

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



O dia em que a Ilha parou
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Artérias
Brasileiras

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Simulador de direção veicular:
uma necessidade

PÁGINA 7

Número de
acidentes
nas estradas
continua
a subir

PÁGINA 9

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - ABRIL DE 2023 - ANO 14 - Nº 159

PREJUÍZO NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO



A pandemia causada pela Covid-19 causou uma perda não apenas de vidas, mas também financeira no caso do setor de transporte coletivo urbano, realizado por ônibus. O prejuízo é estimado em R\$ 36 bilhões, no acumulado entre março de 2020 e fevereiro de 2023. (Página 8)

**DNIT alerta para
cuidados com ciclistas
no trânsito**

PÁGINA 4

**Semáforo com quatro
luzes pode solucionar
congestionamento no trânsito**

PÁGINA 15

**Ouvir música no trânsito
pode relaxar, mas a
desconcentração é um risco**

PÁGINA 16



USE O CINTO DE SEGURANÇA.

Gente Boa. Gente Nossa.



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA DE
BICICLETAS



PROIBIDO
ESTACIONAR



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
PEDESTRES

EDITORIAL

Dia da Paz no Trânsito

Muita gente não sabe, mas no dia 21 de abril, além do Feriado de Tiradentes, também deveria ser comemorado o Dia Nacional da Paz no Trânsito. Aliás, talvez a data ainda passe despercebida porque o Brasil continua sendo o terceiro país em número de mortes no trânsito, no ranking da tragédia global.

Para se ter uma ideia, dados do relatório Status Report on Road Safety, da Organização Mundial de Saúde (OMS), constatam que o Brasil é o terceiro país com mais mortes no trânsito em todo o mundo, o que configura como a oitava principal causa de mortes no país, com o equivalente a cerca de 1,35 milhão de vítimas por ano.

Quanta dor! Quantas perdas! Quanta irresponsabilidade!

Não bastasse os números de morte, o Brasil também é o segundo pior país do mundo para se

dirigir. Segundo um estudo feito pelo site inglês Compare The Market com dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), o país fica atrás apenas da Rússia, último da lista dos piores trânsitos.

O estudo utilizou quatro fatores para determinar quais locais são os piores: o custo de manutenção do carro em relação à renda, o nível de congestionamento das cidades, o índice de qualidade das estradas e o índice de mortalidade no trânsito, por exemplo.

Para obter tamanho mau resultado, fatores como, por exemplo, a baixa qualidade das estradas (3,1) e o alto nível do congestionamento registrados nas grandes cidades (28%) foram determinantes. Além disso, a taxa de mortalidade nas estradas brasileiras (16 a cada 100 mil pessoas) e o alto custo de manutenção em relação à renda (26%) colocaram o País numa

posição difícil.

A Rússia só está à frente do Brasil por ter pior índice de qualidade das estradas (2,9) e pior taxa de congestionamento (37%). Já a taxa de mortalidade do país europeu é de 12 a cada 100 mil pessoas.

Além de Rússia e Brasil, estão entre os dez piores países para se dirigir: México, África do Sul, Irlanda, Grécia, Hungria, Polônia, Chile e República Tcheca.

Entre os melhores para se dirigir, a Dinamarca lidera, com índice de mortalidade de 3,7 a cada 100 mil pessoas. Depois, vem EUA, Holanda, Portugal, França, Finlândia, Canadá, Suécia, Alemanha e Austrália.

Diante destes dados tão desanimadores, não podemos desistir da nossa luta por buscar, a cada dia, um trânsito mais humano e seguro para o nosso Brasil!

NOTAS E FLAGRANTES



VISIBILIDADE

A visibilidade é um dos principais fatores de segurança nas estradas. Para ajudar os motoristas, há algum tempo, a Samsung da Argentina criou um projeto chamado Samsung Safety Truck, que visa prevenir acidentes em situações de ultrapassagem envolvendo caminhões. Usando câmeras frontais instaladas na cabine do caminhão, um software captura as imagens e transmite em grandes telas instaladas na traseira da carreta.

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



FLAGRANTE

No dia 22 de abril, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) flagrou um motorista desrespeitando o limite de velocidade na BR 290, Freeway, entre Porto Alegre e Osório, quando foi flagrado a 213 km/h, velocidade superior a 50% da permitida para o local, que é de 110 km/h. A infração é considerada gravíssima X 3, e o condutor será multado em R\$ 880,41, terá 7 pontos anotados na carteira de habilitação e terá o direito de dirigir em suspensão.



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.



O dia em que a Ilha parou

Florianópolis parou, de novo. E, ao contrário da canção do nosso eterno “Maluco Beleza” (que inspirou o trocadilho do título), ao invés de sonho, na vida real, tratou-se mesmo de um pesadelo. Mais um, daqueles que se repetem na capital catarinense de tempos em tempos e parece que os órgãos competentes não aprendem a lição.

Foram quatro horas numa segunda-feira (10 de abril) de trânsito parado em Florianópolis por conta de um caminhão tombado na saída da Ilha. A demora para a liberação do acidente indignou motoristas justamente pela falta de uma reação adequada para resolver a crise. Não houve gestão de trânsito, e a capital catarinense parou, de novo.

Em 2020, em uma situação parecida, houve, pelo menos, uma reação com a inversão de pistas e a liberação da ponte Hercílio Luz. Naquela ocorrência, um caminhão com lixo também tombou, justamente como ocorreu no último dia 10.

Por que, então, desta vez nada parecido foi feito? Por que a ponte Hercílio Luz ficou durante toda a tarde e à noite com dois sentidos e não apenas para a saída da Ilha? São apenas duas perguntas que poderiam ser respondidas pelos gestores públicos da prefeitura e do Estado.

A falta de entendimento entre os entes responsáveis pelo trânsito na Capital ficou ainda mais evidente. A cidade parou, mais uma vez, e quem precisaria resolver o problema só bateu cabeça.

A indignação do motorista é justificada. Não porque o acidente ocorreu, o que é imprevisível, mas sim pela falta de reação. O dia 10 de abril

foi apenas mais um, infelizmente, mas poderia ser uma oportunidade para os gestores reagirem à altura.

Mas, ao invés disso, todas as principais vias da cidade registram longas filas. O acidente ocorreu na saída do Elevado Dias Velho, que dá acesso a Ponte Colombo Salles, por volta das 13h30, e causou congestionamento em toda a cidade.

As mais de 30 toneladas de lixo caíram sobre a Avenida Gustavo Richard e interditaram três pistas. Apenas as 17h as vias foram liberadas. Por conta disso, o trânsito de saída da Ilha registrou longas filas.

O congestionamento da Avenida Gustavo Richard, onde ocorreu o acidente, passou o túnel Antonieta de Barros, alcançando a Via Expressa Sul até próximo ao Trevo da Seta — que dá acesso ao Floripa Airport.

No outro lado, para os motoristas que querem sair da Ilha via Beira-Mar Norte, passando no Elevado Dias Velho, a lentidão ocorreu já no encontro com a Avenida da Saudade, próximo ao Shopping Villa Romana.

A SC-401 sentido Centro também registrou grande congestionamento, assim como a Lauro Linhares, principal via do bairro Trindade. Avenida Paulo Fontes, Mauro Ramos e a Rua Bocaíuva também estavam com trânsito parado.

Para quem conhece Florianópolis, é possível visualizar o caos. A falta de um transporte marítimo e tantas outras mazelas da cidade foram mais uma vez expostas e, aos milhares de motoristas envolvidos, não houve nada o que fazer, senão, esperar.

UBER FALSIFICADO

A Polícia Civil fez uma operação policial no dia 14 de abril, em diversos locais da capital catarinense. Os alvos foram os “falsos motoristas de aplicativos” que realizavam a captação ilícita de passageiros na rodoviária e no aeroporto, cobrando valores muito acima dos praticados por aplicativos regularizados ou táxis. Houve casos que, as cobranças eram realizadas em dólares americanos, computados em máquinas de cartões de crédito sem a ciência do valor efetivamente creditado. Para turistas estrangeiros, as cobranças sem autorização computaram corridas com preços entre 1200 a 2500 reais.



UPGRADE

Aplicativo do transporte coletivo da Grande Florianópolis recebe upgrade e traz novas funcionalidades. Com uma cobertura 4G, o usuário é informado sobre a rota dos ônibus, o tempo e a previsão de deslocamento das linhas convencionais e executivas.

Além disso, o aplicativo conta com uma nova funcionalidade implementada nesta versão: a recarga de cartões, para as modalidades cidadão, turista, estudante e social. O login deve ser feito com o mesmo cadastro do app Si.GO e o pagamento realizado via PIX. O usuário também pode consultar o saldo disponível, criar uma conta (caso nunca tenha utilizado o app Si.GO) e emitir recibos de suas recargas.

DNIT alerta para cuidados com ciclistas no trânsito

A bicicleta é uma opção de transporte acessível e vantajosa ao meio ambiente. Com ela a locomoção fica prazerosa, saudável e sua utilização diminui a quantidade de veículos no trânsito. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) orienta os condutores de veículos quanto aos cuidados com ciclistas. Um deles é guardar no mínimo um metro e meio (1,5m) de distância ao cruzar com um ciclista, essa diretriz está no artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro. Além disso, diminuir a velocidade para dar mais segurança ao ciclista.

Como pedalar de forma mais segura

É importante que o ciclista saiba pedalar ao dividir as ruas com os automotores e não sujeite sua vida e segurança apenas aos condutores dos veículos. O ciclista deve pedalar sempre atento ao seu entorno, utilizando luzes traseiras e dianteiras, capacete e refletos de roupa e bicicleta, como forma



de aumentar a visibilidade do motorista.

Além de pedalar usando uma faixa inteira, sempre no mesmo sentido dos carros, o ciclista não deve usar fones de ouvido ou celular enquanto estiver pedalando para evitar perder o foco e atenção no trânsito. E ainda sinalizar qualquer movimento, como entrada à direita, à esquerda, frenagens e curvas.

É de conhecimento de todos

que utilizam o trânsito que pedestres têm prioridade sobre ciclistas; que os ciclistas têm prioridade sobre veículos e que todos são responsáveis pela incolumidade dos pedestres, parágrafo segundo do artigo 29 do CTB.

Mas como assegurar a incolumidade dos mais frágeis?

Seguindo algumas simples regras de cuidados com ciclistas que devem ser adotadas no dia a dia como:

- Usar sempre a seta, ela orienta ciclistas assim como os pedestres de suas intenções;
- Ficar atento nos cruzamentos para respeitar as preferências do local;
- Não acelerar para passar no sinal amarelo e, se possível, parar.
- Se o condutor respeitar a legislação que assegura a preferência aos mais frágeis no trânsito, é possível poupar muitas vidas e, além disso, evitar os sinistros.

“Conexão DNIT”

No material do Programa Conexão DNIT, o professor encontra planos de aula prontos para aplicação em sala de aula. Nele, por exemplo, há dicas, explicações das atividades de forma transversalizada, exercícios de fixação, entre outros. O programa oferece material sobre trânsito incluindo ciclistas e pedestres para todas as séries do Ensino Fundamental.

Lei autoriza Caixa a administrar fundo do DPVAT em 2023

Entrou em vigor a Lei 14.544/23, que autoriza a Caixa Econômica Federal a administrar, em 2023, o fundo de recursos arrecadados com o Seguro DPVAT, além da análise dos pedidos de indenizações bem como seu pagamento.

A lei é oriunda de medida provisória (MP 1149/22) aprovada sem mudanças na Câmara dos Deputados, com parecer da deputada Flávia Moraes (PDT-GO), e no Senado. O texto foi promulgado pelo presidente do Congresso Nacional, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e publicado no Diário Oficial da União.

Criado em 1974, o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) indeniza vítimas de acidentes de trânsito. O abastecimento do fundo acontece com o pagamento anual de prêmios obrigatórios por parte dos proprietários de veículos, mas há três anos (2021 a 2023) a cobrança foi suspensa.



SUBSTITUIÇÃO

No ano passado, a Caixa substituiu a Seguradora Líder na função de operar o DPVAT. A medida ocorreu por meio de um contrato com a Superintendência dos Seguros Privados (Susep). Ou seja, este é o órgão que fiscaliza os mercados de seguro e previdência complementar no Brasil. Nesse sentido, a contratação, sem licitação,

é alvo de questionamento na Justiça Federal.

A nova norma legaliza a atuação do banco na gestão do fundo assim como dos seguros.

Conforme o governo, a escolha da Caixa decorre do seu porte, capilaridade e experiência em operações de pagamentos de maior complexidade. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Artérias Brasileiras

Prezado leitor, sempre que se transita por uma rodovia brasileira é impossível não perceber que a economia nacional depende, majoritariamente, dessas artérias, para transportar sua riqueza. Há pouco presenciamos essa realidade ao atravessar a BR101 e a 116 no eixo que liga as ricas regiões do Sul e do Sudeste.

Certamente, não é diferente do que ocorre em outras partes do País. Isso permitiu refletir sobre o Relatório Executivo do Plano Nacional de Logística 2025. O PNL2025 é uma ferramenta desenvolvida com o objetivo de orientar decisões que facilitem a integração entre os modais de transporte. Mostra os diferentes cenários em que investimentos em infraestrutura de transporte, possam diminuir os gargalos existentes.

O Plano permite que a sociedade acompanhe ações estruturantes adotadas pelo governo e pela iniciativa privada e possibilita vislumbrar os empreendimentos necessários para otimizar a infraestrutura nacional até 2025.

Tal documento foi aprovado, em 2 de julho de 2018, pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República e norteou as ações de infraestrutura do governo anterior, na época comandado pelo Ministro Tarcísio de Freitas, atual Governador de São Paulo.

O PNL2025 foi concebido a partir de levantamentos, como o da Fundação Dom Cabral, que mostram uma subordinação ao modal rodoviário, de até 75% da matriz de transporte. Apenas 9,4% das cargas passam pelo modal marítimo; 5,8% pelo aéreo; 5,4% pelo ferroviário; 3% via cabotagem e apenas 0,7% no sistema hidroviário, apesar de todo o potencial hidrográfico da Amazônia e do Pará.

Segundo a Confederação Nacional dos Transportes, essa alta dependência ao modal rodoviário põe em xeque a competitividade dos produtos brasileiros, sobretudo no mercado externo, uma vez representar até 7% do PIB nacional, conforme noticiado pelo jornal O Estado de São Paulo.

Desde o início da década de 80 se discute seriamente essa doença circulatória que atinge as artérias rodoviárias brasileiras, consideradas insuficientes para dar vazão ao crescente tráfego de pessoas e mercadorias. Em determinados momentos do ano, como na época das colheitas, entra em colapso pois não consegue escoar a produção, congestionando as vias e os terminais marítimos.

O mesmo ocorre nas temporadas turísticas em que os carros de passeio, muitas vezes ficam “esmagados” no meio de carretas gigantes que praticamente quase

não cabem nas mal projetadas estradas brasileiras.

Ora, a consequência não poderia ser outra. O elevado custo do transporte rodoviário acaba por bater, em primeiro lugar, no bolso do produtor, em seguida no do consumidor brasileiro, do exportador, e naturalmente reflete no mercado externo onde os produtos brasileiros certificados e, portanto, de qualidade, perdem para a concorrência internacional.

As commodities brasileiras são um exemplo disso, pressionadas, perdem valor e mercado.

O rodoviarismo excessivo, em um País de dimensões continentais, acorrenta a economia aos tempos do passado, quando produzir matéria prima bastava. Frisa-se a vulnerabilidade perante a volatilidade do preço do diesel e a variação cambial.

Por tais razões que há décadas se busca uma logística apoiada na multimodalidade. Agora com mais ênfase e sabedoria, pois se reconhece que outros interesses interferem, fortemente, para que isso não se concretize.

Mas, é importante também salientar que nos últimos anos alguns avanços ocorreram. Um dos mais significativos foi o de concluir obras inacabadas não importando quem as começou. O outro, o de voltar a atenção ao transporte ferroviário e a concessão ou privatização de estradas, portos e terminais aéreos.

Um bom exemplo é o que ocorre com a BR 101 e a 116 Sul e Sudeste. No trecho entre Santa Catarina e São Paulo essas vias estão significativamente mais seguras do que foram no passado, com pedágios de valores não explorativos e manutenção eficiente.

Entretanto, não suportam mais o volume de tráfego. Talvez, o maior problema seja o policiamento e fiscalização absolutamente insuficientes, conforme reconhece a própria Polícia Rodoviária Federal. Necessário se faz, urgentemente, dobrar o seu contingente, colocá-los na pista, após passarem pelos excelentes cursos de formação ministrados pela Universidade Corporativa de Polícia Rodoviária Federal, com campus em Florianópolis.

Outro problema que exige correção imediata é a fiscalização eletrônica através de radares. A constante mudança de velocidade sinalizada nas estradas, sem prévio aviso, coloca em risco os usuários das vias e dá a impressão de que apenas visa arrecadar.

* **Jornalista, Mtb 0083569 / SP/BR**, Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, ex-Secretário-Executivo do GERAT da Casa Civil da Presidência da República, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

Conheça 5 mudanças na nova CNH

Entrou em vigor há alguns meses, a nova Carteira Nacional de Habilitação (CNH) conforme determinação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A Resolução 886/21 regulamentou as especificações, a produção e a expedição da nova CNH.

De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), o novo documento incorporou elementos gráficos que dificultam falsificações e fraudes, o que o torna ainda mais seguro.

Veja cinco mudanças da nova CNH em relação ao modelo antigo.

1. Cores

As cores aplicadas na nova CNH mudaram. Antes ela era verde escura e agora, predominam as cores verde e amarelo.

2. Segurança

A nova CNH possui tinta que brilha no escuro, holograma e impressão reativa a luz ultravioleta, dificultando falsificações.

3. Localização

A indicação de CNH temporária ou definitiva fica agora no canto superior direito e é identificado pela letra P ou D, respectivamente. O quadro de observações, que indica eventuais restrições médicas e se o condutor exerce atividade remunerada, está logo abaixo da tabela de categorias. A assinatura do moto-

rista agora fica abaixo da foto.

4. Categorias

O formato das categorias segue o padrão internacional, ou seja, isso facilita a identificação por países signatários da Convenção de Viena. Na tabela constam as categorias para as quais o motorista está habilitado. Apesar da tabela apresentar subcategorias (A1, B1, C1, D1, C1E, D1E), vale ressaltar que as categorias de CNHs nacionais não foram alteradas.

5. CNH mais moderna

A nova CNH traz nome social e a filiação afetiva do condutor se ele assim desejar.

Troca não é obrigatória

A troca para o novo modelo de CNH não será obrigatória, ela acontecerá naturalmente na renovação do documento. Ou seja, quem possui a CNH emitida e válida, não precisa se preocupar.

CNH digital

De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), a mudança para o novo modelo ocorrerá quando acontecer a renovação da CNH. Ou ainda, no caso da primeira habilitação.

“A CNH digital funciona da mesma forma. O modelo atual vai continuar até que haja necessidade de renovação, quando será gerado o novo modelo”, explicou o órgão.



Moto elétrica precisa de habilitação?

De acordo com o CTB, para dirigir uma moto elétrica é preciso mais de 18 anos e habilitação na categoria do veículo.

O número de vendas de motos e scooters elétricos no Brasil teve um forte crescimento no ano passado. De acordo com a Federação Nacional Distribuição Veículos Automotores (Fenabrave), no acumulado do ano o aumento foi de 346%. Segundo os dados, entre janeiro e dezembro do ano passado foram emplacadas mais de 7.200 unidades de motos e scooters elétricos no país. No entanto, a Fenabrave pondera que a participação dos modelos elétricos ainda é pequena diante das vendas totais. Com esse aumento das vendas, surgem algumas dúvidas dos consumidores. Uma delas é se para dirigir moto elétrica precisa de habilitação?

Conforme Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito, para dirigir qualquer veículo automotor nas vias públicas é necessário ter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de acordo com a categoria do veículo.

“No caso de moto elétrica, mesmo que a potência máxima seja de 4 kW (quatro quilowatts), e a velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora) é necessário ter habilitação para conduzi-la. Nesse caso, a moto elétrica equipara-se a um ciclomotor e é necessário, ao menos, a Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) ou a categoria A (motos)”, explica.

A especialista diz, ainda, que, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), nos artigos 120 e 130, ciclomotores, cicloelétricos e equiparados devem estar devidamente registrados e licenciados junto ao Detran para poder trafegar em vias públicas abertas à circulação. “Um erro muito comum é os condutores encararem o processo de obtenção da CNH como um obstáculo, e não darem a devida importância a essa etapa. Aprende-se a dirigir apenas uma vez, mas o conhecimento servirá para toda vida”, alerta.

Processo de habilitação ACC

A Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) não é considerada uma categoria. Condutores das categorias B, C, D e E po-

dem obtê-la, constando como observação na CNH. Os candidatos à obtenção da ACC deverão realizar, além do exame de aptidão física e mental:

- curso teórico de 20 horas/aula e exame teórico;
- curso prático de no mínimo 5 horas/aula.

Alternativa menos poluente e mais barata

A alta na venda de motos elétrica reflete uma tendência do consumidor na busca de uma alternativa em meio ao aumento dos preços dos combustíveis. No entanto, os modelos também se apoiam no apelo ecológico. Isso porque as motos convencionais, com motores à combustão, respondem por 21% das emissões no trânsito em São Paulo, por exemplo.

De forma geral, os veículos elétricos contribuem bem menos para a emissão de gases estufa em relação aos tradicionais, mas também geram preocupações ambientais como o descarte da bateria e dos materiais necessários para fabricar as baterias dessas unidades (geralmente o lítio).

Conforme o Centro Universitário Tiradentes, existem algumas vantagens e desvantagens das motos elétricas. Veja:

Vantagens

- São mais silenciosas do que os modelos tradicionais (com motor movido a combustível);
- Economia: elas requerem menos manutenção e os impostos cobrados para esse tipo de veículo são menores;
- Não é necessário se deslocar para “abastecê-las”, a carga da bateria pode ser feita no conforto de casa;
- Facilidade na hora de pilotar pois não existem alguns comandos como embreagem e, em alguns modelos, câmbio de marchas.

Desvantagens

- São menos velozes;
- O valor de aquisição é muito alto, quando comparado com os veículos tradicionais;
- O tempo de carga das baterias geralmente é longo e a vida útil varia entre 2 e 5 anos;
- O fato de serem muito silenciosas pode gerar mais acidentes de trânsito.





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Simulador de direção veicular: uma necessidade

Questionar essa necessidade é deixar de vincular homem e máquina com aprendizado e ainda intensificar nossas estatísticas de acidentes e conseguir o primeiro lugar no ranking mundial. Fazem-se necessárias atitudes e foco no que a Organização das Nações Unidas propõe com a “Década de redução dos óbitos no trânsito”.

Pesquisa da ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego) mostra que os profissionais de saúde credenciados nos DETRANS veem como necessidade prioritária.

Simular situações de risco é uma necessidade em qualquer máquina, a móvel mais ainda, com objetivo de reduzir as lesões produzidas. Conhecendo bem, tem-se como evitar o ato inseguro, proteger-se diante da condição insegura e ainda fugir da negligência e imprudência. Essa é a tecnologia que precisamos em curto prazo. Treinar para reduzir danos fazendo parte disso o Simulador de direção veicular.

Pesquisa feita pela ABRAMET, entre os profissionais de medicina de tráfego, cerca de 800 de vários Estados credenciados pelos DETRANS, a necessidade de implantação de simuladores de direção veicular nos cursos de formação de condutores, faz parte integrante da formação e educação continuada, diminuindo de maneira significativa os sinistros, em consequência redução de lesões e mortes. Número bastante expressivo denota tal importância, já que estes profissionais lidam direta ou indiretamente com as vítimas.

Os simuladores de direção veicular fariam parte de um conjunto de ações para redução da ocupação de leitos hospitalares e de custos para o Sistema



Único de Saúde (SUS) e Previdência Social.

O uso desse equipamento ajudará na formação dos novos condutores reforçando conceitos teóricos e ajudando na aula prática, reduzindo sinistros, lesões e devendo ser obrigatório para primeira habilitação e na compra de um novo veículo.

Com ensinamento básico, poucas horas, sem o pleno conhecimento do homem, da máquina e do meio ambiente, dos riscos e adversidades, de atos e condições inseguras, concede-se a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), tudo vindo a constituir o principal fator desencadeante da grande sinistralidade no nosso país. Lesões graves e mortes se intensificam.

Condições totalmente desconhecidas como é a frenagem a 80 km/h com freio comum e ABS e nessa velocidade desviar de um obstáculo ou frear num piso escorregadio, tangenciar corretamente uma curva, fazer ultrapassagem de veículo longo, utilização de todos os acessórios, direção noturna onde se tem uma desorientação espacial, ainda falando ao celular, mandando um torpedo e muitos outros são ensinamentos que não podem deixar

de ser passado na 1ª habilitação e quando da educação continuada. A simulação da direção sob uso de bebida alcoólica seria outra importante utilização.

O recém-habilitado ignora que a 32 km/h é capaz de causar 5% de óbitos, que aumentando essa velocidade para 45 km/h a possibilidade de óbitos é de 48% e que se imprimir 62 km/h é possível ocorrer 85% de óbitos. Observe que ignorando a cinemática do trauma, isto é, o trauma produzido pela energia do movimento, continua a negligência do Estado fornecendo a CNH.

Aliás, vale lembrar que o motociclista chega a possuir a carta com treinamento prático em ambiente confinado, sem nenhum conhecimento prático no trânsito. Examinado também em ambiente confinado recebe a CNH e vai praticar o aprendizado individualmente no trânsito louco dos grandes centros. Aprendeu apenas a usar a primeira marcha e a se equilibrar sobre a máquina.

O candidato a outro tipo de veículo aprende, hoje, a conduzir o veículo no trânsito a 30 ou 40 Km/h, subir um auge e não deixar o veículo retroceder e fazer uma baliza (estacionar). Na realidade aprendeu apenas a fazer o veículo andar. As coisas mais simples são passadas. Esse é o mínimo fornecido nas aulas práticas como ensinamento na formação daquele que ao receber a CNH comemora como se tivesse conquistado um diploma universitário.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Mobilidade: aplicativo reverte corridas em reflorestamento na Amazônia

Um aplicativo de mobilidade, cujo uso já está sendo feito por moradores da cidade de Paragominas, no sul do Pará, promete converter as corridas em ações de reflorestamento da Amazônia.

De acordo com os seus desenvolvedores, o Tabb, como é chamado o aplicativo, foi lançado no fim do último mês de março. Ele tem a proposta de plantar uma muda de Andiroba a cada 50 viagens realizadas. A meta é plantar mais de mil mudas em áreas com degradação até o fim de 2023.

A perspectiva é que já nos próximos meses a ferramenta seja disponibilizada em outros municípios paraenses e da região amazônica.

FROTA

Os carros que compõem a frota própria do

Tabb, aplicativo que propõe o reflorestamento, fazem uso apenas de etanol como combustível, que emite 70% menos poluição, além de ser carbono zero, pois é neutro em termos de emissão de CO₂.

Cristiano Pedrosa, gerente de frota, afirma que até o segundo semestre, metade da produção de etanol que se usa para abastecer a frota será do Pará.

BIOCOMBUSTÍVEL DE ANDIROBA

A plataforma também visa transformar o óleo produzido pelas andirobeiras plantadas em biocombustível. Dessa forma, gerando emprego e renda para as populações ribeirinhas beneficiadas com as agroflorestas de andirobas advindas do “cashback verde”, programa do aplicativo de mobilidade.



Desafios: setor de transporte coletivo urbano acumula prejuízo de R\$ 36 bi

A pandemia causada pela Covid-19 causou uma perda não apenas de vidas, mas também financeira no caso do setor de transporte coletivo urbano, realizado por ônibus. O prejuízo no transporte coletivo é estimado em R\$ 36 bilhões, no acumulado entre março de 2020 e fevereiro de 2023.

De acordo com dados do levantamento realizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, além do prejuízo financeiro, houve também a redução de 90 mil empregos diretos no setor. Os dados são desde o início da pandemia até janeiro deste ano.

O estudo identificou, ainda, outro impacto para o setor: a interrupção da prestação de serviço por 55 operadoras ou consórcios operacionais no período. Registrou-se, ainda, 397 paralisações em 108 sistemas de transportes coletivos por ônibus.

Redução no número de passageiros e prejuízos no transporte

Além dos dados acima de prejuízo no transporte público, o setor sofre também com a recuperação do número de passageiros transportados no pós-pandemia. Ou seja, essa recuperação foi apenas parcial.

A pesquisa apontou que a demanda atual já atingiu 82,8% dos níveis verificados na pré-pandemia. Francisco Christovam, presidente-executivo da NTU, enfatiza que, ao contrário da expectativa de evolução positiva da demanda do transporte público, o prejuízo financeiro jamais será recuperado.

“Recuperamos cerca de 80% da demanda que tínhamos antes da pandemia, mas perdemos, definitivamente, uma parcela de clientes para o e-commerce, para o home-office, para os aplicativos e para a carona solidária. Não se trata de uma receita diferida, ou seja, de recursos que deixamos de receber, mas que poderemos reaver no futuro. É um dinheiro que nunca mais entrará no caixa das empresas operadoras”, afirma o executivo.

Desafios

A NTU destaca que o cenário atual está diante de desafios que devem ser superados a curto prazo pelas empresas: tentar recuperar os passageiros que deixaram o ônibus e optaram por outros modos de deslocamento; não perder mais passageiros e atrair novos clientes. “Estamos cientes de que esse desafio é muito maior agora. Isso porque, depois da pandemia alguns atributos da viagem sofreram mudanças significativas. Atualmente, os passageiros se tornaram



mais exigentes e, para eles, não basta que o serviço tenha regularidade e confiabilidade. Hoje, eles querem também pontualidade, segurança, conforto, menos lotação e melhores condições de espera dos ônibus nas estações de embarque e desembarque”, reforça o presidente.

O relatório da NTU revela ainda outro fenômeno do pós-pandemia, que é a implementação da tarifa zero, especialmente nas cidades de pequeno porte, com população menor do que 50 mil habitantes, que representam 55% dos casos.

Atualmente, já são no total 74 cidades brasileiras que adotam a tarifa zero. Dentre elas, 67 implementaram tarifa zero em todo o sistema de transporte, durante todos os dias da semana. Em apenas três cidades a tarifa zero abrange todo o sistema, somente em dias específicos da semana. E, nas quatro outras cidades contempladas com o projeto, a tarifa zero engloba parcialmente o sistema durante todos os dias da semana.

Marco Legal

O levantamento da NTU mostra ainda que, antes da Covid-19, apenas São Paulo e Brasília tinham subsídios expressivos em relação ao custo total de produção dos serviços. Enquanto hoje já são 59 sistemas de transporte urbano com subsídios permanentes, abrangendo 159 cidades no País.

O estudo também informa que houve a implementação de 153 iniciativas de concessão de subsídios pontuais em 138 sistemas de transportes coletivos urbanos. O objetivo era garantir

a continuidade da oferta de serviço durante a pandemia.

O presidente executivo da NTU destaca que, até o momento, 38 sistemas já fazem a diferenciação da tarifa de remuneração, que cobre os custos da prestação do serviço, para a tarifa pública – valor pago pelo passageiro – para realizar sua viagem. Essa prática já abrange 12 capitais e regiões metropolitanas e outras 26 cidades.

Prevista na Lei Federal nº 12.587/2012, essa separação de tarifas já está inserida em duas propostas de criação de um novo marco legal para o transporte público no Brasil. Uma delas tramita no Senado Federal: trata-se do Projeto de Lei nº 3278/2021, apresentado pelo então senador Antonio Anastasia, que torna obrigatória a separação das tarifas.

Há, ainda, uma segunda proposta, elaborada pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, órgão do antigo Ministério do Desenvolvimento Regional, atual Ministério das Cidades. No entanto, ainda não houve a apresentação no Congresso Nacional.

“O marco legal traz uma nova base jurídica que vai reconceituar a relação entre poder público e iniciativa privada”, explica Christovam.

Por fim, com a perspectiva de aprovação desse novo instrumento de reestruturação do transporte público, com foco nas melhores práticas de prestação de um serviço de qualidade, as empresas alimentam boas expectativas para o setor ao longo do ano.

Número de acidentes nas estradas continua a subir.

Mas redução de acidentes graves, feridos e mortos marca balanço da Operação Tiradentes 2023 da PRF

A Polícia Rodoviária Federal apresentou no dia 24 de abril os principais resultados da Operação Tiradentes 2023, encerrada às 23h59 do domingo (23). Um dos principais objetivos do reforço de fiscalização foi o de coibir

infrações como embriaguez ao volante, excesso de velocidade, falta de uso do cinto de segurança e, especialmente, ultrapassagens proibidas. Estas infrações estão diretamente relacionadas aos acidentes graves registrados

nas rodovias do país.

Quanto aos acidentes graves, a operação deste ano apresentou redução de 18% em relação ao mesmo período do ano anterior (21 a 24 de abril). A tendência também foi observada no número de mortos, que caiu 13%, e no número de feridos, 20% menor neste ano. Porém, o número de acidentes atendidos pela PRF aumentou 1% neste feriado.

Os resultados positivos na redução dos índices de violência no trânsito são frutos do direcionamento dado pela Polícia Rodoviária Federal nesta operação.

As ultrapassagens proibidas, que estão entre as cinco principais causas de acidentes graves nas rodovias, tiveram especial atenção. Durante o feriado, foram 5.337 autuações dessa natureza por todo o Brasil, 18% a mais que as 4.350 registradas no mesmo período do ano passado.

O combate à criminalidade também merece destaque. Durante o feriado, a PRF prendeu 545 pessoas em flagrante, e apreendeu mais de 2 toneladas de maconha e 413 quilos de cocaína nos 75 mil quilômetros de rodovias federais.



Operação Tiradentes 2022 / 2023 - Comparativo

Ocorrência	2022	2023	%
Mortos	68	59	- 13%
Feridos	898	720	- 20%
Acidentes graves	234	193	- 18%
Acidentes totais	736	746	+ 1%
Fonte: Diretoria de Operações da PRF			

Transporte de passageiros sobre trilhos cresce 28% em 2022

O setor de transporte de passageiros sobre trilhos brasileiro registrou aumento de 28% na quantidade de pessoas transportadas em 2022, com relação a 2021. A movimentação atingiu 2,3 bilhões de passageiros, superando o transporte de 1,8 bilhão de pessoas no ano anterior. Os dados fazem parte do Balanço do Setor Metroferroviário Brasileiro 2022, divulgado neste mês de abril pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos).

“No ano de 2022, após três anos de impacto da Covid-19, que marcou a maior crise setorial da história do transporte público, os operadores metroferroviários finalizaram o ano com um crescimento de 28% em relação aos passageiros transportadas no ano anterior. A crise sanitária trouxe uma nova dinâmica para as cidades, como a adoção de trabalho híbrido e remoto pelas empresas, o que reflete consideravelmente no volume de passageiros que utilizam os sistemas de metrô, trem urbano, VLT e monotrilho, já que o principal motivo de uso desse modo é para os deslocamentos casa-trabalho”,

explica Roberta Marchesi, Diretora Executiva da ANPTrilhos.

Os números positivos do setor também estão na expansão da malha metroferroviária que cresceu 22,7 km, com sete estações inauguradas em Fortaleza, Natal, João Pessoa e São Paulo.

Ao todo, são 1.129,4 km de trilhos urbanos e 629 estações em todo o Brasil.

Em relação à performance setorial, os índices demonstram desempenho positivo das operações com 99,8% de confiabilidade e 97% de regularidade na prestação de serviços em 2022. “O setor metroferroviário de passageiros manteve os seus indicadores e apresenta os melhores índices de mobilidade do país, tanto em termos de viagens programadas realizadas, quanto de cumprimento de horários previstos”, explica Roberta Marchesi.

Em relação aos desafios para 2023, Roberta ressalta: “O grande desafio para 2023 está na área regulatória. É preciso dar continuidade ao avanço das discussões em torno do novo marco regulatório do transporte público, para que se possa trazer diretrizes adequadas à realidade atual do financiamento e da



operação do setor no Brasil. Também é fundamental que o Governo Federal volte seu olhar para o transporte ferroviário regional de passageiros. Esse será o primeiro passo para a retomada desse segmento através da publicação da Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros (PNTFP)”.

Acesso ao transporte metroferroviário

O Brasil conta atualmente com 21

sistemas urbanos de transporte sobre trilhos, em 11 estados e no Distrito Federal. Eles são operados por 16 empresas, sendo 8 delas concessionárias privadas.

A maior extensão da rede metroferroviária brasileira está na região Sudeste. Ela representa 62,3% da extensão total; seguida das regiões Nordeste com 30,3%, Sul com 3,9% e Centro-Oeste com 3,5%.



JUDICIÁRIO

Lei que previa parcelamento de multas de trânsito no DF é inconstitucional

O STF, por unanimidade, aplicou a jurisprudência de que cabe à União legislar sobre trânsito e transporte.

Em decisão unânime, o Supremo Tribunal Federal (STF) declarou inconstitucional lei do Distrito Federal que estabelece regras para o parcelamento de multas aplicadas a veículos automotores. O julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6578, que trata da matéria, ocorreu na sessão virtual finalizada em 24 de março.

A Lei distrital 5.551/2015, questionada no STF pela Procuradoria-Geral da República (PGR), autoriza o parcelamento das multas em até 12 vezes e o pagamento por meio de cartão de crédito.



Competência da União

A Corte acompanhou o voto do relator, ministro Ricardo Lewandowski, pela procedência do pedido. Apesar de reconhecer a boa intenção de facilitar a quitação dos débitos, principalmente aos motoristas que usam seu veículo como instrumento de trabalho, o ministro verificou a inconstitucionalidade da norma.

Segundo o relator, o STF tem jurisprudência pacífica de que são inconstitucionais normas estaduais que facultam o pagamento parcelado de multas de trânsito, por usurpam competência privativa da União para legislar privativamente sobre trânsito e transporte (artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal). Ele lembrou que o Tribunal, em recente julgamento (ADI 5778), entendeu que só a União pode dispor sobre as formas de pagamento das multas aplicadas pelos órgãos de fiscalização de trânsito.

Lewandowski também registrou que já tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 5.450/2020 para alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB - Lei 9.503/1997), a fim de permitir o parcelamento das multas.

Relator mantém prisão preventiva de advogado que atropelou mulher no DF

O ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ) Sebastião Reis Júnior não conheceu do pedido de habeas corpus formulado em favor do advogado Paulo Ricardo Moraes Milhomem, preso pela suposta prática de homicídio qualificado tentado, por atropelar uma mulher após uma briga de trânsito.

Paulo Milhomem está preso preventivamente. Em agosto de 2021, ele seguiu Tatiana Fernandes Machado Matsunaga até sua casa e, quando a vítima desceu do veículo, passou com o carro por cima dela. O atropelamento ocorreu diante do marido e do filho da vítima, de oito anos. A mulher foi internada em estado grave, sobreviveu, mas ficou com sequelas neurológicas.

No habeas corpus, a defesa do advogado alegou que a decisão de manter a prisão evidenciaria falta de cuidado e de um exame criterioso e atento, por parte da Justiça, acerca dos fatos e do direto. Também sustentou que o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT), ao manter a conversão da prisão em flagrante em preventiva, não teria fundamentado a decisão, limitando-se a dizer que a



medida visa assegurar a ordem pública, além de mencionar elementos inerentes ao próprio tipo penal.

Reiteração de pedidos já apreciados pelo STJ

Ao não conhecer do pedido, o ministro Sebastião Reis Júnior apontou que o réu já havia interposto, em março do ano passado, o RHC 160.823, com o mesmo objeto, alegando constrangimento ilegal por deficiência de fundamentação da ordem de prisão e falta de contemporaneidade em relação aos fatos que lhe são imputados.

Com isso, o magistrado destacou que o presente habeas corpus ficou com o processamento prejudicado, por configurar mera reiteração de pedidos já submetidos ao STJ.

MP-SP abre investigação para apurar irregularidade no MobizapSP

O Ministério Público do Estado de São Paulo (MP-SP) abriu um inquérito civil para investigar o prefeito da capital paulista, Ricardo Nunes, pela prática de improbidade administrativa em virtude da criação do aplicativo de transporte individual de passageiro na cidade de São Paulo, o MobizapSP.

Também há a investigação do secretário de Mobilidade e Trânsito do Município de São Paulo, Ricardo Teixeira e mais 16 agentes públicos da municipalidade de São Paulo.

Todos são investigados por possível lesão ao erário público bem como violação de princípios constitucionais da administração pública, “com indícios de ilegalidade na participação de único licitante em procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública”, diz o texto do inquérito do MP, assinado pelo promotor de Justiça, Paulo Destro.

Também se investiga o Consórcio 3C, único interessado em participar da licitação e vencedor do leilão de concorrência para operar o MobizapSP, por 60 meses.

A formação do consórcio, que assinou o contrato com a prefeitura em 2022, é pelas empresas Consilux Consultoria e Construções Elétricas, CSX Inovação, e CLD Construtora, Laços Detectores e Eletrônica.

Conforme o MP, há informações de possível ilegalidade na contratação – para criação e funcionamento do aplicativo MobizapSP – do Consórcio 3C, “formado por empresas investigadas por desvio de verbas públicas no setor de transportes e de pagamento de propina em contratos de gestão de trânsito”.

O consórcio receberá remuneração por meio de cobrança de 10,95% sobre o valor da corrida realizada pelo condutor. Ou seja, sem fixação de um valor referencial médio do preço por quilômetro rodado e as demais arrecadações mensais. “O que poderia ensejar a destinação ilegal de repasses de subsídio (dinheiro público) para a manutenção do aplicativo MobizapSP. Dessa forma, ingressando a municipalidade de São Paulo em área reservada ao setor privado e sem qualquer interesse público”, diz o inquérito do MP.

O Ministério Público afirma também que a prefeitura de São Paulo não usou de todos os meios de informação ao seu alcance para a divulgação da abertura de concorrência. “Com a maior amplitude possível e desejável, tendo em vista a complexidade do objeto contratual”.

O MP ressalta ainda que o MobizapSP é a única plataforma gerida pela gestão pública para motoristas e passageiros que fazem viagens privadas. Dessa forma, “constituindo-se em um aplicativo da Prefeitura do Município de São Paulo (aplicativo público) de carro particular”.

“Não restou evidenciado por parte da Prefeitura do Município de São Paulo, a real necessidade de intervenção do ente estatal, atuando o Município como empresário, em setor da economia e iniciativa privada, sem previsão legal, ou a demonstração de relevante interesse público amparado na criação do aplicativo MobizapSP, diante da possível caracterização de concorrência desleal e desvio de finalidade”, diz o texto do inquérito. (As informações são da Agência Brasil)

LEGISLATIVO



Placa de RECÉM-HABILITADO poderá ser obrigatória para quem acabou de tirar a CNH

Tornar obrigatório o uso da placa de recém-habilitado durante o período de 4 meses. Este é o tema do PL 1223/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado José Nelto (PP/GO), o PL pretende obrigar que o condutor que acabou de tirar a CNH use uma placa de recém-habilitado durante o período de 4 meses. Conforme a matéria, a placa deverá ser um adesivo autocolante de ampla visibilidade e estar fixada no veículo do novo condutor.

Ainda de acordo com o PL, se aprovada, a medida valerá para a categoria A, B e AB e a não utilização da placa acarretará em multa (de valor não definido no texto). Ainda segundo o projeto, as autoescolas deverão disponibilizar o adesivo para seus alunos aprovados.

Conforme o autor do projeto, o objetivo protege a segurança no trânsito.

“A falta de prática do condutor aumenta a incidência de acidentes, oferecendo riscos às pessoas, atraso nos prazos de entrega e possíveis danos à carga. Dessa forma, infelizmente a imperícia no trânsito continua sendo um dos grandes problemas do setor de transportes”, justifica.

O deputado José Nelto (PP/GO), disse, também que é preciso ressaltar a importância de estabelecer métodos que visem assegurar vidas no trânsito. “Para que isso ocorra, a presente proposição disponibiliza uma medida simples e de baixíssimo custo. Isso auxiliará de modo eficaz a direção de condutores recém-habilitados e os demais conviventes do trânsito, evitando possíveis colisões e acidentes”, finaliza.

Contra-ponto

Em recente matéria publicada no Portal do Trânsito, Márcia Pontes, espe-

cialista referência no Brasil em superação do medo de dirigir e inovação pedagógica para o ensino da direção veicular, afirmou que o fato de estampar a condição de recém-habilitado pode criar uma armadilha e atrapalhar mais do que ajudar o condutor.

Para a especialista, assim como tem condutores experientes, que respeitam, existem outros que acabam causando mais confusão. “Eles aproveitam para tirar sarro, buzinar. Se for mulher então, aí é pior”, expõe Pontes.

O alerta da especialista, no entanto, vai além. De acordo com ela, em caso de sinistro de trânsito, é possível usar o adesivo de recém-habilitado contra o próprio condutor.

“O que era para ser um apelo à tolerância e paciência dos motoristas, acaba virando uma armadilha. Isso porque mesmo que não tenha sido o recém-habilitado o causador do acidente, a falta de experiência pode ser usada pelo outro condutor para culpá-lo e forçá-lo a pagar os prejuízos”, diz.

Pontes explica que tem sido cada vez mais comum, que diante de uma colisão em que um dos envolvidos seja um recém-habilitado, o outro motorista fotografar o adesivo para anexar aos autos do processo. “Quando o motorista é mal-intencionado, ele ameaça denunciar o recém-habilitado ao Detran ou à Justiça para provocar a perda da Permissão para Dirigir (PPD) e obrigar a fazer todo processo de habilitação novamente. Com medo, muitos condutores assumem os prejuízos e a culpa do acidente que não causaram”, avisa.

Tramitação

O PL aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.



Transportar bebida alcoólica no interior do veículo poderá se tornar infração de trânsito

Determinar como infração de trânsito, transportar embalagem não lacrada de bebida alcoólica no interior do carro. Esse é o tema do PL 4116/20 que tramita no Senado Federal.

De autoria do senador Eduardo Girão (PODEMOS/CE), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro. Ele irá tipificar a infração de transportar embalagem não lacrada de bebida alcoólica no interior do veículo. Conforme o texto da matéria, se o PL for aprovado, transportar ou manter em veículo, ainda que estacionado, embalagem não lacrada de bebida alcoólica, exceto no porta-malas ou no bagageiro, será a infração de trânsito de natureza grave, com multa de R\$ 195,23.

Transportar bebida no interior do carro

Conforme o senador, a ideia é inspirada nas chamadas open container laws. Eles estabelecem punições severas, em todas as jurisdições dos Estados Unidos, para o transporte ou mesmo para a permanência de bebidas alcoólicas no interior de veículos automotores. Vale até para veículos estacionados.

“Não há boa razão para o transporte de bebidas alcoólicas abertas junto ao condutor, se ele estiver pretendendo consumi-la apenas em sua casa ou outro lugar seguro. Portanto, para desincentivar esse comportamento, propomos torná-lo infração grave, com penalidade de multa”, justifica.

Ainda segundo Girão, com a bebida à mão, mesmo se passar por uma fiscalização, o condutor pode ingeri-la

após transpor eventuais pontos de verificação das autoridades de trânsito. “Isso é especialmente verdadeiro no ambiente urbano. Isso porque a disponibilidade da internet faz com que, por meio de aplicativos de trânsito ou de mensagens, os condutores possam rapidamente saber onde está sendo realizada uma blitz”, alerta.

Impactos econômicos e sociais

Conforme a justificativa do projeto, apesar das leis brasileiras estarem cada vez mais intransigentes com quem bebe e dirige, a condução de veículos automotores sob o efeito do álcool é elencada como uma das principais causas de acidentes no mundo e as vidas dos jovens brasileiros estão sendo ceifadas por trágicos acidentes automobilísticos.

Além disso, o trânsito mata mais de 40 mil pessoas por ano no país. De acordo com o Ministério da Saúde, o SUS atende entre 70% e 80% das vítimas de acidentes de trânsito. Esses acidentes são a segunda causa mais frequente de atendimento nos serviços públicos de urgência e emergência.

“Portanto, há um enorme impacto nos gastos públicos com a saúde e previdência social, despesas essas que, nem de longe, são compensadas pelo total de impostos arrecadados das indústrias de bebidas alcoólicas”, conclui o senador.

Tramitação

A matéria está na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado Federal bem como aguarda designação de relator.



Como transportar bicicleta no carro de modo correto

Não é de hoje que a bicicleta faz parte do dia a dia de muitas pessoas, das mais variadas idades. Mas como transportar a bicicleta no carro de modo correto?

A legislação não impede que a bicicleta seja transportada nos veículos. No entanto, nesses casos, é fundamental prendê-la corretamente para evitar possíveis acidentes durante o trajeto.

Embora nas picapes seja permitido transportar a bicicleta mesmo que fique com uma parte fora da caçamba, a medida que vai do centro da carga até o término da roda deve ter no máximo 60% de espaço entre os eixos do veículo. Além disso, a parte excedente da bicicleta deve estar sempre muito bem sinalizada, com uma luz vermelha e um objeto que reflita essa luz, sobretudo quando o trajeto for feito à noite.

Nas picapes, pode-se usar uma cobertura acolchoada que se instala na porta da caçamba, chamada o truckpad, que garante a integridade tanto da bike quanto do veículo que a transporta.

Outro ponto que o condutor deve se ater na hora de escolher o melhor transbike, é saber o número de veículos que cabem nele. Se for transportar mais de uma bicicleta ao mesmo tempo, o ideal é que tenha capacidade para tal quantidade. Portanto, antes de verificar



previamente se o suporte é ideal para o número de bikes que irá transportar, é importante se certificar se o modelo escolhido é compatível com o seu carro, pois, alguns possuem dimensões específicas.

Se atentar ao peso que os suportes sustentam é outro fator fundamental, pois, caso contrário, a bike pode cair e causar acidentes durante o percurso. De modo geral, a capacidade dos suportes costuma variar de 15 kg a 40 kg. Para garantir, consulte sempre o manual técnico, pois é onde essa e outras informações técnicas estão sempre descritas.

Após escolhido, instalado e a bike devidamente presa ao suporte, ela não pode atrapalhar a visibilidade das placas ou luzes do veículo, muito menos comprometer a estabilidade ou a condução. A única lâmpada que é possível cobrir pela bicicleta é a terceira luz de freio ou brake-light.

Vale ressaltar, ainda, que para transportar bicicletas na tampa traseira, é preciso utilizar a segunda placa.

Sabendo disso, agora vamos conhecer as opções de transbikes

Suporte para teto

Este é um dos suportes mais usados

pelos ciclistas, pois não afeta a iluminação, a abertura do porta-malas, nem a visibilidade da placa do veículo. A questão é que, para este modelo, o carro deve ter um rack de teto já devidamente instalado.

Dentre suas vantagens, destacamos o fato de não ter restrição quanto à lei de altura máxima permitida para cargas no teto, uma vez que o limite é 50 cm e não se aplica às bikes. Outro ponto positivo é o custo-benefício, pois, em sua maioria, são mais baratos sem perder a eficiência.

Suporte de engate

Este tipo de transbike, além de ser bastante eficiente, dificilmente danifica a lataria do carro. Porém, como dito anteriormente, nem todos os veículos estão aptos ao uso de engate. Outro ponto de atenção é que este tipo de suporte pode impedir o uso do porta-malas e cobrir as luzes e a placa.

Suporte para Estepe

É um dos modelos mais populares e uma opção bem prática para veículos que já contam com o espaço para estepe na parte externa do carro. Neles se permite a abertura do porta-malas ainda que esteja fixado. O processo de montagem deste modelo é rápido e prático na maioria das vezes, bastando, apenas, fixar o suporte na parte externa.

Veja dicas de segurança da PRF para dirigir em caso de queimada na via

A ocorrência de fumaça na pista, ou seja, uma queimada na via, não é uma situação climática, mas provoca falta de visibilidade semelhante à causada pela neblina, com algumas diferenças importantes. E, por esse motivo, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) faz um alerta aos motoristas sobre o risco de queimadas em rodovias.

De acordo com o órgão, ao se deparar com uma nuvem de fumaça nas proximidades da via, é recomendável que o condutor pare o veículo distante do local, no acostamento ou mesmo fora da via, e acione a PRF, pelo número de emergência 191. Dessa forma, o órgão fará a orientação e controle do trânsito.

“A inalação da fumaça pode provocar mal estar e confusão mental nos ocupantes do veículo”, informa a instituição.

A PRF também traz outras dicas de conduta diante desses casos. Veja

quais são elas:

- Ao trafegar sob essas condições, o condutor nunca deve atravessar a cortina de fumaça.
- É necessário fazer uma avaliação criteriosa da situação, estimar a extensão que deverá ser transposta e só prosseguir se realmente tiver segurança.
- Caso decida arriscar, o motorista deverá permanecer com o farol de luz baixa aceso, reduzir a velocidade, manter os vidros fechados, ligar o sistema de ventilação interna do veículo e seguir em frente.
- Jamais deve parar no meio do fumaçeiro pois isso pode provocar graves colisões.

“Além de provocarem acidentes, as queimadas também destroem as placas de sinalização e prejudicam a fauna. Há flagras de diversos animais silvestres agonizando no acostamento do leito da rodovia ou, ainda, sendo



atropelados ao fugir do fogo”, diz a PRF.

Ainda segundo o órgão, apenas em Goiás, nos últimos cinco anos, registrou-se 167 acidentes provocados por restrição de visibilidade dos motoristas, sendo que 194 pessoas ficaram com ferimentos e 14 pessoas morreram.

“Geralmente as queimadas são provocadas por latas, vidros e tocos de cigarros jogados no capim seco de forma irresponsável pelos próprios usuários das rodovias, podendo levar

a um incêndio incontrollável. A baixa umidade do ar e a vegetação seca facilitam a propagação do fogo”, explica a PRF.

A PRF alerta, ainda, para a necessidade de a população contribuir para a prevenção de queimadas. Nesse sentido, evitar jogar lixo e denunciar os casos de incêndio provocado. Conforme o órgão, quem for flagrado ateando fogo nas margens da rodovia poderá ser enquadrado em crime ambiental. A pena prevista, nesses casos, é de 2 a 4 anos de reclusão.

Projeto para pessoa com Síndrome de Down tirar a CNH

Pessoas com síndrome de Down e outras deficiências intelectuais ganham incentivo para tirarem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) por meio de um projeto desenvolvido pela Localiza – empresa de locação de carros. A intenção é promover a inclusão social no trânsito.

A Localiza informa que existem apenas duas pessoas com síndrome de Down que possuem CNH no Brasil, embora de acordo com dados do Ministério da Infraestrutura, existam mais de 78 milhões de condutores habilitados no País.

O projeto

A primeira ação do projeto será o pagamento por parte da Localiza, dos custos de emissões de CNH para 30 pessoas com síndrome de Down.

Em ação simultânea, a empresa



informou que irá atuar em parceria com o Instituto Mano Down. O objetivo será capacitar autoescolas que têm interesse em formar os novos condutores.

“Temos uma geração inteira de pessoas que viveram na mais completa exclusão e invisibilidade social.

A campanha traz o protagonismo para elas e cria oportunidades para que se desenvolvam, conquistem autonomia e espaço na sociedade”, comemora Leonardo Gontijo, fundador e diretor do instituto.

Como participar

Os interessados em tirar a cartei-

ra de motorista, por exemplo, podem se inscrever neste link. Os 30 primeiros aprovados receberão a informação de que terão os custos da CNH pagos pela Localiza. Estão incluídos exames médicos e custos com legislação, aulas de direção e exame final.

Processo de habilitação

O processo de obtenção da CNH é formado de várias etapas e, de acordo com as regras atuais, tem a validade de um ano. No caso da primeira habilitação, é possível candidatar-se à Autorização para Conduzir

Ciclomotores (ACC), categoria A, categoria B, categorias A e B, ACC e categoria B. Para isso, o candidato deve ser penalmente imputável (ter 18 anos), saber ler e escrever assim como possuir documento de identificação e CPF.

Pessoas com transtorno do espectro autista têm estacionamento reservado

No mês estabelecido pela Organização das Nações Unidas (ONU) para conscientização sobre o autismo, a Prefeitura de Belo Horizonte ressalta que todas as pessoas com transtorno do espectro autista têm direito à credencial de estacionamento para uso das vagas reservadas para portadores de deficiência, desde o ano passado. Belo Horizonte conta hoje com 1.121 vagas em toda a cidade, entre livres e rotativas.

A credencial de estacionamento para uso das vagas reservadas é um direito garantido por lei federal e regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para facilitar a vida de pessoas idosas e de pessoas com deficiência em seus deslocamentos. A BHTrans vem implantando essas vagas em pontos de maior demanda na cidade. Para poder utilizá-las, é preciso adquirir a credencial que garante esse acesso.

“O benefício é assegurado para qualquer pessoa com comprometimento de mobilidade, em função de seus impedimentos (de natureza física, mental, intelectual ou sensorial), em interação com barreiras ambientais (urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, no trânsito, nas comunicações e na informação, atitudinais, tecnológicas)”, diz a Prefeitura.



Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência

Essa condição foi estabelecida pela LBI (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, o Estatuto da Pessoa com Deficiência). Uma avaliação realizada pela Secretaria Municipal de Saúde comprova a condição para que a pessoa com deficiência possa usufruir do direito às vagas reservadas.

A BHTrans emite a credencial para identificar o beneficiário das vagas reservadas ao estaciona-

mento de veículos conduzidos ou que o transporte. O documento é pessoal e intransferível, válido em todo o território nacional e vinculado à pessoa com deficiência (e não ao veículo).

Para o uso das vagas reservadas, deve-se colocar a credencial no painel do veículo, ou seja, em local visível, com a frente voltada para cima. Para solicitar o benefício, basta acessar o portal de Serviços da Prefeitura de Belo Horizonte assim como seguir o passo a passo.

CARTAS

**FUTURO**

Incrível saber sobre o evento Smart City, realizado em Curitiba! Especialmente, saber sobre a grandiosidade da ocasião e a participação não só de diversas prefeituras do país, como visitantes de tantos países do globo. Que nossos governantes realmente se preocupem em preparar as cidades para conectar as pessoas e, finalmente, transformem o trânsito e a mobilidade!

Samuel Loya – Brasília/DF

CARREIRO

Seria engraçado, se não fosse trágico! Ter que abrir um “carreiro” em meio a uma rotatória para que os condutores possam desviar os espaços esburacados da estrada é o fim da picada. Pior ainda é saber que a estrada foi recentemente revitalizado, porém, o trecho onde existe a rótula não entrou no pacote da revitalização. Mais uma das incoerências da administração pública no Brasil.

Jeniffer Ávila - Chapecó/SC

DEMORA

Também fiquei indignado com o des-caso por parte do Governo Federal ao não definir quem iria comandar a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) passados quase dois meses de gestão. Depois de tanta demora, espero que a escolha tenha sido acertada e que a SENATRAN conte realmente com um comando e uma equipe capaz de promover essa atividade tão essencial para a nossa população.

Moacir Evangelista – São Paulo/SP

O NOVO

Sinceramente, não acredito que o Brasil esteja preparado para se incorporar produtivamente à nova tecnologia veicular. Mais provável que o cavalo passe encilhado e o que restará será consumir carros elétricos e autônomos produzidos pelos outros países, como sempre, como bem observou o Dr. José Roberto Dias. A sina de ser progressista ao avesso, burocrata e cartorário com carimbos, selos, controles e corrupção endêmica é difícil de abandonar.

Lucas Alves – Rio de Janeiro/RJ

RUÍDO

Diante de tantos percalços que enfrentamos no trânsito diariamente, confesso que o ruído sempre me pareceu o menor dos problemas. Porém, fiquei impressionada com o artigo do Dr. Dirceu comentando todas as mazelas que o barulho pode causar. Poluição sonora é um problema ambiental capaz de produzir sinais, sintomas e doenças e não podemos ignorar que os usuários do nosso transporte e toda a sociedade são vítimas.

Jane Müller – Florianópolis/SC

200 HORAS

É revoltante saber que, em 2022, o motorista brasileiro passou, em média, mais de 200 horas preso em congestionamentos nas principais cidades do país. Porém, me causou surpresa saber que São Paulo ficou em terceiro lugar, e não em primeiro, no ranking das cidades com piores trânsito e congestionamentos e mais ainda que, Curitiba, sempre tão ovacionada, ficou em quarto. Eu morro e não vejo tudo!

Cláudio Meurer – Campo Grande/MS

JUSTIÇA

Impressionada com a demora da justiça em julgar o caso do cantor João Paulo, da dupla João Paulo e Daniel, em virtude do acidente automobilístico que causou a sua morte, em 1997. São 26 anos de demora! Embora a vítima tenha contribuído para o acidente ao dirigir em alta velocidade e não utilizar cinto de segurança, certamente, o esvaziamento repentino do pneu foi determinante para a tragédia.

Simone Vilas Boas – Goiânia/GO

LIMITE

Acho que deveria haver um limite de idade sim para parar a dirigir. Se existe para começar? Por que não para parar? Conheço diversas famílias que não têm coragem de tirar o veículo de seus idosos, quando claramente, eles não têm a mínima condição de dirigir, colocando suas vidas e a de terceiros em risco. Se houvesse uma idade máxima, todos já iriam se conformando com a nova condição.

Sérgio Cunha – Cuiabá/MT

SILVIO SANTOS

Muito legal matar a saudade dos bons tempos de Programa Silvio Santos e saber que, antes mesmo das grandes montadoras multinacionais perceberem que o futuro dos automóveis seria a eletricidade, uma empresa brasileira já havia desenvolvido em 1974 aquele que seria o primeiro carro elétrica da América Latina.

Felipe Ramos – São José/SC

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

Art. 189. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente: (Redação dada pela Lei nº 14.440, de 2022)

Infração - grave;

Penalidade - multa.

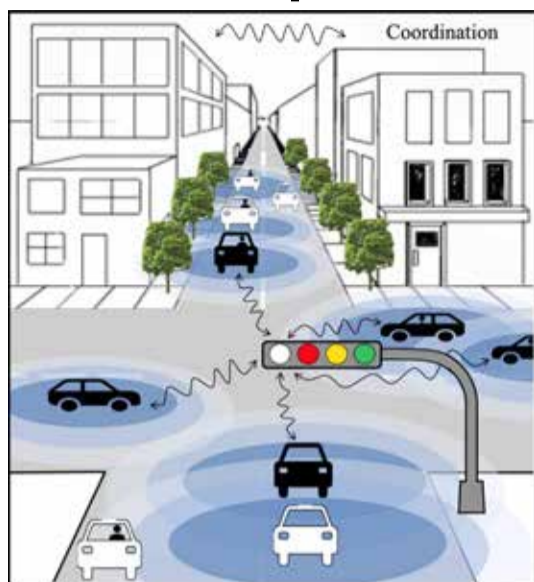
Semáforo com quatro luzes pode solucionar congestionamento no trânsito

Após estudo, engenheiros de transporte da North Carolina State University, nos Estados Unidos, estão propondo agora uma “luz branca” no semáforo, que permitiria que veículos autônomos ajudassem a controlar o fluxo do tráfego – e que os motoristas humanos soubessem o que está acontecendo. Em simulações computacionais, a nova abordagem com quatro luzes no semáforo melhora significativamente o tempo de viagem nos cruzamentos e reduz o consumo de combustível.

Tais veículos são vistos não apenas como uma categoria de automóveis mais moderna, mas, sobretudo como os que proporcionarão mais segurança no trânsito. E, por isso, apresentam um crescimento significativo no mercado automobilístico.

Na prática

De acordo com os pesquisadores, todos os veículos continuariam funcionando dentro da normalidade, utilizando o semáforo composto pelas luzes verde, amarela e vermelha. Já



com a chegada dos carros autônomos, os semáforos acionariam a luz branca, a partir de sensores automáticos para indicar aos carros comuns a presença de muitos veículos autônomos na pista. A luz branca só funcionaria quando houvesse muitos carros autônomos circulando naquela região.

O recurso é válido levando em consideração que, ao indicar aos demais veículos que os carros autônomos esta-

riam controlando o tráfego naquele momento, eles estariam simultaneamente, ajudando a melhorar o fluxo de trânsito.

Os pesquisadores explicam que o encontro entre os diferentes tipos de veículos seria controlado pelos veículos autônomos toda vez que a luz branca fosse ativada.

“Se um número suficiente de veículos autônomos se aproximasse da interseção, eles coordenariam o fluxo de tráfego e a luz branca instruiria os motoristas humanos a simplesmente seguir o carro à frente. Ao contrário, os semáforos tradicionais, vermelho-amarelo-verde, seriam utilizados para controlar o tráfego”, explica o estudo.

Ainda de acordo com o estudo, a cor da luz não precisa ser branca, mas sim uma cor reconhecível e universalmente aceita. Simulações com modelos de computador mostraram que a luz branca acelerou o tráfego em uma quantidade pequena, mas significativa, quando veículos autônomos compuseram entre 10 e 30% do tráfego total. Aos 30%, os

atrasos tiveram queda de 10,7%. No entanto, conforme o número de veículos autônomos aumentou, a velocidade do tráfego também apresentou alta.

Testes já realizados com semáforo de quatro luzes

Os pesquisadores, até o momento, só realizaram testes feitos em computadores. No entanto, embora não tenham sido avaliados na prática no dia a dia do trânsito, já mostraram resultados significativos. Dessa forma, demonstrando que a presença de uma quarta luz é necessária e eficiente para reforçar a importância dos carros autônomos no trânsito.

Além disso, o estudo indica que esse tipo de semáforo, além de oferecer um melhor desempenho para os carros comuns, mudaria consideravelmente a realidade do trânsito ao redor do mundo.

Os pesquisadores reconhecem, no entanto, que os carros autônomos não estão prontos para adotar a nova abordagem de computação. Assim como, nem os governos instalarão novos semáforos em todos os cruzamentos num futuro imediato.

ESPAÇO LIVRE

Mario Cezar de Aguiar*



Pacto pelas rodovias é pacto pela saúde

A FIESC demonstra há tempos: todos os nossos corredores rodoviários estão comprometidos. Apesar dos estudos e análises, o quadro não se modifica, frustrando os catarinenses. O mais grave: trata-se de um caso crítico de saúde pública, pois os acidentes ocorridos em SC drenaram dos cofres públicos R\$ 26 bilhões entre 2011 e 2022 (PRF/CNT-2022). É muito mais do que o valor necessário para melhorar as rodovias.

A situação afeta também a competitividade de todos os setores econômicos, já que o modal rodoviário representa 69% do nosso transporte. Perdemos competitividade, empregos, renda e arrecadação para o governo, sem falar nas emissões de gases de efeito estufa.

As obras precisam ocorrer dentro de um prazo razoável e factível, considerando as restrições orçamentárias do governo. Mas é necessário

tomar uma atitude, urgente! Por tudo isso, propomos um pacto entre Executivo federal, bancada federal catarinense e lideranças do estado para viabilizar os recursos para os investimentos nas BRs, por meio de um plano articulado de ações com duas linhas centrais:

1) Considerar a média de investimento do governo federal para infraestrutura de transporte nos últimos anos e manter este valor para realizar a manutenção, restauração, melhorias e ampliação de capacidade das BRs 282, 153 e 158, além de desapropriações, estudos e projetos.

2) Priorizar a destinação das emendas dos parlamentares catarinenses, especialmente as de bancada, para conclusão das obras das BRs 470, 280 e 163. Em 2023, o valor das emendas de bancada é de R\$ 284,8 milhões e das individuais de R\$ 690,7 milhões.

Este pacto deve ter como prin-

cípios: gestão impecável, previsibilidade e segurança nos contratos; abertura de novas frentes sem paralisações (DNIT); e a garantia e previsibilidade dos recursos (governo federal e parlamentares).

A partir desta construção coletiva, teríamos, finalmente, uma perspectiva para a conclusão destas obras fundamentais. Nada mais justo, considerando que, em 2022, SC arrecadou R\$ 107,3 bilhões em tributos federais e recebeu da União apenas R\$ 7,7 bilhões (SRF/CIAF).

O empenho da bancada parlamentar, do governo federal e de todos os envolvidos certamente terá o reconhecimento dos catarinenses, que, cotidianamente, sofrem as consequências da condição lastimável das nossas rodovias.

* Presidente da FIESC - Federação das Indústrias de Santa Catarina.

Ouvir música no trânsito pode relaxar, mas a desconcentração é um risco



Quando estamos dirigindo, é comum ligar o rádio para ouvir uma música no trânsito. Mas também é comum a dúvida: será que isso não nos desconcentra? Escutar o rádio e dirigir ao mesmo tempo são tarefas não executadas com igual foco pelo cérebro. “Na verdade, o cérebro humano não é capaz de se concentrar em várias coisas ao mesmo tempo, o que acontece é que ele tem a capacidade de alternar rapidamente entre diferentes tarefas”, explica o neurocirurgião Saul Almeida, diretor do Pronto-Socorro de Neurocirurgia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP.

Assim, tem-se a impressão de conseguir realizar várias ações, mas Almeida ainda acrescenta:

“A gente vai realizar essas tarefas de forma incompleta ou superficial. Isso acontece porque a tensão do cérebro fica dividida entre essas várias tarefas, e o resultado é uma diminuição da qualidade do que a gente está fazendo e, além disso, quando a gente alterna rapidamente entre tarefas diferentes, você acaba sobrecarregando o seu cérebro”.

Outros fatores dificultam ainda mais essa troca rápida entre atividades, principalmente quando

se fala de ouvir música. Marcelo Costa, professor do Instituto de Psicologia da USP, explica como os estímulos sensoriais fazem isso. “A gente está o tempo todo buscando informações do nosso ambiente: visualmente, auditivamente, enfim, todos os estímulos vão sempre recrutar a nossa atenção de maneira automática. Quando eu quero prestar atenção em algo, por exemplo, ler um texto, um artigo, eu uso um mecanismo de atenção voluntária. Ou seja, eu controlo onde é que eu quero deixar a minha atenção. Porém, a gente ainda está à mercê desses outros estímulos sensoriais, quer dizer, independentemente de eu estar voluntariamente concentrado nesse ponto, se a porta do meu escritório bater, eu vou parar de prestar atenção aqui, porque esse outro estímulo recrutou a minha atenção de maneira intensa”.

A mesma coisa acontece quando se escuta uma música. “O fato de a gente gostar da música que começou a tocar vai fazer com que esse estímulo ganhe uma saliência maior. Tudo isso, somado, aumenta a chance dessa música recrutar automaticamente a minha atenção”, completa Costa.

Volume para ouvir música no trânsito

Uma pesquisa realizada pela revista Auto Express e pela rede IAM RoadSmart compara diferentes gêneros de música como clássica, pop e heavy metal, no volume máximo. A conclusão do estudo foi que, de forma geral, o heavy metal distrai muito o motorista. Já a música clássica o mantém muito relaxado — o que também não é colocado como ponto positivo. Porém, muito se deve ao fato de que o volume estava no máximo.

“A música pode, sim, afetar a forma como a gente dirige, ela pode distrair a atenção do motorista e afetar sua concentração. Quando a gente está dividindo a nossa atividade cerebral entre duas tarefas, a gente acaba reduzindo a nossa percepção e o nosso tempo de reação enquanto a gente dirige. Além disso, a música alta pode dificultar que o motorista escute sons importantes como as sirenes, as buzinas. Ela também pode afetar pessoas de formas diferentes, dependendo do volume da música, o tipo de música que está sendo escutada e o nível de experiência do motorista”, coloca o neurocirurgião.

Equilíbrio

Entretanto, por mais que o cérebro não seja capaz de ouvir música e prestar atenção na estrada ao mesmo tempo, relaxar ao som do rádio ainda tem benefícios. “Um dos motivos pelos quais a música faz com que a gente reduza a nossa preocupação é exatamente o foco. Quando a gente ouve uma música, como ela tem essa capacidade de nos pegar afetivamente, principalmente uma música que a gente gosta, ela vai recrutar a nossa atenção para os componentes dessa música. Mesmo que eu ainda continue pensando no problema, uma parte da atenção vai estar ligada à música. Dessa forma, diminuindo um pouco o impacto que aquele problema tem. Esse sentimento positivo contrabalança com os negativos daquele problema”, informa Costa.

Almeida dá a dica para minimizar a perda de foco quando os fatores citados estiverem presentes. “Enquanto você está conduzindo o seu carro é importante tentar escolher uma música que seja agradável para você, mantendo ela num volume seguro para evitar distrações e garantir a sua segurança e a do seu veículo”. (As informações são do *Jornal da USP*)