. Francisco Vieira Garonce encantou os participantes ao demonstrar o potencial da tecnologia e da Inteligência Artificial na promoção da educação viária. Por fim, durante a palestra da Coordenadora de Formação e Educação para o Trânsito da SENATRAN e Coordenadora da Câmara Temática de Educação de Trânsito do CONTRAN, Sirlei Kuiava, que tratou sobre o papel das campanhas educativas para a sensibilização e engajamento, o presidente do MONATRAN, Roberto Bentes, indagou sobre o tabu que existe em torno da regulamentação do artigo 76 do CTB, que determina a educação para o trânsito ainda no período escolar. “Apesar das campanhas permanentes serem de extrema importância para a mudança de comportamento especialmente dos adultos, precisamos pensar nas futuras

gerações que até hoje não tiveram a oportunidade de usufruir do que está escrito na Lei, onde diz que ‘a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação”, destacou. Todavia, em resposta, foi mencionado apenas que esta regulamentação seria competência principalmente do Ministério da Educação e não da SENATRAN.

Desta forma, o Educatran, ao oferecer um ambiente propício para networking, aprendizado e reflexão, consolidou-se como um ponto de convergência para ações conjuntas em

prol da segurança viária e da educação para o trânsito. O evento reafirmou o compromisso de diversos setores em fomentar uma cultura de segurança no trânsito e em formar cidadãos mais conscientes e responsáveis.

Participaram ainda do evento, o presidente do Cetran, Atanir Antunes; o promotor Daniel Paladino; o Sub-Comandante Geral da Polícia Militar de Santa Catarina, Coronel Alessandro José Machado; o Superintendente da PRF em Santa Catarina, Manoel Fernandes Bitencourt; o Presidente do COMITRA, órgão colegiado da Federação Catarinense de Municípios, Sérgio Antônio Martinez Junior; o Presidente do Detran da Bahia, Rodrigo Pimentel; o Presidente do DETRAN do Paraná, Adriano Furtado, entre outras autoridades.



O presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes, e o presidente do MONATRAN, Roberto Bentes



O presidente do MONATRAN e o doutor em Educação e Comunicação, Francisco Vieira Garonce. Garonce foi Coordenador-Geral de Educação para o Trânsito do DENATRAN e atuou nos Ministérios das Cidades e da Infraestrutura. É jornalista e apresenta o quadro “Segurança é Aqui, com Garonce”, no programa Brasil Caminhoneiro, da Record TV. Atualmente é o Vice-Presidente do Instituto Nacional de Projetos para Trânsito e Segurança - INPROTRAN. É o representante do Observatório Nacional de Segurança Viária junto à Câmara Temática de Educação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e ocupa uma cadeira no Conselho iRAP Brasil do DNIT.



A Diretora de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento Souza, e o presidente do MONATRAN



Jacinto Antonio Pereira é graduado em Psicologia pela Universidade Federal de Santa Catarina, possui Capacitação para Psicólogo Responsável pela Avaliação Psicológica e Perito Examinador do Trânsito pela Universidade do Sul de Santa Catarina – UNISUL – Florianópolis, é Especialista em Psicologia do Trânsito pelo Conselho Regional de Psicologia de Santa Catarina – CRP 12 e Especialista em Meio Ambiente, Gestão e Segurança de Trânsito, pela Faculdade Estácio de Sá de Santa Catarina – São José.



A Coordenadora de Formação e Educação para o Trânsito da SENATRAN e Coordenadora da Câmara Temática de Educação de Trânsito do CONTRAN, Sirlei Kuiava, e o presidente do MONATRAN.



Nossa homenagem e reconhecimento ao vice-presidente do Detran-SC, General Ricardo Miranda Aversa (acima), assim como para a Assessora de Comunicação do Detran-SC, Jornalista Josiane Ribas Lanzarin (ao lado), pelo trabalho incansável e sucesso do evento.

Projeto da Escola Pública de Trânsito de Joinville é destaque no evento

O projeto “Trânsito e Cidadania”, desenvolvido pela Escola Pública de Trânsito (Eptran) da Prefeitura de Joinville também foi destaque no II Encontro Regional de Educadores do Sistema Nacional de Trânsito – Educatran – Etapa Sul.

Em atividade desde janeiro de 2022, o projeto “Trânsito e Cidadania” busca formar cidadãos conscientes e responsáveis, capazes de contribuir para a construção do trânsito mais seguro e humano, por meio de ações educativas, com atividades práticas, lúdicas e positivas.

O projeto é desenvolvido com alunos de 4º e 5º anos da Rede Municipal de Ensino, por meio de ações educativas, palestras, atividades práticas e material exclusivo para tornar o aprendizado mais dinâmico e interativo.

De acordo com a gerente da Eptran, Melissa Puertas (foto), um dos pontos que mais despertaram a atenção do público foi o trabalho integrado realizado por entidades como os Agentes de Trânsito, a Guarda Municipal, Defesa Civil, Vigilância Ambiental, Bombeiros Voluntários de Joinville, Polícia Mili-

tar e Polícia Civil, além do grupo de ciclismo Pedala Joinville e a ONG Com Fé pela Vida.

Outro destaque foram os materiais desenvolvidos pela Eptran especialmente para o projeto, incluindo a cartilha e o bloco de desenhos para colorir que ilustram a realidade do município, e que são distribuídos nas escolas.

Para Melissa, a escolha do projeto “Trânsito e Cidadania” entre ações realizadas em todo o país, demonstra a assertividade do trabalho realizado em Joinville.

“É uma grande vitória! Mostra que estamos no caminho correto e que é possível, sim, melhorar a realidade no trânsito por meio da educação”, comemora a gerente.

Para o presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a iniciativa merece todo o reconhecimento da sociedade como um todo. “Um exemplo a ser seguido dentro da administração pública”, afirmou, colocando a entidade e o próprio Jornal O Monatran à disposição do projeto.



LEGISLATIVO



Realizar ultrapassagem perigosa poderá impedir de dirigir por dois anos

Classificar como infração gravíssima a prática de ultrapassagem perigosa ou direção irresponsável que tenha causado ou ameaçado acidente grave, impondo penalidade de multa multiplicada por dez e suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Esse é o tema do Projeto de Lei 1405/24 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Clodoaldo Magalhães (PV/PE), o PL pretende inserir uma nova infração no Código de Trânsito Brasileiro. Passaria a ser infração gravíssima, a prática de ultrapassagens perigosas ou direção irresponsável que tenham causado ou ameaçado causar acidente grave com potencial de dano à vida dos envolvidos.

Ainda de acordo com o PL, ultrapassagem perigosa ou direção irresponsável é qualquer manobra em desacordo com as normas estabelecidas no CTB que coloque em risco iminente à segurança viária, a vida ou a integridade física de pessoas. Segundo o texto, a penalidade para a infração será multa correspondente a dez vezes o valor base previsto para infrações gravíssimas. Além disso, haverá a suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Em caso de reincidência, o prevê a aplicação em dobro da penalidade de suspensão do direito de dirigir.

O PL prevê também que os condutores identificados como infratores ficarão impedidos de dirigir em rodovias ou estradas pelo período mínimo de dois anos, contados a partir da data da infração.

Conforme o autor do PL, a segurança viária é uma preocupação constante em qualquer sociedade que valorize a vida e o bem-estar de seus cidadãos.

“Infelizmente, as estatísticas de acidentes de trânsito, especialmente em rodovias e estradas, continuam a assombrar o país, ceifando vidas preciosas e deixando sequelas físicas e emocionais irreparáveis. Nesse cenário, é imperativo que medidas eficazes sejam implementadas para combater as principais causas desses acidentes e promover um ambiente viário mais seguro para todos”, argumenta o deputado.

Para ele, as ultrapassagens perigosas e a direção irresponsável representam uma das principais ameaças à segurança nas rodovias e estradas do país. “A aplicação de penalidades mais severas, como a proibição de circulação em rodovias e estradas, para condutores flagrados nessas condutas perigosas, é uma medida necessária para desencorajar tais comportamentos. Além disso, proteger a integridade física e a vida dos cidadãos”, conclui Magalhães.



Comissão aprova PL que permite o uso de óculos biópticos no processo para tirar habilitação

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 2902/21, que autoriza pessoas com deficiência visual a utilizarem tecnologias assistivas, como óculos biópticos com lentes telescópicas, no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Os sistemas biópticos combinam os óculos normais com um pequeno sistema telescópico. Enquanto a lente dos óculos fornece à pessoa com deficiência visual a visão geral do ambiente, o telescópio a auxilia na rápida localização de detalhes. É possível fabricar o dispositivo para um ou ambos os olhos.

O texto, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece que o Conselho Nacional de Trânsito

(Contran) deverá regulamentar o uso desses equipamentos no processo de habilitação de candidatos.

Parecer pela aprovação

O texto aprovado é o parecer do relator, deputado Neto Carletto (PP-BA), que promoveu ajustes na redação original proposta pelo autor do projeto, deputado Kim Kataguirí (União-SP).

Kataguirí ressalta que Estados Unidos, Holanda e Canadá já possuem normas que admitem o emprego dessas lentes acessórias para dirigir.

“Assim, um candidato com acuidade visual abaixo do padrão pode fazer uso das lentes biópticas para atender aos requisitos mínimos de aprovação”, argumenta o relator. *(Com informações da Agência Câmara de Notícias)*

Avaliação psicológica obrigatória na renovação da CNH avança na Câmara

Tornar a avaliação psicológica obrigatória em todas as vezes que houver a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Isso é o que prevê o Projeto de Lei 4111/2023 já aprovado no Senado Federal e que agora avança no Congresso Nacional e está sob análise da Comissão de Viação e Transporte e da Comissão de Constituição e Justiça da Câmara dos Deputados. Depois de passar pelas comissões, o projeto deve ser votado no plenário da Câmara.

De acordo com Alysson Coimbra, coordenador da Mobilização Nacional de Médicos e Psicólogos Especialistas em Trânsito, o PL tem o potencial de ser a primeira reação da sociedade ao crescimento da violência no trânsito brasileiro.

“Esta medida pode representar um marco na busca por soluções efetivas para os problemas mais graves enfrentados nas vias do país: as brigas de trânsito e o comportamento imprudente e violento de muitos condutores”, comenta.

Na avaliação de Coimbra, o fato de os fenômenos psicológicos serem dinâmicos e capazes de manifestar



sintomas em qualquer período da vida permite que muitas doenças não sejam diagnosticadas. E, portanto, tratadas no modelo atual de uma única avaliação aos 18 anos. “Esse laudo vitalício certamente foi responsável pela atual insegurança viária para essa parcela da população e, conseqüentemente, para toda a coletividade”, comenta.

O trânsito é frequentemente palco de comportamentos de risco exacerbados por transtornos de ansie-

dade, depressão e outras alterações na saúde mental.

E é possível identificar essas mudanças nos exames feitos em motoristas a cada renovação da CNH.

O coordenador da Mobilização conta que a avaliação periódica da saúde física e mental dos condutores tem, ainda, o poder de reduzir custos relacionados a sinistros de trânsito, que têm, segundo o IPEA, um impacto de cerca de R\$ 50 bilhões por ano na economia brasileira.

Os acidentes de trânsito representam uma das principais causas de morte entre jovens, e problemas como estresse e ansiedade contribuem significativamente para ampliar os riscos. “Não se pode colocar preço em uma vida, mas a ciência já calculou o impacto financeiro da violência viária. Perdemos todos os anos boa parte da nossa força produtiva para os sinistros de trânsito. Esses acidentes criam uma legião de jovens inválidos assim como levam milhares de famílias para a miséria. Cuidar da saúde mental dos motoristas é salvar vidas e tem um impacto social gigantesco”, diz o especialista.

Afinal, em quais veículos é obrigatório o extintor de incêndio?

O extintor de incêndio antes de 2015 era equipamento obrigatório para todos os tipos de veículos. No entanto, a Resolução 556/15, já alterada pela Res.919/22, ambas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), tornou facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada. No entanto, ele continua obrigatório para determinados tipos de veículo.

De acordo com a norma em vigor, é obrigatória a instalação do extintor de incêndio para caminhão, caminhão-trator, microônibus,

ônibus e para todo veículo utilizado no transporte coletivo de passageiros, instalado na parte dianteira do habitáculo do veículo, ao alcance do condutor.

Para Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, a legislação sobre a exigência do extintor de incêndio teve idas e vindas.

“No Brasil temos uma história de vai e vem em relação à exigência do extintor de incêndio nos veículos. É até engraçado, uma hora tinha que ser um determinado tipo de extintor, depois mudaram as especificações para exigir um outro tipo,



na sequência, não precisava de mais nada, pois hoje é facultativo para os automóveis de uso particular”, explica.

Conforme o especialista, para os veículos que ainda se exige o uso do extintor, existem algumas regras a serem seguidas. São elas:

o indicador de pressão

não pode estar na faixa vermelha;

integridade do lacre;

presença da marca de conformidade do INMETRO;

os prazos de durabilidade e da validade do teste hidrostático;

aparência geral externa

em boas condições (sem ferrugem, amassados ou outros danos);

e local da instalação do extintor de incêndio.

“Para os veículos que o uso continua obrigatório, o extintor deve estar sempre pronto para o uso”, finaliza Mariano.

Como identificar e recuperar um carro de enchente?

De acordo com o balanço oficial divulgado pela Defesa Civil, as enchentes registradas no Rio Grande do Sul nos últimos meses já afetaram mais de 90% do estado. Dentro das consequências dessa infeliz tragédia, conforme as águas retornam aos leitos dos rios, milhares de veículos surgem pelas ruas e estradas gaúchas.

Isso traz a dúvida: o que fazer com esses automóveis, motos, vans, caminhões e demais veículos que foram atingidos pelas enchentes? Como podemos recuperar e identificar um carro de enchente na prática?

O que faço se estiver dirigindo e me deparar com uma enchente?

Antes de tudo, tenha calma. Mantenha a marcha forte e conduza o carro em baixa velocidade. Devido ao giro elevado, o motor terá mais força. Ou seja, a primeira e a segunda marcha criam mais tração.

Siga nesse ritmo se a água ainda estiver baixa (mais ou menos na altura da metade dos pneus), mantendo a aceleração para evitar que a água entre

pelo escapamento e o motor do carro afogue e desligue.

É possível recuperar um carro de enchente?

Depende do nível de danos. Ao lidar com um carro que passou por enchente, evite a todo custo ligar o motor. Dependendo do nível de sujeira que estiver dentro do sistema, ligá-lo pode causar danos ainda mais graves ao motor e aos componentes elétricos.

Ao invés disso, o mais indicado é rebocar o veículo até uma oficina especializada.

Dessa forma é possível avaliar a extensão dos danos e iniciar os processos de secagem e limpeza.

Como fazer o carro pegar depois da enchente?

Além desses cuidados, para ligar um carro de enchente, você também pode seguir os seguintes passos:

Troque todos os fluidos do carro, incluindo o óleo do motor, fluido de transmissão e o líquido de arrefecimento.

Seque e limpe todos os componentes elétricos e co-

nectores.

Entretanto, vale reforçar que o mais indicado realmente é recorrer a um profissional especializado para evitar causar maiores danos ao veículo.

Como saber se um carro à venda é de enchente?

Em um primeiro momento, identificar um carro de enchente pode parecer algo complicado. Porém, basta realizar uma análise visual e prestar atenção no seguinte:

Procure por sinais de oxidação e corrosão;

Verifique se há ferrugem no chassi, motor e na parte interna (incluindo o porta-malas e no compartimento do estepe);

Veja se há sinais de água no compartimento do motor ou no porta-malas;

Nos estofados e carpetes, busque por sinais de mofo e umidade;

Sinta o cheiro do veículo e caso sinta bolor, isso pode ser um indício de que o veículo em questão seja um carro de enchente.

Veículo que tem seguro, será indenizado em caso de enchente?

De maneira geral, os seguros mais simples não cobrem danos ao veículo provenientes de enchente. No entanto, é preciso ler a apólice e verificar qual o seguro contratado.

Os veículos que têm seguro geralmente possuem cobertura ampliada, ou seja, são seguros mais caros e trazem adicionais de proteção.

O ideal, nesses casos, é procurar a seguradora ou o corretor de seguros para entender melhor a apólice contratada.



Pesquisa revela os estados com as pessoas mais agressivas no trânsito

No mês em que todo o país celebra o chamado Maio Amarelo, campanha por mais paz nas ruas e estradas, uma nova pesquisa traz dados que podem desanimar os habitantes dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia: é neles onde se encontram as pessoas mais rudes do Brasil no trânsito, conforme dizem os próprios brasileiros.

As informações acabam de ser reveladas pela Preply, plataforma de idiomas que, recentemente, buscou investigar a comunicação entre condutores e pedestres de diferentes regiões e constata: em um contexto marcado pelo estresse e hostilidade no trânsito, 7 em cada 10 pessoas já presenciaram agressões verbais de outros motoristas ou transeuntes — violência essa da qual 40% da população também foi vítima direta ao menos uma vez.

Isso porque, para entender o comportamento nas ruas e avenidas de cada região, recentemente, respondentes de todos os estados compartilharam suas experiências envolvendo a violência no trânsito, entre os insultos mais ouvidos, a frequência com que ouvem comentários agressivos e as atitudes que tendem a estimular discussões e brigas. Na opinião dos brasileiros, seriam três os



estados com os condutores e pedestres mais gentis: Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Minas Gerais.

Intolerância no trânsito, uma experiência comum

Bate-bocas excessivos, gestos obscenos para lá e para cá, buzinas exageradas... se existe algo que o estudo conduzido pela Preply apenas reforça é como, independentemente da região, a impaciência segue sendo uma marca das ruas e estradas brasileiras — caracterís-

tica que faz com que, a cada hora, cinco pessoas morram no país em decorrência de brigas de trânsito, como destacam dados recentes do Ministério da Saúde (DataSus).

Entre gentis e mal-educados: estados se destacam devido a pessoas agressivas no trânsito

Mas, afinal, em um país com tantas ocorrências de intolerância no trânsito, de que forma pessoas de regiões diferentes avaliam os condutores e pedestres de

outros estados nos quesitos gentileza e falta de educação nas ruas? Ou melhor, haveria locais no Brasil onde os residentes demonstram ter maior paciência no trânsito, na contramão dos muitos “brigões” espalhados por aí?

Atestando que sim, existem diferenças regionais para o comportamento no trânsito, segundo os entrevistados. Seriam três os estados com o maior número de pessoas agressivas no trânsito: São Paulo (36,2%), Rio de Janeiro (20%) e Bahia (6,6%). Eles lideram o pódio dos comportamentos mais indelicados ao lado dos habitantes do Ceará (3,2%) e Pernambuco (3,2%).

As populações mais gentis, por outro lado, estariam em dois estados nos quais as pessoas são comumente associadas a atributos como cortesia, etiqueta e organização: Santa Catarina (13,4%) e Rio Grande do Sul (12,6%). O título também se estende aos mineiros (10,8%).

Aparecem entre os campeões na gentileza, logo em seguida, os condutores e pedestres do Distrito Federal (9%) e Paraná (10,8%). Este último tornando toda a região sul, na visão dos entrevistados pela Preply, aquela que mais tem dado bons exemplos nas ruas, avenidas e estradas.

Qual a idade correta para a criança usar o assento de elevação?

Transportar uma criança em um veículo automotor exige uma série de cuidados. Seguir as regras, nesse caso, não é apenas uma questão de evitar uma multa, mas sim de preservar vidas no trânsito. Uma criança não está segura dentro do carro se estiver solta, no colo de alguém ou apenas usando o cinto de segurança. Para elas, é preciso mais do que isso: é necessário usar, além do cinto, um sistema de retenção adequado para o peso e tamanho da criança. Nessa matéria trataremos especificamente de quando a criança pode usar o assento de elevação.

No Brasil, a legislação definiu a idade como parâmetro para uso dos sistemas de retenção. É muito importante, porém, que os pais observem o peso e a idade da criança antes

de comprar o equipamento de segurança.

Assento de elevação: qual idade correta?

Em entrevista recente ao Portal do Trânsito, o diretor científico da ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), Dr. Flávio Emir Adura, explicou que o assento de elevação, como o próprio nome diz, é um equipamento que eleva a criança a uma altura que permite que o cinto de segurança fique corretamente posicionado.

“Quando a cadeirinha se tornar pequena para a criança, devido ao seu crescimento, e se ela ainda não tiver alcançado altura suficiente para utilizar e beneficiar-se do uso do cinto de segurança próprio do veículo deve ser utilizado um assento de elevação (booster). Ele é projetado para se ajustar ao banco



traseiro do automóvel”, disse.

De acordo com a Resolução 819/21 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), a criança já pode usar o assento de elevação a partir dos quatro anos de idade. No entanto, familiares e responsáveis devem ficar atentos ao manual da cadeirinha. Além disso, verificar qual o limite máximo de peso suportado (geralmente de 9 kg a 18 kg). Quando a criança ultrapassar esse peso,

é hora de trocar pelo assento de elevação. Outro sinal de que é preciso trocar a cadeirinha pelo assento é quando a linha dos olhos da criança ultrapassar o topo da cadeirinha, pois dessa forma ele já não protege completamente a criança em caso de colisão.

Por que não pode passar direto da cadeirinha para o cinto de segurança do veículo?

Dr. Adura alerta que os cin-

tos de segurança dos automóveis foram projetados para adultos. Enquanto a criança não puder se adequar apropriadamente a ele, deverá usar um assento de segurança.

“As crianças geralmente não se adaptam ao cinto de segurança do veículo até atingir a estatura mínima de 1,45m. Em outras palavras, isso ocorre aproximadamente aos 10 anos de idade”, finalizou o especialista.

CARTAS



MOBILIDADE E SAÚDE

Muito interessante o editorial que fala sobre a aprovação do Projeto de Lei nº 3.027/2022 pelo Senado Federal, que institui a Política Nacional de Qualidade do Ar. Com certeza é um marco significativo para a preservação da saúde pública e a promoção do desenvolvimento sustentável no Brasil, assim como pode impactar diretamente na questão da mobilidade. Agora, é aguardar a sanção presidencial.

Lucas Meirelles – Brasília/DF

FLAGRANTE

Como diria o manezinho raiz, eu morro e não vejo tudo. Tem gente que parece que nasceu sem córtex cerebral porque fazer o que fez o rapaz do flagrante da última edição em plena BR101 é de uma falta de inteligência e raciocínio lógico sem explicação. Graças a Deus, não se machucou gravemente, nem provou ferimentos em alguém.

Paula Kuntze – São José/SC

SINAL DE ALERTA

Perfeitas considerações do presidente do MONATRAN em seu artigo! É nítida a falta de bom senso de muitos motoristas por aí. E, como bem ressaltou em suas declarações, esse estudo realizado pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), que registrou quase 3 milhões de multas por excesso de velocidade em 2023 precisa chamar a atenção das autoridades e medidas urgentes precisam ser tomadas.

Simone Ramos – Campo Grande/MS

EXAME TOXICOLÓGICO

Até que enfim o Contrans regulamentou os procedimentos sobre a aplicação de multa referente ao exame toxicológico obrigatório para condutores das categorias C, D e E. É uma vergonha que esses órgãos simplesmente lancem no universo essas legislações sem os mínimos esclarecimentos. Depois reclamam que têm certas leis que “não pegam” no Brasil.

Marcelo Peres – São Paulo/SP

VULNERÁVEIS

Muito importante a reflexão proposta pelo Dr. José Roberto Dias, de fato, muitos dos chamados vulneráveis no trânsito (motociclistas, ciclistas e pedestres) desrespeitam o Código sob o silêncio cúmplice das Autoridades. Sem dúvida alguma, chegou o momento de unir forças e renovar o compromisso com a segurança e a ordem no trânsito. Não podemos aceitar a perda de vidas como uma inevitabilidade.

Luciana Saraiva – Rio de Janeiro/RJ

MEDICAMENTOS

Importantíssimo o alerta do Dr. Dirceu Rodrigues em seu artigo. A auto medicação indiscriminada como acontece no Brasil afeta não só a saúde do indivíduo como de todos que estão ao seu redor, especialmente, quando falamos de trânsito. Cada organismo é único e reage de maneiras bem diferenciada. Alguns medicamentos são capazes sim de produzir efeitos indesejáveis e provocar um acidente de trânsito.

Fernanda Freitas – Cuiabá/MT

PARADA E DESCANSO

Ficou muito legal o Ponto de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros da BR-101, construído em Palhoça. Moro na cidade e pude acompanhar de perto a execução dessa obra, que irá proporcionar áreas adequadas para repouso e descanso dos caminhoneiros, promovendo a segurança nas rodovias e valorizando esses profissionais essenciais para a economia nacional.

Gisleine Rocha – Palhoça/SC

DETRAN/SC

Muito feliz em ver a articulação do MONATRAN junto ao Detran/SC e o deputado Mário Motta em prol da vida no trânsito, não somente dos humanos, como também dos animais. Com toda certeza precisamos nos unir em prol de políticas públicas em favor da vida, seja ela qual for. Aproveito para desejar muito sucesso para a entidade em todos os projetos que estão por vir!

Carlos da Silva – Florianópolis/SC

MORRO DOS CAVALOS

Sensacional o artigo do presidente da FIESC sobre a necessidade urgente da construção de dois túneis, viadutos de acesso e proteção das encostas no Morro dos Cavalos. É inadmissível que uma rodovia como a BR 101 fique fechada por mais de 50 horas por conta de eventos climáticos, sem contar os riscos para as vidas humanas que por lá transitam. Não podemos esperar de braços cruzados pela próxima tragédia anunciada.

Diego Simas – Palhoça/SC

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

- Art. 202. Ultrapassar outro veículo:
 I - pelo acostamento;
 II - em interseções e passagens de nível;
 Infração – gravíssima;
 Penalidade - multa (cinco vezes).

Lei que pega e lei que não pega: por que isso acontece no Brasil?

Estamos no Maio Amarelo, mês dedicado a conscientização no trânsito. Nesse período, a sociedade está mais aberta para refletir e discutir assuntos que afetam a todos nós em vários níveis. Um deles é sobre uma questão de cidadania: por que no Brasil existe lei que pega e lei que não pega? Esse foi o tema de um dos Programas Tira-dúvidas do Portal do Trânsito.

Para Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, no trânsito, por exemplo temos vários exemplos de leis que “não pegaram”. “Um deles é a multa para pedestres e ciclistas, que apesar de prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro, não é aplicada”, explica.

Conforme o especialista, há inúmeros fatores que levam uma lei a pegar ou não pegar.

“No exemplo citado, a falta de estrutura para fiscalização e aplicação da lei levou a essa condição de uma lei que não tem efeito prático”, diz.

Mariano reforça que não deveríamos ter leis nessa situação, pois para ele, isso é um desrespeito para com o cidadão brasileiro. “Temos que fazer valer as nossas leis ou temos que reavaliar

as leis que temos. A segurança deve estar em primeiro lugar”, finaliza.

Multas para pedestres e ciclistas

Em 2017, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) tentou padronizar os procedimentos administrativos na lavratura de auto de infração, na expedição de

notificação de autuação e de notificação de penalidades por infrações de responsabilidade de pedestres e de ciclistas. A norma entraria em vigor em 2019. No entanto, nova resolução revogou esta determinação e até hoje a multa para pedestres e ciclistas nunca saiu do papel.

Conforme Mariano, à época, já se previa a revogação, pois há inúmeras dificuldades para cumprir esta regra. “Os órgãos de trânsito não conseguiram criar a estrutura necessária para fiscalizar e multar pessoas que não possuem cadastro no DETRAN. O sistema atual só considera dados do condutor (CNH, CPF) e do veículo (Chassi, Renavam, placa). Não existe habilitação para pedestres, nem para ciclistas. E bicicletas não têm placas”, afirma.

O especialista destaca que mesmo sem ter a penalidade, vale a pena ter conhecimento das possíveis situações em que o pedestre e o ciclista podem ser multados. “Mesmo sem regulamentação, os pedestres e ciclistas devem respeitar a legislação de trânsito. Não apenas para evitar multas, mas a razão principal é a segurança no trânsito”, conclui Mariano.



Veja em que situações o CTB prevê multa para pedestres e ciclistas:

Multas para pedestres

Andar na pista	Pedestre que ficar ou andar na pista de rolamento, sem que seja para cruzá-la.	Infração leve, com multa de R\$ 44,19.
Cruzar a pista em local proibido	Atravessar a pista em viadutos, pontes ou túneis e áreas de cruzamentos, fora da faixa, passarela ou passagem especial.	Infração leve, com multa de R\$ 44,19.
Sinalização	Desobedecer à sinalização específica.	Infração leve, com multa de R\$ 44,19.
Aglomerações	Promover aglomerações na via, sem permissão.	Infração leve, com multa de R\$ 44,19.

Multas para ciclistas

Transitar fora do local apropriado	Condutores de veículos de propulsão humana que não trafegarem pelo bordo da pista, pelo acostamento ou na faixa especial.	Infração média, com multa de R\$ 130,16.
Trafegar na calçada	Conduzir a bicicleta (pedalando) em passeios onde não seja permitida a sua circulação.	Infração média, com multa de R\$ 130,16 e remoção do veículo.
Agressividade	Conduzir a bicicleta de forma agressiva.	Infração média, com multa de R\$ 130,16.

Normas de circulação e conduta

De acordo com o CTB, ciclistas não podem andar em vias de trânsito rápido, que não têm cruzamentos, nem pedalar sem as mãos e transportar peso incompatível. Além disso, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, o ciclista deve andar na lateral da pista, no mesmo sentido de circulação dos carros – ir na contramão pode dar multa.

ESPAÇO LIVRE

* Larissa de Pinho Teixeira Moutinho



30 anos sem Ayrton Senna: o legado do tricampeão brasileiro

Em 1º de maio de 1994, perdemos um de nossos maiores campeões, mas ganhamos uma lenda!

O ano de 1994 foi marcante por diversos motivos. Tivemos o tetra do Brasil na Copa do Mundo, eleições e uma nova moeda (o início do Plano Real). Porém, 1994 também foi o ano em que perdemos um dos maiores pilotos da história da Fórmula 1: Ayrton Senna.

Era a sétima volta e Ayrton Senna mantinha a liderança do Grande Prêmio de San Marino, no Autódromo Enzo e Dino Ferrari, em Ímola, na Itália. Ele não sabia, mas infelizmente iniciava o que seria a última volta de sua carreira.

Senna entrou na curva Tamborello e perdeu o controle do seu carro, seguindo reto em direção a um muro de concreto.

Senna tinha apenas 34 anos, mas acabou falecendo nesse acidente.

Quem foi Ayrton Senna?

Ayrton Senna da Silva foi um piloto brasileiro de Fórmula 1 e marcou sua época com uma habilidade excepcional ao volante e sua determinação inigualável.

Admirado mundialmente, Senna conquistou três campeonatos mundiais e se tornou uma figura icônica não apenas no esporte, mas também como símbolo de inspiração e dedicação.

Qual foi a causa da morte de Senna?

Durante a última corrida de Ayrton

Senna, houve uma quebra na barra de direção de seu carro, o FW16. Com isso, ele acabou perdendo o controle do veículo e seguiu ainda em velocidade em direção a um muro de concreto.

Senna faleceu por morte cerebral instantânea devido ao impacto.

Qual seria a idade de Ayrton Senna hoje?

Se estivesse vivo, Ayrton Senna completaria 64 anos em 2024. Ainda assim, mesmo após três décadas de sua partida prematura, seu legado continua vivo na memória dos fãs e na história do automobilismo mundial.

Depois de Ayrton Senna, não hou-

ve nenhum brasileiro que trouxe para casa o troféu da F1. O título hibernou e espera até os dias de hoje pelo próximo campeão nacional.

Por Larissa de Pinho Teixeira Moutinho

Jornalista formada pela PUC-PR, pós-graduada em Marketing pelo IBMEC - Estação Business School e pós-graduada em Gestão do Mercado Financeiro na FAE Business School. Trabalha na Accio Comunicação.

* Jornalista formada pela PUC-PR, pós-graduada em Marketing pelo IBMEC - Estação Business School e pós-graduada em Gestão do Mercado Financeiro na FAE Business School. Trabalha na Accio Comunicação.



Estudo aponta que R\$ 2,95 milhões é o impacto de cada morte no trânsito brasileiro

Todos somos unânimes em afirmar que uma vida não tem preço. No entanto, um estudo produzido pelo especialista Paulo Pêgas, diretor-presidente do Instituto Zero Morte para a Segurança em Transportes, mostra que a morte tem um custo, e ele está cada vez mais alto. 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.

Para o pesquisador, esse número, inclusive, pode estar subestimado. “Os custos são com previdência social, atendimento nos hospitais públicos, fila de espera para cirurgias eletivas e lotação de CTI. E não estamos levando em consideração os 130.000 casos novos invalidez por ano”, argumenta.

Pêgas ainda faz um alerta sobre o impacto desses números na previdência social.

“Eu posso estimar que daqui a quatro anos nós precisaremos de uma outra Reforma da Previdência só para cobrir as mortes no trânsito”, avisa.

Soluções

O especialista afirma que nem tudo está perdido e é possível pensar em soluções para essa triste realidade em que vivemos.

Um dos primeiros passos é o investimento em preservação da vida. “Cada R\$ 1 milhão que se investir em segurança, se esse investimento evitar a morte de uma pessoa, o erário público terá um retorno de três vezes. Ou seja, é uma alavancagem de 200% desse investimento”, mostra.

De acordo com Pêgas, o que está faltando no Brasil é uma visão estratégica a longo prazo.

“No Instituto Zero Morte temos um lema que é zero morte no trânsito até 2038. Eu não falo em zero morte hoje, eu falo num planejamento estratégico de 15 anos. Zero é o único número aceitável mas ele só é alcançável se políticas públicas, estratégias de negócio, de corporações, perceberem que a soma desses esforços vai trazer resultados”, pontua.

Para ele, como diz o tema do Maio Amarelo 2024, cada um deve fazer a sua parte. “Não tem um fator principal, não tem uma causa raiz para a ocorrência de um sinistro de trânsito. Na verdade, existem problemas comportamentais, de vias, de veículos e temos que mudar tudo isso para começar a reduzir as mortes. Não tem solução mágica, cada um vai ter que fazer o dever de casa”, finaliza.

Últimos dados sobre mortes no trânsito

Conforme os últimos dados disponíveis do Ministério da Saúde, morreram 33.894 pessoas em decorrência do trânsito brasileiro em 2022. O número é um pouco maior do que o registrado em 2021 (33.813 mortes). Também é maior que o número de óbitos de 2020, quando o Brasil registrou 33.497 mortes por sinistros de trânsito.

Apesar de representar, em números absolutos, um crescimento ínfimo, muitos consideram até uma estabilidade, o dado não é animador e acende um alerta se analisarmos o cenário do trânsito como um todo. Desde 2014 o Brasil vinha registrando, ano a ano, diminuição no número de mortes por acidentes de trânsito, mesmo com o crescimento disparado da frota de veículos. No entanto, a partir de 2020 os números voltaram a subir, principalmente em relação aos motociclistas.

Em 2022, conforme as estatísticas, os motociclistas foram os que mais perderam a vida nas vias e rodovias do Brasil. Foram 12.058 mortes nessa condição. Em seguida estão os ocupantes de automóveis (7.226) e os pedestres (5.387). A faixa etária mais vulnerável está entre 20 e 59 anos.