

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Sonhos interrompidos
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Esperança

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Amaxofobia

PÁGINA 7

**Florianópolis
foi sede do
74º Encontro
Nacional dos
Detrans**

PÁGINAS 8 E 9

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - DEZEMBRO DE 2022 - ANO 11 - Nº 156

FÉRIAS ESCOLARES

Alertem seus filhos sobre os perigos no trânsito



Com a chegada do período de férias, aumenta o número de crianças circulando no trânsito. E o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) faz um alerta. Para evitar contratempos, os pais devem ensinar às crianças que brincadeiras devem ser feitas longe das vias. Ainda de acordo com o órgão, é preciso ensinar as crianças sobre os significados das cores dos semáforos e das placas de sinalização. Assim como, sobre a travessia na faixa de pedestres. (Pág. 10)

**Operação Rodovida
pretende reduzir
acidentes de trânsito
em todo o Brasil**

PÁGINA 11

**Congresso derruba veto e
estado será compensado
por investimento em
obras da União**

PÁGINA 6

**Brasil: carros
autônomos
no transporte
coletivo são uma
tendência viável?**

PÁGINA 16

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa. **SE BEBER NÃO DIRIJA.**



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
CAMINHÕES



ALTURA MÁXIMA
PERMITIDA



PROIBIDO
PARAR E
ESTACIONAR

EDITORIAL

Reflexões de final de ano

Mais um ano se encerra, mais um ciclo se fecha. É hora de rever o que deu certo e o que não deu tão certo. É hora de repensar nossas atitudes, o modo como vivemos, e mudar aquilo que foi ruim. É hora de reflexão.

E quando se trata de trânsito, não é diferente. Especialmente, ao nos aproximarmos de uma grande mudança política, com a posse de “novos” personagens em nível federal e estadual, é chegada a hora de refletir: o que deu certo no enfrentamento a violência no trânsito? E o que falta fazer para diminuirmos a carnificina que assola as ruas e estradas de nosso país?

Sabemos que a administração pública precisa e deve dar o primeiro passo, mas é preciso deixar claro que a construção de um projeto de segurança viária só terá sucesso com todos nós juntos com o mesmo objetivo. Todos devem se conscientizar que a mudança de comportamento salva vidas. Afinal, o trânsito somos nós!

E, neste momento de introspecção, cabe salientar que, de acordo com os dados do Infosiga, 94% dos acidentes fatais são causados por falha humana. As motocicletas lideram as estatísticas e correspondem a 34% dos óbitos. Outro dado preocupante é que os jovens com idade entre 18 e 29 anos correspondem a 24% das vítimas.

Certamente, a solução passa por uma postura mais responsável. Se de um lado é dever do Estado dar condições de segurança viária, por outro lado, o

cidadão precisa ter consciência que a atitude correta é fundamental. Mesmo com todas as condições de segurança presentes nas vias, a decisão de fazer o certo ou o errado é pessoal e sempre será assim.

Ao decidir fazer uma conversão proibida, ao escolher ultrapassar um semáforo vermelho ou ao atravessar a rua fora da faixa de pedestre, há consequências. Dirigir um carro acima da velocidade permitida na via para “ganhar uns minutinhos” ou após ter consumido bebida alcoólica coloca a vida do próprio e de outras pessoas em risco.

Nenhuma morte no trânsito é aceitável. Sabemos que os humanos cometem erros, são frágeis e que o sistema de trânsito deve ser construído justamente para protegê-los. Com o envolvimento da sociedade nessa corrente de proteção à vida e redução de acidentes no trânsito, temos a certeza de que iremos caminhar para um trânsito mais seguro.

No entanto, entendemos que a comunidade ligada ao trânsito brasileiro precisa melhorar o conhecimento sobre o assunto para poder disseminar o que sabe aos demais segmentos da sociedade. Somos um país com um nível precário de educação básica e quando falamos de trânsito, o abismo é maior ainda. Então, temos que melhorar a cultura de segurança do nosso povo, se realmente estamos dispostos a construir um país melhor e onde o respeito seja a marca maior.

Assim como nas demais áreas da vida, o trânsito tem como mola mestra a disseminação de informa-

ções e a participação da população na resolução de problemas é essencial, principalmente quando da implantação de mudanças, e só é considerada eficaz na medida em que a população alvo se conscientiza do seu papel como protagonista e modifica comportamentos indevidos. Uma comunidade mal informada não reage positivamente às ações educativas. É importante propor a participação da sociedade nas questões relativas ao trânsito da cidade, o que pensam, quais seus anseios e necessidades. Isto não é fácil, nem simples, muito menos rápido, mas tampouco impossível se contarmos com apoio das lideranças nacionais, o que é fundamental para o sucesso da empreitada.

O ponto mais importante para um grande avanço em favor do trânsito é a tomada de posição, por parte da sociedade, de que está na hora de agir e para isto temos de ter consciência da importância de fazer pressão sobre nossas lideranças para conseguir o que é de direito.

Assim, devemos começar pelo posicionamento individual, passando para o familiar para chegar ao coletivo e fazer chegar às entidades de bairros, lideranças religiosas, chegar à escada política, começando pelos vereadores, deputados estaduais e federais e senadores.

Devemos sempre lembrar que trânsito é vida e é dever de todos nós dar a devida proteção!

Que venha o Ano Novo! Mas que este não seja só mais um ano e, sim, que seja O ano da mudança! Da consciência! Da transformação!

NOTAS E FLAGRANTES

BAIXO ESCOLA



No último dia 1º de dezembro, os agentes de trânsito da cidade de Cascavel, no Paraná, realizaram uma apreensão inusitada. Além de quatro pneus carecas e a falta de regularização do veículo rebaixado, o ponto que chamou mais atenção dos agentes foi a presença dos adesivos “baixo escola”. Os adesivos traziam as palavras na cor preta e com fundo amarelo, fazendo alusão aos adesivos que ajudam a identificar um veículo de autoescola.

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



FLAGRANTE

Flagrante da irresponsabilidade em Governador Celso Ramos/SC. Além de obviamente não estar usando o cinto de segurança, a passageira também comete infração por colocar o corpo para fora do veículo através do teto solar, conforme preveem os artigos 65 e 252 do Código de Trânsito Brasileiro.

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) 99981-9363

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.



Sonhos interrompidos

Sem dúvida alguma nenhuma morte no trânsito é aceitável. Porém, quando nos deparamos com a tragédia ceifando a vida de jovens ainda no florescer da vida, parece nos doer mais a notícia.

Neste mês de dezembro, um atropelamento na Avenida Beira-Mar Norte em Florianópolis resultou na morte da acadêmica de jornalismo Sarah Araújo, de apenas 19 anos de idade, integrante da equipe da Rádio Ponto UFSC e das turmas da disciplina de Áudio e Radiojornalismo.

Atingida na calçada e arremessada para o canteiro central pelo veículo, que não parou no semáforo para pedestres, Sarah foi atropelada no dia 2 de dezembro, morrendo no momento do impacto.

A jovem era caloura da UFSC e se dedicava com entusiasmo aos estudos, com o objetivo de se tornar uma grande jornalista. Que tragédia! Que dor!

Além de cometer a infração de avançar o sinal, atropelando a estudante, o motorista fugiu do local sem prestar socorro. Que revolta! Que repulsa!

Até quando meu Deus?

Lamentavelmente, a cena se repete com frequência, resultado do alto índice de mortes no trânsito. Somente em 2021 foram 64.441 vidas interrompidas, de acordo com dados do Anuário da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Em muitas rodovias, por vezes, vemos cruzeiros eternizando a memória de uma vítima fatal de acidente de trânsito. Porém, dentro das cidades, a cena do crime é rapidamente apagada, pedestres e motoristas logo voltam a circular sem ter ideia da tragédia ocorrida ali.

Fica a dor para a família enlutada lidar. Se perdem os sonhos no caminho. Se vai a companhia. Cessam os risos.

E, sem anestesia, a vida tem que continuar. Mas como prosseguir diante de tanta dor?

Ainda que não tenha todas as respostas, de uma coisa tenho absoluta certeza: não podemos perder a esperança, nem desaminar de nossa luta diária por um trânsito mais humano e seguro.

Sabemos que a educação para o trânsito é o caminho. Porém, além do compartilhamento da informação desde o nível fundamental do

ensino, precisamos entender que a fiscalização ostensiva também educa e é preciso fazer doer no bolso, já que nem mesmo o risco da morte parece sensibilizar alguns.

Precisamos copiar o modelo de nações como a Suécia, que instituiu o programa Visão Zero, que estabelece que nenhuma morte no trânsito é admissível. E, de fato, não o é. A ideia, nascida em 1997, transformou o trânsito sueco em um dos mais seguros do planeta, influenciando o desenvolvimento de sistemas seguros de mobilidade em vários países.

Enquanto isso, no Brasil, nos “acostumamos” a contar nossos mortos como se não houvesse nada a fazer. Colocando a culpa no azar, na fatalidade... quando a responsabilidade cabe a cada um de nós, seja na posição de motorista, passageiro ou pedestre, mas especialmente, como cidadão, que cobra das autoridades competentes e luta por mais segurança nas estradas. Não nos contentemos com a tragédia no trânsito como se ela fosse obra do acaso, pois assim como nas demais áreas da vida, o mundo que queremos, depende de nós.

CURSO GRATUITO

O curso gratuito de Inovação Social na Educação para o Trânsito, uma iniciativa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em conjunto com o Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), teve as inscrições prorrogadas para 20 de abril de 2023 e o número de vagas aumentou para duas mil. O conteúdo do curso é parte do Programa Conexão DNIT.



RODOVIAS

Neste ano de 2022, os feriados de Natal e Réveillon caíram no sábado e no domingo, reduzindo os dias de feriado prolongado. Todavia, as rodovias que fazem ligação das capitais com o litoral tendem a ser as mais movimentadas nessa época do ano e merecem ainda mais atenção. A maior rodovia do Brasil é a BR-116, se destacando por alguns trechos ter um fluxo maior de circulação durante o verão. Além de ser a maior, ela também é uma das rodovias mais movimentadas nessa época do ano no Brasil. Já a BR-101, que interliga o litoral brasileiro, recebe um fluxo maior na altura da faixa litorânea de Santa Catarina.

Contran adia decisão sobre fim do curso teórico nas autoescolas

Aconteceu no dia 15 de dezembro, em Brasília, a última reunião do ano do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Estava na pauta a análise da nova resolução que regulamenta o processo de formação de condutores e que previa o fim da obrigatoriedade do curso teórico nas autoescolas, ou seja, na formação de condutores. O assunto, no entanto, não foi deliberado pelo Contran na reunião. A informação foi confirmada pelo Ministério da Infraestrutura.

Então, por enquanto, nada muda no processo de primeira habilitação.

A decisão aconteceu depois de o Gabinete de Transição do novo Governo, no nome do vice-presidente eleito Geraldo Alckmin, enviar um ofício ao Contran solicitando o adiamento dessa alteração no processo de formação de condutores.

“Esse é um tema que deve ser debatido pela próxima gestão com a profundidade adequada”, dizia o ofício.

Para Magnelson Carlos de Souza, pre-



sidente da Federação Nacional das Autoescolas (Feneauto), o Contran acertou na decisão. “Entendemos que o Contran, de maneira acertada, adiou a definição desta proposta, a fim de que haja ampla discussão pautada na seriedade e rigor técnico que o tema requer”, explicou.

Entenda o possível fim do curso teórico nas autoescolas

A Secretaria Nacional de Trânsito colocou em consulta pública, no mês de agosto, as minutas de duas novas resoluções do Contran, que substituirão a 789/20. A primeira regulamentan-

do o “Novo processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos” e outra aprovando o “Manual de Formação de condutor”. Chamou a atenção, no entanto, a possibilidade de tornar o curso teórico facultativo na formação de condutores.

A consulta teve um total de 26.740 contribuições, fato este nunca registrado nos processos de democracia participativa conduzidos pelo Ministério da Infraestrutura.

Ainda segundo Magnelson, algumas das alterações propostas não foram debatidas na Câmara Temática. Especialmente o fim da obrigatoriedade do curso técnico-teórico, o que representa um enorme retrocesso no processo de habilitação no Brasil.

“Reiteramos nosso posicionamento a favor da urgente revisão e modernização da norma, mas que ocorra com amplo debate de todos os envolvidos no processo”, afirma.

Governo confirma que não haverá cobrança do DPVAT 2023

O Presidente da República assinou a Medida Provisória nº 1.149, indicando a continuidade da Caixa Econômica Federal, na qualidade de agente operador do Fundo do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou Não – FDPVAT, para realizar a gestão de seus recursos e a gestão e a operacionalização dos pedidos das indenizações. Com a decisão, mantém-se em 2023 a isenção de cobrança de prêmio aos condutores de veículos, com a garantia de que as indenizações devidas continuarão sendo pagas com os recursos acumulados no Fundo do Seguro DPVAT.

O texto foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) do dia 22 de dezembro.

Neste momento, a Susep está adotando os procedimentos necessários para propor ao Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) a regulamentação complementar exigida pelo próprio texto da Medida Provisória.

O DPVAT também não foi cobrado em 2021 e 2022, no entanto é possível que no ano que vem a cobrança seja

retomada.

“Segundo as estimativas realizadas, não deve haver recursos para o pagamento das indenizações referentes aos acidentes de trânsito que ocorrerão após o ano de 2023, sem cobrança do prêmio do seguro”, alerta a Susep.

Gerenciamento da Caixa Econômica Federal

A Caixa Econômica Federal passou a ser o gestor do Seguro DPVAT de sinistros ocorridos desde o dia 1º de janeiro de 2021. Até então, a gestão era de responsabilidade da Seguradora Líder do Consórcio DPVAT.

Para a Susep, que fiscaliza a execução do contrato firmado com a Caixa para a gestão e operacionalização dos pedidos de indenização previstos na Lei nº 6194/74 (Lei do DPVAT), o serviço está sendo prestado de forma satisfatória e dentro dos parâmetros estabelecidos em contrato e na legislação em vigor.

“Em linhas gerais, os números relativos à agilidade de pagamento apresentados em 2022 mostram evolução consistente quando comparados com os dados de 2021. Ou seja, as indenizações sendo pagas dentro dos prazos



estabelecidos. A análise dos pedidos de indenização também vem sendo realizada de forma adequada, de acordo com os manuais de procedimentos da CAIXA e com a legislação em vigor”, finaliza o órgão.

O que é o DPVAT?

Criado pela Lei 6.194/74, o seguro DPVAT, pago anualmente por todos os proprietários de veículos do País, ampara as vítimas de acidentes de trânsito, independentemente do responsável. Ele oferece coberturas para três naturezas de sinistros: por morte, invalidez permanente assim como reembolso de despesas médicas.

Do total arrecadado com o seguro obrigatório, 45% destinam-se ao Ministério da Saúde para custear o atendimento médico-hospitalar de vítimas

de acidentes de trânsito. Outros 5% vão para os programas de prevenção de acidentes. Além disso, o restante (50%) vai para o pagamento das indenizações do seguro.

Valores de Indenização

O Conselho Nacional de Seguros Privados CNSP, órgão vinculado ao Ministério da Fazenda, definiu os valores de indenização do Seguro DPVAT. O pagamento destes valores em reais, e não em salários mínimos, foi ratificado pela Lei 11.482/07, art 8º.

Morte: R\$ 13.500,00

Invalidez Permanente: até R\$13.500,00

Despesas de Assistência Médica e Suplementares (DAMS): até R\$ 2.700,00

O prazo para solicitar o reembolso é de até três anos após o acidente.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

ESPERANÇA

Esperança, esse é o título original do Artigo que esperei até a undécima hora para escrever. O conteúdo seria outro, mas pode ser imprudente antecipar-me aos fatos. Troco o conteúdo, entretanto, mais do que nunca, mantenho uma profunda **esperança!!!**

As razões desse sentimento se mantêm firmes e fortes ao tratar dos **Avanços tecnológicos da indústria automobilística em 2022**.

Tomarei por base o pensamento de John Lee, revendedor da Mazda Motor Corporation, empresa japonesa fabricante de veículos, com sede em Hiroshima.

As cidades de Hiroshima e de Nagasaki, no Japão, são símbolos de resistência. Foram as vítimas do único momento da História em que armas nucleares foram usadas na guerra, contra alvos civis. Sobreviveram, se reconstruíram e a Mazda Motor Corporation é muito mais do que um exemplo, é um verdadeiro símbolo à dignidade humana, perfeita referência para o momento que vive a nossa Pátria.

“

A esperança tem duas filhas lindas, a indignação e a coragem; a indignação nos ensina a não aceitar as coisas como estão;

A CORAGEM, A MUDÁ-LAS.

Santo Agostinho



Os veículos movidos a eletricidade e ou híbridos marcaram este ano de 2022. Tornaram-se mais populares, com custos operacionais mais baixos e acabaram por conquistar os consumidores de várias partes do mundo.

Entre os avanços do corrente ano destaca-se a fantástica tecnologia veicular conhecida por células de combustível que *converte energia química em elétrica para alimentar um motor elétrico* e que além disso, provoca baixa emissão de carbono.

O *serviço de compartilhamento*, que permite alugar um automóvel por tempo fracionado, por hora ou dia, está crescendo no mercado automobilístico. Supera os custos adicionais de propriedade ou leasing do carro,

flexibiliza a vida do consumidor e reduz custos de manutenção. Já é visto como uma alternativa mais sustentável e conveniente do que possuir um carro.

A forte concorrência na indústria automobilística faz desta, uma indutora do desenvolvimento. Um dos fatos mais promissores que se assistiu foi a tração inteligente nas quatro rodas, um novo tipo de sistema de tração, que *usa sensores para monitorar constantemente o comportamento de cada roda*. Se uma roda começar a patinar, o sistema enviará automaticamente mais potência a essa roda para manter a tração, algo simplesmente fantástico!

Pesquisas sobre aerodinâmica ativa desenvolveram uma nova tecnologia que permite aos *carros se ajustarem de forma a melhorar a eficiência e o desempenho do combustível e tornar o carro mais estável em ventos fortes*.

Alguns carros já podem contar com *para-brisas de realidade integrada visando a segurança veicular*. Esses para-brisas usam uma câmera de vídeo e um *display frontal* para projetar informações no para-brisa, como direções, passo a passo, ou limites de velocidade.

A *frenagem autônoma de emergência* é um outro recurso complementar de segurança. Sensores detectam quando o carro está prestes a colidir com outro objeto. Os freios automáticos reduzem a gravidade da colisão.

Seguramente, a proteção da vida e do meio ambiente foram as grandes conquistas alcançadas pela tecnologia automobilística nos últimos tempos.

Tudo isso, está ajudando acelerar a chegada definitiva dos carros autônomos, já em teste em várias partes do planeta. Estes são equipados com *sensores e softwares para navegar sem intervenção humana*. Ainda em desenvolvimento, mas para em breve nas vias de todo o mundo.

O desafio a se enfrentar são os algoritmos de aprendizado da máquina para reconhecer e discernir entre objetos em movimento e estacionários, para que entrem na produção em escala.

Os carros autônomos ocasionarão uma verdadeira revolução pois fornecerão aos passageiros *opções incríveis como streaming de música, streaming de vídeo, integração de mídia social e um fantástico serviço de localização*.

Desejo aos nossos leitores um **“Feliz Ano Novo”**, e o faço através das palavras de **Santo Agostinho**, para quem a **“esperança tem duas lindas filhas, a indignação e a coragem: a indignação nos ensina a não aceitar as coisas como estão e a coragem a mudá-las!”**

Façamos a nossa parte...

Feliz 2023!!!

* **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 – Cesusoc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

Congresso derruba veto e estado será compensado por investimento em obras da União

O presidente da Federação das Indústrias de Santa Catarina (FIESC), Mario Cezar de Aguiar, considera uma decisão justa a derrubada do veto presidencial ao artigo 181 da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO 22), que prevê o abatimento da dívida dos estados com o Tesouro Nacional do montante utilizado na execução de obras de responsabilidade da União. A lei (número 14.436) foi aprovada pelo Congresso em 09 de agosto passado, mas tinha sido vetada pelo presidente Jair Bolsonaro. No dia 22 de dezembro, o veto foi derrubado nas duas casas legislativas – na Câmara Federal, 391 deputados votaram pela derrubada do veto e 25, pela manutenção; no Senado, foram 64 votos pela derrubada e dois pela manutenção.

Aguiar salientou a elevada adesão da bancada catarinense pela tese da derrubada do veto, que foi defendida no início da semana pelo Conselho das Federações Empresariais, em ofício enviado aos parlamentares que representam Santa Catarina. Entre os 16 deputados federais, 12 votaram pela derrubada do veto, dois pela sua manutenção e outros dois estavam ausentes da sessão. Já no Senado, os três senadores catarinenses optaram pela compensação dos investimentos nas obras federais.

“Tivemos um exemplo recente em Santa Catarina. Nos últimos dois anos, o governo de Santa Catarina investiu R\$ 465 milhões em obras nas BRs 470, 280, 285, 163 e 282, evitando sua interrupção por falta de recursos federais, o que agravaria ainda mais a péssima



Duplicação da BR 470 foi uma das obras federais em SC que receberam recursos estaduais (divulgação/DNIT)

qualidade de nossa malha viária; é justo, portanto, que o estado seja compensado com o abatimento desse valor em sua dívida com a União”, argumenta o presidente da FIESC. “Essa compensação é necessária para o pacto federativo e fundamental para que no futuro o estado possa realizar mais investimentos”, enfatiza Aguiar.

A FIESC apoiou os investimentos estaduais na malha federal desde o início do debate sobre a iniciativa, mas sempre defendeu que o estado deveria ser compensado. Nos últimos dias, além de contar com o apoio do COFEM, articulou com federações industriais de outros estados a mobilização para derrubar o veto.

Apresentada concessão do Transporte Aquaviário na Grande Florianópolis

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do Transporte Público Aquaviário de Passageiros na Grande Florianópolis foi o foco de uma audiência pública organizada pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade no dia 12 de dezembro, na Capital Catarinense.

A audiência pública é um dos últimos passos que antecedem a licitação para a concessão modal. Passada essa etapa e a consulta pública, o processo vai para a análise do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina (TCE-SC). A próxima fase é a licitação.

“Estamos cercados de mar. Por isso, o tema foi uma das nossas prioridades na Infraestrutura. É inacreditável que as únicas ligações com o continente sejam rodoviárias: três pontes por onde passam 170 mil veículos diariamente, sendo 75% das viagens motivados pelo trabalho”, destaca o titular da pasta, tenente-coronel Thiago Vieira, ressaltando que o transporte aquaviário é pauta há 40 anos na Grande Florianópolis.

O estudo apontou viabilidade para duas rotas, com tarifas de, no máximo, R\$ 6,50:

De Barreiros ao Centro de Floria-



nópolis – trajeto com 28 minutos de duração

Da Beira-Mar de São José ao Centro de Florianópolis – trajeto com 27 minutos de duração

Para a maior parte dos passageiros, o tempo da viagem será reduzido, em relação ao trajeto realizado por terra. Estão previstas travessias diárias de 15 em 15 minutos, entre as 5h e a meia-noite, em barcas com capacidade para 140 passageiros.

Melhorias

A empresa vencedora da licitação

deverá construir três terminais de passageiros, com estrutura moderna, píer flutuante, rampa de embarque, espaços comerciais, praça de alimentação, estacionamentos e integração com o modal rodoviário.

Em Florianópolis, por exemplo, a estação aquaviária ficará ao lado do CentroSul e contará com acesso ao TICEN por meio de passarela. Em contrapartida, o Estado aporta R\$ 259 milhões, pagos à empresa ao longo de quatro anos.

“Este é um grande passo para

melhorar a mobilidade na Grande Florianópolis, um projeto há muito tempo aguardado. Vale frisar que essa é uma das etapas que antecede o edital de licitação, não estamos lançando a licitação neste momento, e sim, todos os documentos que serão para a audiência e a consulta pública. Posteriormente, haverá a análise do Tribunal de Contas do Estado, assim como em todos os projetos de PPI que estão avançando em Santa Catarina”, enfatiza a secretária adjunta da Fazenda (SEF), Michele Roncalio. O EVTEA

O caminho para a concessão do Transporte Público Aquaviário Intermunicipal de Passageiros começou em 2020, quando a SIE firmou parceria com o BID para estudar a viabilidade do modal. Foram mapeadas cinco possíveis rotas. A audiência pública vai apresentar um estudo posterior, ainda mais aprofundado, realizado posteriormente pelo Grupo de Consultores, consórcio formado por seis empresas (liderado pela Moysés & Pires Sociedade de Advogados), vencedora da PMI. Todo este material serviu como base para a elaboração das minutas do edital, contrato etc.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Amaxofobia

Medo excessivo e irracional de dirigir.

Interessante, uma coisa que era brinquedo na infância onde se fazia coisas mirabolantes com o carrinho, velocípede, patins, carrinho de rolimã e repentinamente, na vida adulta, transformar-se num objeto de total rejeição, medo e muitas vezes de pavor.

A sensação de medo é consequente a liberação de determinados hormônios no organismo, principalmente adrenalina e noradrenalina, mas outros hormônios são liberados e causam imediata aceleração cardíaca. Na verdade, é a maneira do organismo responder a uma estimulação contrária, física ou mental com objetivo de fazer o indivíduo partir para luta ou fuga.

O medo sempre existe quando começamos a aprender a dirigir. Ele persiste durante algum tempo após tirarmos a CNH e vai desaparecendo à medida que a experiência se torna presente. Esse medo inicial é porque já não temos o instrutor ao lado o que faz aumentar a preocupação com o trânsito e a possibilidade de sinistros.

Mas por incrível que possa parecer, 6% da população Brasileira, isto é, 12,9 milhões de brasileiros são portadores desse medo de grau maior ou menor que, cientificamente é chamado de amaxofobia.

Estimamos que entre motoristas, cerca de 2 milhões não dirigem por medo ou ansiedade.

Isso é caracterizado como medo excessivo e irracional de dirigir ou mesmo estar dentro de um veículo, o que é bem semelhante ao transtorno de ansiedade. O pensamento está voltado para os riscos de um sinistro, levando ao estresse e, muitas vezes, ao pânico. Esse estresse é a perda da capacidade de adaptação à situação vivida naquele momento e o indivíduo descompensa.

Alguns portadores do medo excessivo têm histórico de traumas, sinistros, experiências negativas, medo de perder a direção, atropelar alguém, bater o veículo, matar ou morrer. Múltiplas outras causas, como pânico com os congestionamentos, medo de estar sendo observado, críticas de acompanhantes são outros fatores capazes de levar o indivíduo a ficar preocupado e temeroso com a direção veicular.

Esse medo é sempre desproporcional a situação vivida e pode surgir com informações e visuais da mídia em geral, como no noticiário de televisão, que é assustador.

Dirigir para 94% da população portadora da Carteira Nacional de Habilitação sempre é prazeroso. Mas para o portador de amaxofobia, torna-se sofrimento.

Os sintomas mais comuns desse estranho medo são:

Boca seca, transpiração, tensão muscular, batimentos cardíacos alterados, dor no peito,

dores de cabeça, agitação, formigamento, vertigens, tremores, falta de ar, suor nas mãos, etc.

Quando isso está presente, é necessário buscar tratamento que é feito pelo psicólogo e, algumas vezes, há necessidade de acompanhamento psiquiátrico.

Seria interessante o diálogo, troca de experiências relacionadas à amaxofobia com grupos portadores do quadro. Na realidade, com uma troca de informações, experiências vividas vemos a recuperação de múltiplos portadores que se encontravam no grau leve ou mesmo moderado da fobia. Estimamos que 80% saem do quadro e partem para direção veicular seguros e sem aqueles sinais e sintomas que por várias vezes o levaram ao pânico. Sempre há indicação para uma avaliação e conduta do psicólogo e raramente do psiquiatra.

O equilíbrio, pensamento positivo e a vontade de querer superar certamente farão do motorista um indivíduo seguro, responsável, seguidor das regras de trânsito e consequentemente sem transgressões, sinistros ou medo.

* 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.

ANTT lança pesquisa para usuários avaliarem as rodovias federais concessionadas

O levantamento vai até o dia 31 de dezembro e conta com o apoio da CNT.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) convida os transportadores de todo o país a participar de pesquisa da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sobre rodovias federais. O levantamento visa avaliar o grau de satisfação dos caminhoneiros com rodovias pedagiadas. Com essa iniciativa, a ANTT busca a melhoria nas condições de tráfego pelo país e aprimorar as diretrizes de regulação e fiscalização das rodovias concessionadas.

A enquete está aberta no site da Controladoria Geral da União (CGU). É possível acessar por meio do site da ANTT e vai até o dia 31 de dezembro.

Ao responder a pesquisa da ANTT sobre rodovias federais, o transportador emite sua opi-



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

nião assim como atribui notas de satisfação ou insatisfação ao trabalho das concessionárias de pedágio. A avaliação ocorre pela internet e busca ouvir, principalmente, as condições de rodovias federais pedagiadas no país.

Pelo site, o usuário escolhe a concessionária que deseja avaliar. E, na sequência, responde a questões

relacionadas à qualidade do asfalto, tempo gasto para percorrer trajeto e para a travessia da praça de pedágio entre outros. A avaliação é rápida e dispensa identificação do participante.

Condições das rodovias

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) e o SEST SENAT divulgaram, no mês passado, os resultados da 25ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias. Os dados do estudo apontam que o Estado Geral das rodovias brasileiras piorou em 2022. Dos 110.333 quilômetros avaliados, 66,0% foram classificados como Regular, Ruim ou Péssimo. Ou seja, em 2021, esse percentual era de 61,8%. (As informações são da Agência CNT de Notícias)



74° Encontro Nacional dos Detrans

Santa Catarina foi sede, pela primeira vez, do Encontro Nacional dos Detrans. O Resort Costão do Santinho, em Florianópolis, recebeu o evento, que está na 74ª edição e foi realizado de 09 a 11 de novembro.

Ao dar as boas vindas, a presidente do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC), Sandra Mara Pereira, destacou quão gratificante foi para o Estado sediar esse importante encontro: “Ficamos muito honrados e felizes em trazer esse evento para cá e com certeza será um momento de muito aprendizado para todos”, avaliou.

No dia 9, o evento iniciou com um painel, que teve como palestrante o secretário Nacional de Trânsito, Dr. Frederico Carneiro, e ao longo do dia, o participante teve acesso a uma programação ampla, que culminou com o Fórum Permanente dos DETRANs e SENATRAN, além de um espaço para networking e visita a estandes.

PAINEL 04

O MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, participou do painel 04, que tinha como **Tema: Melhorias**

nos processos de formação e habilitação de motociclistas para redução de acidentes. O presidente da entidade, Roberto Bentes, a convite do ITRÂNSITO - Tecnologia e Segurança da Informação S/A, proferiu uma palestra sobre: **Acidentes de trânsito envolvendo motociclistas.**

Dentre as informações apresentadas, Bentes destacou que os números acendem o alerta para a necessidade da discussão da violência e mortalidade no trânsito, sobretudo para pessoas que pilotam veículos de duas rodas, que ultrapassou a quantidade de automóveis no país em 2022. “Conforme pesquisa da UFMG, a **Morte de motociclistas cresceu mais de 53% no Brasil em 30 anos.** Vejam os números:

Mortes de motociclistas

Brasil (em números absolutos)

1990: 6.156 óbitos

2019: 15.138 óbitos

1990: 7,3 óbitos para cada 100 mil habitantes

2019: 11,7 óbitos para cada 100 mil habitantes”.

Em seguida, o presidente citou o doutor em Segurança de Trânsito pela Universidade Livre de Bruxelas (Bélgica), David Duarte Lima, que também é mestre em Saúde Pública pela Universidade Católica de Louvain (Bélgica), que compilou e analisou os dados do Ministério da Saúde.

Segundo o especialista, a explicação para o



Paulo Bentes (centro), tendo a sua esq. Marcos Sá, ambos diretores do ITRÂNSITO e o Presidente do Monatran.

aumento no número de mortes por acidentes de trânsito está relacionada ao tipo de veículo que está envolvido no acidente. Em todas as categorias analisadas, o número de vítimas vem caindo ano a ano, apenas duas apresentam estabilidade ou crescimento: a de ciclistas e a de motociclistas. “Atualmente podemos dizer que cerca da metade do número de mortos no trânsito é decorrente de acidentes envolvendo motocicletas e a tendência é esse número não reduzir tão cedo”, disse.

“A motocicleta é um veículo barato, ágil, além disso consome menos combustível e, em muitos casos, substitui o transporte público. Além disso, ela já vem com um emprego garantido, que é o de entregador”, completou, observando que este é um ponto que deve ser levado em consideração pelas políticas públicas municipais, estaduais e federal. “No Maranhão, por exemplo, há três vezes mais motos do que habilitados na categoria A. E isso se repete em outros estados. Não há fiscalização e para boa parte da população a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) hoje custa muito caro”, lamentou.

R\$ 279 milhões ao SUS

Bentes prosseguiu dizendo que o número de internação de motociclistas envolvidos em



acidentes de trânsito bateu recorde nos sete primeiros meses de 2021. “Ao todo, foram registrados 71.344 ocorrências, número 14,3% maior que o registrado em 2020 e 8,3% mais alto que o computado em 2019. O meio de transporte que se intensificou durante a pandemia representa 54% de todos os sinistros de trânsito no Brasil”, afirmou.

O presidente também comentou um estudo divulgado em setembro de 2021 pela Abra-met (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego) que alerta sobre a crescente taxa de acidentes com motos e as consequências que isso traz para o sistema de saúde pública. “Além dos danos – que podem ser até irreversíveis – estima-se que o Sistema Único de Saúde (SUS), gastou R\$ 107,9 milhões para tratar motociclistas que sofreram traumas entre janeiro e julho deste ano”, comentou, questionando o que poderia ser feito para reverter esse absurdo trânsito que destroem vidas, famílias e para os quais os governos negligenciam.

“Três atitudes são essenciais: Educação, Fiscalização e Punição”. Foi o que afirmou, o presidente do MONATRAN, concluindo sua participação: Em cima desses três itens que os governos e a sociedade precisam atuar de maneira permanente para mudar a cultura sobre mobilidade humana, tornando-a segura e responsável.

A seguir, ainda dentro desse Painel, o Advogado Paulo Bentes, Membro da Comissão de Trânsito da OAB/PA, Conselheiro do Conselho Estadual de Trânsito do Pará e Diretor Jurídico da iTrânsito, falou sobre o Processo de formação e habilitação de motociclistas. Em seguida, o Sr. Anderson Castro – Diretor Operacional do DETRAN/AC, expôs sobre o Monitoramento de aulas e exames motocicletas no Estado do Acre. Complementando o Painel, o Engenheiro da Computação, Marcos Sá, Diretor de TI da iTrânsito, fez uma exposição sobre Tecnologia para monitoramento de aulas e exames de motocicletas.



Roberto Bentes acompanhado dos diretores do iTRÂNSITO

Férias escolares e a segurança das crianças no trânsito

Com a chegada do período de férias, aumenta o número de crianças circulando no trânsito. E o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) faz um alerta. Para evitar contratemplos, os pais devem ensinar às crianças que brincadeiras devem ser feitas longe das vias.

Ainda de acordo com o órgão, é preciso ensinar as crianças sobre os significados das cores dos semáforos e das placas de sinalização. Assim como, sobre a travessia na faixa de pedestres.

“O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) indica que a forma mais adequada do pedestre circular pelas ruas é utilizando, sempre que existir, as calçadas, faixas de pedestres e passarelas. Além disso, nunca deixe a criança passear de carro sem fazer uso dos dispositivos de segurança como cintos e cadeirinhas”, orienta.

Já o condutor, nesse e em qualquer período, deve dirigir com o objetivo de prevenir os sinistros.

O órgão orienta que deve-se respeitar as velocidades máxima e mínima, atento às ações de outros motoristas e das condições adversas do clima e das pistas. E, principalmente, prestando atenção aos usuários das vias.

“Com atitudes simples como essas, muitas vidas são poupadas e o trânsito



fica mais seguro”, afirma o DNIT.

Segurança no trânsito no período de férias: uso da cadeirinha

É sempre válido informar sobre o uso de sistemas de retenção para todas as crianças menores de dez anos ou que ainda não tenham alcançado 1,45m de altura.

De acordo com Paulo Pêgas, doutor em engenharia de transportes e consultor da CEPAL/ONU para custos de acidentes de transportes, o cinto de segurança é projetado para pessoas com no mínimo 1,45m de altura.

Se a criança ainda não atingiu essa altura, por exemplo, ela precisa usar o assento de elevação para evitar que se machuque gravemente em caso de

acidente.

“É muito comum o caso de lesão de carótida ou na cervical, resultando em tetraplegia. Não só em crianças, mas em pessoas de baixo peso e baixa estatura”, explica o especialista.

Veja como deve ser feito o transporte das crianças em automóveis, conforme o Contran:

Bebê-conforto: destinado ao transporte de crianças de até um ano de idade e até 13 kg. Instala-se o equipamento de costas para o movimento.

Cadeirinha: crianças de um a quatro anos de idade, que tenham entre 9 e 18 kg, devem usar o dispositivo.

Assento de elevação: indicado para transporte de crianças de quatro a sete

anos e meio de idade que não tenham atingido 1,45 m de altura. O peso deve estar entre 15 e 36 kg.

Cinto de segurança: crianças com mais de sete anos e meio de idade até dez anos que ainda não tenham atingido 1,45 m de altura devem estar no banco traseiro, bastando usar apenas o cinto de segurança.

A idade como fator determinante para o uso ou não do assento de elevação pode não corresponder com a altura correta para o uso apenas do cinto de segurança.

“Uma criança brasileira de sete anos e seis meses, do sexo masculino, por exemplo, tem em média entre 1,18m e 1,28m de altura. Bem como as do sexo feminino, tem em média entre 1,17m e 1,27m. Só a partir dos 11 anos é que começam a chegar perto da altura de 1,45m que é a medida projetada para o uso do cinto de segurança”, argumenta Pêgas.

De acordo com o especialista, o fator limitante deve ser a eficácia do cinto.

“Antes da criança atingir o limite da idade, bem como peso ou altura, ela tem que estar no sistema de retenção adequado. Essa é uma norma de proteção. Antes de tudo, o fundamento é técnico, ninguém inventou estes números”, argumenta.

PRF alerta sobre cuidados com o transporte de objetos soltos no veículo

O transporte inadequado no interior do veículo de objetos soltos como bolsas, mochilas e outros objetos podem causar acidentes graves.



Um grande erro que muitos motoristas cometem é o de não se atentar para o transporte de objetos deixados soltos no interior do veículo. Em razão de uma frenagem de emergência ou durante uma manobra brusca, alguns objetos soltos podem ser arremessados e atingirem o condutor, os passageiros ou partes do veículo, causando acidentes.

De acordo com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), o transporte cotidiano de bolsas, mochilas, malas, caixas e outros equipamentos representam um perigo iminente para os ocupantes do veículo se não estiverem devidamente acondicionados.

“Um objeto pesado arremessado pode ferir gravemente um dos passageiros do veículo e, em casos mais extremos, provocar mortes. Caso o motorista seja atingido, dependendo da gravidade da lesão, pode não ser possível evitar um acidente de trânsito”, alerta o órgão.

Os locais corretos para transporte de objetos soltos, de acordo com a PRF, são o porta-malas ou o porta-luvas do veículo.

Dicas para acomodação de bagagens no veículo

É fato que a bagagem, bolsas e sacolas soltas no veículo podem se tornar uma condição adversa. Além disso, podem colocar em risco a segurança no trânsito.

Por esse motivo, o ideal é transportá-las no porta-malas do veículo.

O especialista Celso Alves Mariano, que é diretor do Portal do Trânsito, também faz outras recomendações de segurança.

“Não é recomendável trafegar com o veículo excessivamente carregado, pois isso afeta diretamente a forma de efetuar manobras. Além disso, pode reduzir a visibilidade do condutor e aumentar as distâncias de frenagem”, explica.

Veja dicas para acomodação de bagagens no veículo:

- Coloque volumes mais pesados no fundo;
- Malas devem ficar no fundo do porta-malas e também nas laterais porque no meio recomenda-se colocar volumes de menor peso e menor tamanho.
- Mochilas normalmente têm menor peso e devem ficar por cima das malas,
- Sacolas mais leves devem ser deixadas por último, assim como caixas de isopor.
- Em cima do tampão interno do porta-malas não é bom colocar nem mesmo pequenos objetos. No caso de uma colisão eles podem ferir os ocupantes do carro.

Operação Rodovida pretende reduzir acidentes de trânsito em todo o Brasil

O intuito é tornar as estradas do país mais seguras durante os feriados de fim de ano, férias escolares e Carnaval.

Intensificar a fiscalização com a integração entre órgãos públicos federais, estaduais e municipais para prevenir acidentes de trânsito e conscientizar os condutores. Esses são objetivos da Operação Rodovida, da Polícia Rodoviária Federal (PRF), lançada no dia 15 de dezembro. O objetivo é ampliar a fiscalização e aumentar a presença e a disponibilidade dos policiais nas estradas e rodovias, em locais e horários com maior concentração de registros de acidentes.

A Operação Rodovida da PRF, que ocorre anualmente, tem seu início sempre antes do Natal e permanece até o fim do feriado de Carnaval, momento marcado pelo aumento do fluxo de veículos pelas rodovias federais.

Durante este período, o órgão realiza atividades de educação e fiscalização de trânsito, voltadas para as condutas de risco dos condutores e passageiros, como: ultrapassagem indevida, embria-

guez ao volante, não utilização do cinto de segurança, transporte inadequado de crianças, falta de uso do capacete, excesso de velocidade e utilização do telefone celular durante a condução de veículos.

O evento deste mês de dezembro foi marcado por uma série de entregas. Houve o lançamento do Painel de Monitoramento de Pontos críticos, com o intuito de garantir a melhoria do diagnóstico e acompanhamento da acidentalidade nos trechos que concentram o maior número de acidentes graves. O painel apresenta a indicação de ações a se realizar para reduzir acidentes. A solenidade contou também com a divulgação do Plano Estratégico da Área de Operações 2022-2028, que apresenta propostas de capacitação, planejamento, investimentos e expansão das áreas de segurança viária. O plano vai funcionar como uma fonte de consulta para os gestores das Polícias de cada unidade da federação.



Além disso, a PRF lançou o Sistema de Boletim de Acidentes de Trânsito, ferramenta que vai auxiliar no registro de acidentes. Os órgãos que aderirem ao novo sistema terão acesso às bases de dados através de painéis analíticos sem contrapartidas financeiras. Também houve o lançamento do Atlas das Rodovias Federais bem como de Combate ao Crime.

Etilômetros

Ainda no evento houve a assinatura de documento para aquisição de 120 novos etilômetros, equipamento conhecido como bafômetro. Ou seja, usa-se o equipamento para medir concentração de álcool etílico na corrente sanguínea do condutor. Isso vai ampliar a capacidade de fiscalização e fortalecer o combate à prática de condução sob o efeito de álcool, salvando vidas.

Também houve a assinatura de pactos com a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), para a entrega do Boletim de Acidentes de Trânsito para 1.500 municípios. Além deste, com o instituto Carga Segura no combate ao roubo de carga nas estradas.

“[As entregas] representam mais de R\$ 100 milhões de investimentos para os próximos meses, estando à disposição da sociedade brasileira”, afirmou o diretor geral da PRF, Silvinei Vasques.

A Operação Rodovida foi instituída pela Polícia Rodoviária Federal. Ela intensificou a política de integração para ampliar os efeitos preventivos desenvolvidos pela PRF assim como de parceiros. As ações visam a preservação de vidas com a noção de que nenhuma morte no trânsito é aceitável e todos compartilham a responsabilidade de evitá-la.

Novos acordos ampliam cooperação técnica no setor de trânsito em três estados brasileiros

O Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), assinou no dia 13 de dezembro três acordos de cooperação técnica. Eles vão possibilitar o aprimoramento na gestão do trânsito e na cooperação e elaboração de projetos de segurança viária em Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Paraná.

Com o Departamento de Trânsito mineiro, o acordo de cooperação técnica vai promover ações em colaboração mútua. Haverá o intercâmbio de experiências e de informações, operacionalização de dados entre sistemas informatizados. Além disso, desenvolvimento de projetos de sistemas que busquem, por meio da transformação digital, trazer soluções para a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres.

Já os documentos assinados com os órgãos de trânsito de Mato Grosso do Sul assim como Paraná estabelecem as bases técnicas, operacionais e administrativas para o desenvolvimento de estudos e ações de educação, saúde, meio ambiente e segurança para o trâ-

sito. Ou seja, as soluções devem estar alinhadas ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).

PNATRANS

São seis pilares seguidos pelo Pnatrans. São eles, por exemplo:

- Gestão de Segurança no Trânsito;
- Vias Seguras;
- Segurança Veicular;
- Educação para o Trânsito;
- Atendimento às vítimas;
- Nomartização e Fiscalização.

As ações do Pnatrans estão alinhadas com o plano global lançado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em 2021.

“São diretrizes que vão nos ajudar ainda mais a construir uma metodologia uniforme para atuarmos em conjunto. A união sempre acaba trazendo bons resultados. Isso porque precisamos contar com diversas instituições para que essas ações sejam implementadas por todas as unidades da federação”, afirmou o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro. (As informações são da Assessoria Especial de Comunicação do Ministério da Infraestrutura)





JUDICIÁRIO

Passe livre para pessoas com deficiência não se estende ao transporte aéreo

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), por unanimidade, decidiu que não é possível a extensão, ao transporte aéreo, do passe livre concedido pela Lei 8.899/1994 e respectiva legislação regulamentadora às pessoas com deficiência, comprovadamente hipossuficientes, no transporte coletivo interestadual.

Ao dar provimento ao recurso especial de uma companhia aérea, o colegiado entendeu que a extensão do benefício do passe livre ao transporte aéreo criaria para as empresas do setor uma obrigação além das previstas na legislação federal, sem a devida regulamentação nem previsão de contrapartida financeira.

De acordo com o processo, uma mulher pobre com deficiência ajuizou ação contra a companhia aérea para que fosse reconhecida a sua obrigação de disponibilizar vaga gratuita em viagens interestaduais, sempre que solicitado com antecedência e mediante a apresentação do documento comprobatório do direito ao passe livre.

Para o TJMA, lei não faz restrição quanto aos modos de transporte

O Tribunal de Justiça do Maranhão (TJMA) julgou o pedido procedente, sob o fundamento de que a Lei 8.899/1994, regulamentada pelo Decreto 3.691/2000, que concede às pessoas com deficiência e comprovadamente carentes o direito ao passe livre no sistema de transporte coletivo interestadual, não faz restrição quanto aos meios de transporte, de modo que não se poderia excluir o avião.

No recurso ao STJ, a companhia aérea sustentou, entre outros argumentos, que a criação dessa obrigação, sem haver previsão legal da fonte de custeio, poderia comprometer o equilíbrio

econômico do contrato de concessão.

Judiciário não pode intervir no campo da discricionariedade do legislador

O relator do recurso, ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, observou que o Decreto 3.691/2000, ao regulamentar o passe livre, delimitou dois assentos por veículo para os indivíduos enquadrados nos critérios da lei, mas não especificou em qual tipo de transporte a gratuidade deveria ser aplicada. Segundo o relator, posteriormente foi editada a Portaria Interministerial 3/2001, que estabeleceu os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, sem se pronunciar sobre a aplicação na aviação civil.

Cueva afirmou que, conforme já estabelecido no julgamento do REsp 1.155.590 pela Quarta Turma, o Poder Judiciário não pode intervir no campo da discricionariedade reservada ao legislador, sob pena de criar para as companhias aéreas uma obrigação não prevista em lei e sem a necessária regulamentação, inclusive quanto à compensação financeira.

Omissão na lei foi opção política do Legislativo e do Executivo

O relator destacou que está em tramitação no Congresso Nacional o projeto 5.107/2009, que pretende alterar a Lei 8.899/1994 para assegurar às pessoas com deficiência, comprovadamente carentes, o passe livre também no transporte aéreo.

“Tudo converge para a conclusão de que a omissão legislativa foi voluntária e intencional, não cabendo ao Poder Judiciário inovar no ordenamento jurídico para suprir a lacuna decorrente de opção política dos Poderes Legislativo e Executivo”, concluiu o ministro.



STF anula lei do RN que proíbe apreensão de motos de baixa cilindrada por dívida de IPVA

Por unanimidade, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) invalidou lei do Estado do Rio Grande do Norte que proíbe autoridades estaduais de trânsito de realizarem a apreensão de motos, motonetas e ciclomotores de até 155 cilindradas, em caso de não pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

A decisão foi tomada na sessão virtual concluída em 25/11. Nela, o colegiado julgou procedente o pedido formulado pelo procurador-geral da República, Augusto Aras, na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6997. Ele alegava que a Lei estadual 10.963/2021 teria invadido competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte. Essa norma está no artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Ao acolher o argumento da PGR sobre a apreensão de motos de baixa cilindrada, o relator da ação, ministro Gilmar Mendes, explicou que a Constituição estabelece as atribuições e as responsabilidades dos entes federados. Dessa forma, evita eventual sobreposição de atribuições e edições de normas conflitantes e contraditórias. Nesse sentido, cabe à lei federal, e não estadual, disciplinar matérias referentes a trânsito e transporte.

Acompanhando o voto do relator, o colegiado manteve precedentes que apontam que o tema tratado na norma estadual tem regramento diverso no Código de Trânsito Brasileiro, que determina a retenção, a apreensão, a remoção e a restituição de veículos não licenciados por falta de pagamento de tributos.

Conceito de ciclomotor

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) define o conceito de ciclomotor, que é um veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol³ (três polegadas cúbicas e cinco centésimos), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora). (Com informações são do STF)



LEGISLATIVO



Comissão aprova combate à violência contra mulher no transporte coletivo

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que inclui, entre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), o enfrentamento da violência contra a mulher no transporte público coletivo.

O texto aprovado é o substitutivo do relator, deputado Carlos Chiodini (MDB-SC), ao Projeto de Lei 82/21, do deputado Alexandre Frota (Pros-SP),

e ao apensado, PL 2466/21. A ideia original dos projetos era criar um protocolo de segurança para enfrentar a violência contra a mulher no sistema de transporte coletivo.

Apesar de considerar importante estabelecer novas formas de proteção da mulher, Chiodini optou por um substitutivo. O argumento é que a regulamentação de serviços públicos de interesse local cabe aos municípios assim



como ao Distrito Federal.

“Portanto, essa regulamentação em nível federal deve ater-se a princípios gerais do serviço, e não à sua regulação específica,

que será tratada por norma municipal ou distrital”, acrescentou.

Nesse sentido, o relator rejeitou o substitutivo adotado pela Comissão

de Defesa dos Direitos da Mulher por entender que a melhor solução é modificar a PNMU. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)

Multa a quem não comunicar atropelamento de animal

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que altera o Código de Trânsito Brasileiro para punir com multa o condutor envolvido em atropelamento de animal que deixar de comunicar o fato às autoridades competentes. A infração será grave, resultando em cinco pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e em multa de R\$ 195,23.

O texto aprovado também altera a Lei 10.233/01, que reestrutura os transportes terrestre e aquaviário, para estabelecer que os contratos de concessões rodoviárias deverão prever ações de prevenção do atropelamento de animais e a prestação de socorro, pelo concessionário, aos animais atropelados. O custo decorrente da medida poderá ser objeto de revisão tarifária.

O relator da matéria, deputado Juninho do Pneu (União-RJ), apresentou um substitutivo ao Projeto de Lei 1362/19, do deputado Celso Sabino (União-PA), bem como aos apensados: PLs 3885/19, 4964/19, 5735/19, 5892/19, 582/21, 2921/21, e 455/22.

O projeto original altera o Código de Trânsito Brasileiro para tornar crime a omissão do condutor em

prestar imediato socorro ao animal atropelado. Ou, ainda, de comunicar o fato às autoridades, quando for possível fazê-lo sem risco pessoal. Os apensados vão na mesma linha, estabelecendo penas e criando novos tipos penais. “Apresentamos um substitutivo retirando a obrigatoriedade de prestação do socorro, no entanto, mantendo a exigência de informação da ocorrência às autoridades competentes”, disse o relator.

“Na mesma linha, deixamos de enquadrar a falta de comunicação do evento como crime. E passamos a considerá-la infração grave, na esfera administrativa, sujeita à multa de trânsito correspondente”, completou.



Aprovada PL que aumenta punição para condutor não habilitado

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara aprovou PL que aumenta as penas previstas no Código de Trânsito Brasileiro para condutor não habilitado. Além disso, para aqueles com habilitação vencida ou recém-habilitado que cometeu infração grave.

Haverá a proibição para esses motoristas de iniciar o processo de habilitação por um período, como penalidade. E terão outras penas previstas em lei, como multa e retenção do veículo.

O texto aprovado é o substitutivo da deputada Christiane de Souza Yared (PP-PR), que junta propostas do PL 1188/21 e do PL 1205/21, apensado.

“O projeto vai sanar inconsistências entre as penalidades previstas em lei”, explicou.

A proposta estabelece que o motorista recém-habilitado que cometer infração no primeiro ano de carteira (graves, gravíssimas ou for reincidente em médias) só poderá reiniciar o pro-



cesso de habilitação após decorridos os prazos das penalidades. Atualmente, o motorista pode reiniciar todo o processo na data em que receberia a habilitação, um ano após a habilitação provisória.

No caso do motorista não habilitado que for pego dirigindo, além de multa bem como retenção do veículo já previstas em lei, a pessoa ficará proibida de requerer a habilitação durante seis meses.

Já o condutor que estiver com a carteira vencida terá o documento retido para regularização, além das penalidades já previstas de multa assim como retenção do veículo.



CARTAS

13 ANOS

Parabenizo o MONATRAN pelos 13 anos de luta em prol de um trânsito mais humano e seguro e pelas 155 edições deste jornal editado com tanta maestria! Sem dúvida alguma, a cada ano, a causa sai mais fortalecida e é aderida por novos lutadores. Mas ainda há muito o que vencer! Que venham outros 13 anos! Mas que nos próximos aniversários, as notícias sejam muito melhores!

Rúbia Fuckner – São José/SC

IDOSO REPAGINADO

Finalmente, aquela placa de trânsito (com o desenho de uma bengala) que é utilizada para destinar vagas de estacionamento exclusivo para idosos não vai mais existir. Como bem observou o presidente Roberto Bentes, finalmente foi tomada uma atitude para se reaproximar da realidade e dar um basta nesta estigmatização do cidadão. Faz tempo que a expectativa de vida dos idosos no Brasil vem crescendo, com saúde e mobilidade.

Telma Callado – Biguaçu/SC

CRONOGRAMA

Meu desejo é que no ano que está às portas, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) cumpra a parte que lhe corresponde, sem idas e vindas. Estabelecer temas e cronogramas de campanhas educativas a serem seguidas é fácil. Quero ver fazer cumprir a Lei, sem queimar o filme dos fiscalizadores com sua frouxidão e decisões equivocadas.

Nádia Freitas – Brasília/DF

PRIMAVERA BRASILEIRA

Meu sonho é que esta Primavera Brasileira, como muito bem definiu o articulista José Roberto de Souza Dias, continue a florescer e nos traga o perfume que tanto almejamos, no trânsito e nas demais mazelas que assolam o nosso país. Não queremos voltar ao inverno da recessão. Precisamos, mais do que nunca, dar um basta!

Roque Santos – Porto Alegre/RS

MULTA

Não só o manuseio de telefone celular ao volante, mas todas as infrações de trânsito deveriam ter as penas aumentadas. É um absurdo atitudes que podem levar a morte serem tratadas como se fossem balela. Nossos legisladores precisam fazer doer no bolso, senão o povo não aprende e continua usando o carro como arma por aí.

Mônica Docki – São Paulo/SP

BIKE

Como destacou o Dr. Dirceu, da ABRA-MET, precisamos conscientizar a comunidade da bike dos riscos, perigos e a necessidade de buscar informação e treinamento. Andar de bicicleta, seja por trabalho ou lazer, não é brincadeira. Precisamos respeitar as regras de trânsito contidas no Código Brasileiro de Trânsito, utilizar as ciclofaixas, ciclovias, equipamentos de segurança, iluminação frontal, lateral e traseira da bike assim como nos pedais, manter velocidade adequada para o local e respeitar as regras.

Júlia Gonçalves – Campo Grande/MS

DIA DO LIVRO

Muito legal a participação do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito na Campanha Livro para Todos, promovida pela Band FM Floripa, em parceria com o Koerich, o Monatran e a Editora Ciranda Cultural. Se a leitura já é importante, adquirir conhecimento sobre o trânsito é fundamental.

Luís Lima – Florianópolis/SC

BRS EM SC

Não precisava nem de um estudo para perceber que a pavimentação deteriorada é uma situação constante nas rodovias federais em Santa Catarina. Basta circular pelas estradas do nosso Estado que, ainda tem sido assolado por tantas catástrofes naturais. A implantação de terceiras faixas, especialmente em subidas, deveria ser obrigatório em todas as rodovias. Não sei para que tanta demora em se tomar uma atitude.

Ricardo Heck – Palhoça/SC

SUSPENSÃO

Esclarecedora a matéria sobre as infrações que preveem a suspensão direta do direito de dirigir do condutor ou do proprietário do veículo. Pena que muitos infratores contumazes continuam dirigindo por aí por conta da falta de efetivo dos órgãos fiscalizadores. Aquela velha conhecida sensação de impunidade que impera e só piora a situação complicada do nosso trânsito.

Felipe Bruehmüller – Cuiabá/MT

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

Art. 186. Transitar pela contramão de direção em:

- I - vias com duplo sentido de circulação, exceto para ultrapassar outro veículo e apenas pelo tempo necessário, respeitada a preferência do veículo que transitar em sentido contrário:

Infração - grave;

DNIT oferece formação sobre Educação para o Trânsito para professores do Ensino Médio

Entre as demandas para os professores, com a implementação do Novo Ensino Médio, estão os temas contemporâneos transversais. Ao todo, são previstas quinze temáticas em 6 macroáreas a serem abordadas de forma articulada ao currículo. Na macroárea de Cidadania e Civismo, está a Educação para o Trânsito, ou seja, tema que se faz urgente em 2023, em um país onde 48% das vítimas de trânsito encontram-se na faixa-etária entre 18 e 34 anos, segundo o último Relatório da Seguradora Líder, de 2020.

Para estimular os educadores a abordar esse tema com o público jovem, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) oferta gratuitamente o curso online “Inovação e Transversalidade no Ensino Médio: integrando

a Educação para o Trânsito aos Saberes Escolares por meio do Programa Conexão DNIT”, que está com inscrições abertas e tem início em 27 de fevereiro de 2023. O curso está hospedado na plataforma AVAMEC, dividido em quatro módulos, a serem feitos entre fevereiro e maio do próximo ano. Os concluintes terão direito a certificação de 80 horas.

5 RAZÕES PARA ABORDAR A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Não faltam bons motivos para desenvolver esse tema em sala de aula. O Código de Trânsito Brasileiro, de 1997, por exemplo, prevê a Educação para o Trânsito em todos os níveis de ensino, desde a pré-escola até o Ensino Superior.

A efetivação desse disposto legal deve se dar através da ação conjunta de órgãos de Trânsito e Educação. Com essa medida, pretende-se mitigar as mortes no trânsito em nosso país, que figurava como terceiro do mundo com mais vítimas no Global Status Report on Road Safety 2018, relatório da Organização Mundial da Saúde.

A seguir, o DNIT elenca algumas razões para incluir a educação para o trânsito no seu planejamento de ensino para 2023:

- A Educação para o Trânsito pode salvar vidas
- Dialoga diretamente com o Projeto de Vida
- Suscita o protagonismo e o autocuidado entre os estudantes
- Mobiliza toda a comunidade escolar



- O tema gera engajamento e enriquece os saberes escolares

Além disso, segundo estudos do Banco Mundial com a Bloomberg Philanthropies, 93% das mortes no trânsito ocorrem nos países de baixa e média renda, e se o Brasil reduzisse a sinistralidade no

trânsito pela metade, isso poderia representar um aumento no PIB entre 15 e 22%, em até 24 anos.

Para atingir essa meta, é importante que se observe o tripé da segurança viária: a Engenharia, a Legislação assim como a Educação para o Trânsito.

ESPAÇO LIVRE

J. Pedro Corrêa*



Se eu fosse o Lula...

Há mais de 10 anos, quando Lula ainda estava no seu segundo mandato, durante algum tempo, tentei engendrar, bolar um plano meio sonhador para chacoalhar o trânsito brasileiro. Nossos índices de fatalidades passavam dos 40 mil mortos e era imperativo fazer alguma coisa. Vários planos já haviam sido propostos ao Governo Federal por diferentes grupos ligados ao trânsito, mas foram parar nas gavetas da Casa Civil da Presidência da República e, pelo visto, de lá não saíram.

Meu plano era conseguir saber quem “fazia a cabeça” do Lula e, através desta pessoa, procurar levar o presidente a se interessar pelo trânsito que, como há muito tempo, continuava sendo o patinho feio do governo.

Quem papeava com o presidente fora do expediente? Quem assistia com ele os filmes de fim de noite no Alvorada? Enfim, quem era seu confidente.

A ideia era mostrar ao Presidente que nosso trânsito estava na contramão e que bastava um olhar dele mais atento e uma manifestação de desejo de colocar a coisa em ordem para que a mudança pudesse acontecer. Claro, não se tratava de esperar que de uma hora para a outra, o trânsito brasileiro se tornaria suíço ou sueco. No entanto, o fato de o presidente da república decidir reenquadrá-lo, determinando a execução de um plano que mirasse 2030, 2040 ou 2050 teria um efeito inimaginável. Tenho repetido

que, hoje, o Brasil tem praticamente (quase) tudo o que precisa para colocar um sonho destes em pé. Por exemplo: conhecimento, gente qualificada, recursos e parceiros de valor.

Não fiz grandes progressos nas minhas pesquisas para saber quem influenciava Lula, mas logo a seguir tive uma boa surpresa ao vê-lo assinando um dos prefácios do Relatório Mundial sobre Prevenção de Lesões no Trânsito-2004, da Organização Mundial da Saúde e ONU. Nele, o presidente citava o CTB de 1998 como um grande reforço para reduzir as fatalidades no trânsito e concluía afirmando que “É por isso que a segurança rodoviária continuará a ser uma prioridade para o meu Governo”.

Como a segurança viária não virou prioridade naquela época, que tal se virasse agora, que ele assume pela terceira vez o comando do país? Quem será o seu amigo(a) que teria condições de dizer: “Lula, se eu fosse você, jogaria pesado para colocar o trânsito na mão certa!” É uma oportunidade e tanto.

Até o momento em que escrevia estas linhas (16/12), não se tinha ideia de quem poderia ser indicado para comandar o trânsito brasileiro. Nem, ainda, o ministro do setor.

Na verdade, neste momento, não estou nem pensando em nome para dirigir a área, mas na importância que o novo governo pode dar a ela. Oxalá possa ser um bom gerente. Alguém comprometido

com a boa gestão do trânsito, capaz de escolher bons técnicos, estes sim, fundamentais para desenhar um cenário para as próximas décadas.

Pelo que deu a entender, na sua gestão, Lula sairá pelo mundo fora para “vender” o Brasil. Se eu pudesse, o lembraria de que o trânsito é o primeiro cartão de visita de um país. Lembraria que trânsito tem tudo a ver com cidadania. Além disso, com qualidade de vida, com igualdade social, com modernidade, enfim, com muitos pontos que fazem parte do seu discurso atual.

Enfim, se fosse o Lula, agregaria a busca do trânsito humano, não violento, que ajuda o ir e vir do brasileiro em segurança e em paz. Isso como um novo item de sua ambiciosa agenda para os próximos 4 anos, deixando o caminho pavimentado para as próximas décadas. Todos sabemos, pelas experiências de outros países que estão muito à nossa frente, que acertar o passo do trânsito é um processo lento, penoso, que atravessa gerações, não impossível, mas indispensável. Vontade política é o elemento indispensável para alicerçar este sonho.

Quem consegue contar este sonho ao presidente?

* J. Pedro Corrêa é consultor em programas de segurança no trânsito.

Brasil: carros autônomos no transporte coletivo são uma tendência viável?

Um projeto da Glydways, empresa norte-americana, pretende utilizar os carros autônomos para facilitar o transporte público. De acordo com a proposta, os carros funcionarão em um sistema 100% fechado com ruas exclusivas para os veículos autônomos e sem nenhum tipo de barreira que atrapalhasse a circulação, como cercas ou quebra-molas. O uso de carros autônomos no transporte coletivo é, realmente, uma tendência que possa ser viável, sobretudo no Brasil?

Para saber a resposta, o Portal do Trânsito conversou com o professor de engenharia eletrônica da UTFPR Cícero Martelli, que, também é especialista em sensoriamento e instrumentação.

Quais são os prós e contras do uso de carros autônomos no transporte coletivo no Brasil?

Cícero Martelli – O principal problema é a falta de espaço destinado, que já tem a sua própria infraestrutura. Por exemplo, se nós pegarmos Curitiba, uma cidade bastante antiga, em que a região central é toda com prédios e ruas já existentes e o trânsito hoje é muito intenso. Então se você tiver que segregar as vias expressas especiais para carros privados, provavelmente haverá muita reação pública e eu acho que não vai ser eficiente. Ao contrário, será bastante ineficiente na minha leitura.

Ainda segundo a empresa idealizadora do projeto, existe a necessidade de um sistema único para o transporte, pois essa seria a única maneira de integrar todos os veículos da frota e controlá-los simultaneamente, evitando qualquer tipo de sinistro de trânsito. No caso do Brasil, estaríamos já preparados para esse tipo de tecnologia?

CM – Eu penso que é bastante utópico pensar no Brasil em você ter um sistema único para o transporte. Nós temos, primeiramente legislações municipais, estaduais e federal, rodovias municipais, estaduais e federais também. Frotas bastante diversas em ambientes bastante diversos, e fazer a dimensão disso num país das dimensões do nosso é um esforço muito grande, e não sei se tem apelo popular. Novamente, mantenho a minha opinião da pergunta anterior, eu acho que um sistema único, uma única empresa, não consigo ver isso acontecendo.

Apesar de o projeto prever o uso de sensores para evitar colisões com animais e humanos, a ideia é que o carro se desloque o tempo todo, não precisando parar em sinais. Isso faria com que o tempo de deslocamento diário pudesse ser reduzido em até um terço. Quais são os riscos dessa tecnologia para a segurança no trânsito, circulação de pedestres e para pessoas descerem nas paradas?

CM – Eu vejo um risco que talvez não esteja na pergunta, que é o fato de você segregar as regiões da cidade diminuindo, inclusive, a circulação das pessoas em outras regiões e aumentando o vandalismo, diminuindo a segurança. Temos dados que mostram que as áreas das cidades morrem, envelhecem, são abandonadas justamente pela incapacidade das pessoas acessá-las. Se você segregar essas vias em projetos como esses, isso vai segregar a cidade e, conseqüentemente, provavelmente a desigualdade e a disparidade social



de segurança vão surgir.

Naturalmente, você também tem que estar um pouco atento sobre a liberdade de ir e vir das pessoas, porque elas vão estar presas àquela forma de circulação das vias onde esse tipo de circulação vai existir.

A ideia do projeto é que os veículos sejam compartilhados apenas com amigos e familiares. Neste caso, podemos dizer que se trata de um transporte coletivo e não privativo?

CM – Na minha leitura, continua sendo um transporte privado. E eu acho que existem soluções mais adequadas do que essa, para que você estimule a utilização coletiva de veículos privados. Existem exemplos, em especial na América do Norte, onde existem as vias para veículos de alta ocupação, a indústria já tem tecnologia que permite monitoramento e o controle desse tipo de via. Nesse sentido, eu acho que é uma solução muito mais eficiente do que a proposta.

Pensando na sustentabilidade e na proposta de carbono zero, a Glydways também afirma que os veículos teriam painéis solares no teto e iriam produzir mais energia do que consomem. Que outras propostas poderiam complementar o projeto pensando na mobilidade urbana e sustentável aqui no Brasil?

CM – Uma coisa que chama atenção é que os carros normalmente têm uma área pequena. Dessa forma, a eficiência de produção de energia através do painel solar para dar autonomia a um veículo parece ser bastante desequilibrada. Eu acho que o painel solar vai ter uma função muito mais estética do que de produção de energia.

Se a gente quiser pensar em soluções mais viáveis, talvez do ponto de vista ambiental, eu creio que diminuir emissões através do aumento da eficiência de motores a combustão é um bom caminho. Existem tecnologias com células de hidrogênio, existem tecnologias que utilizam água, hidrólise da água, existem

tecnologias de veículos elétricos que a gente fala o tempo todo, então têm muitas soluções alternativas e que não são necessariamente baseadas na propaganda de ter um painel solar.

Um dos pontos mais importantes, segundo a companhia, é convencer governos e população sobre a segurança do projeto. Isso porque entrar em um veículo sem nenhum motorista humano pode parecer assustador para uma grande parcela da população. Quais são os reais possíveis riscos dos carros autônomos pensando na realidade do trânsito no Brasil?

CM – Eu vejo que o grande risco é a diversidade de ambientes que nós temos quando olhamos para as nossas rodovias, para a geometria das rodovias, para a falta de sinalização em muitos casos. Há grandes variações com relação a níveis de velocidade na circulação dos veículos. Eu não entendo que o Brasil esteja preparado para receber qualquer tecnologia para veículos autônomos. Acho que isso vai demorar um pouco. Além disso, para que aconteça sem dúvida alguma, será necessário um investimento muito grande em infraestrutura das vias, incluindo instrumentos que terão que se comunicar com os veículos e ajudá-los a se parametrizarem durante o movimento. Antes disso eu acho muito arriscado e tenho preocupação com relação ao sucesso dessa implementação.

Por fim, em sua opinião, carros autônomos no transporte coletivo são uma tendência que pode ser viável?

CM – Eu creio que não. A minha aposta seria em metrô e trem. Ou, ainda, na expansão do transporte público que já existe, com ônibus elétricos ou ônibus que utilizam biodiesel, a exemplo de Curitiba. Uma expansão da malha de veículos que trabalham com aplicativo, melhorias desse tipo de frota eu acho que são soluções muito mais eficientes.