

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Tragédia global
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Férias e Festas
Conscientes
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Síndrome do Esgotamento
Profissional
PÁGINA 7

**Aprovada lei
que incentiva
o ciclismo nas
cidades**

PÁGINA 6

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - DEZEMBRO DE 2023 - ANO 15 - Nº 168

Contorno Viário da Grande Florianópolis possui data marcada para ser inaugurado



A estimativa é que, após a inauguração, programada para 1º de julho de 2024, cerca de 30% do tráfego atual da BR-101 seja desviado para o novo Contorno Viário. (Página 8)

Pesquisa aponta que 67% das rodovias brasileiras têm problemas

PÁGINA 9

Governo de SC vai emitir de graça mais de 30 mil CNHs e mudanças de categorias

PÁGINA 8

DNIT integra programa para reduzir sinistros nas rodovias

PÁGINA 4



DIRIJA COM CUIDADO.



PROIBIDO BUZINAR



PROIBIDO VIRAR À DIREITA



COMPRIMENTO MÁXIMO PERMITIDO (110m)

EDITORIAL

Perspectivas para 2024

A medida que nos aproximamos do novo ano, é imperativo refletir sobre as perspectivas para a mobilidade e a segurança rodoviária no Brasil em 2024. Enfrentamos desafios significativos, mas também testemunhamos oportunidades para transformar nosso sistema de transporte e torná-lo mais seguro e sustentável.

Os desafios da mobilidade no Brasil estão intrinsecamente ligados à segurança nas estradas. A crescente urbanização e o aumento do número de veículos contribuem para congestionamentos e, por conseguinte, para um aumento nos índices de acidentes. A infraestrutura inadequada e a falta de investimentos ampliam esses desafios.

Para superar esses obstáculos, é vital priorizar investimentos em infraestrutura viária, modernizar sistemas de transporte público e incentivar alternativas sustentáveis, como ciclovias e modos de locomoção compartilhada. Além disso, a implementação de tecnologias de segurança veicular, fiscalização e aprimora-

mento das práticas de educação no trânsito são passos cruciais.

Uma das mudanças mais promissoras é a crescente adoção de veículos eletrificados. A expectativa de um crescimento de 60% nas vendas desses veículos é uma tendência surpreendente. Isso não apenas contribui para a redução das emissões, mas também impulsiona a inovação na indústria automotiva.

Segundo dados da pesquisa da Bain & Company, um quarto dos proprietários de carros no país consideraria migrar para um veículo elétrico. Entre os países participantes do Brasil, Canadá, México, Estados Unidos e China, o Brasil apresenta a maior taxa de consideração por veículos elétricos – entre os 42% dos que pensam em mudar de veículo, 61% consideram adquirir um elétrico, o que representa cerca de 25% dos entrevistados.

Ao enumerar os principais motivos que impulsionam a transição para os elétricos, os consumidores que têm intenção de comprar esse tipo de veículos citam o custo do combustível

e o impacto ambiental. O interesse em experimentar novas tecnologias também surge como um fator relevante no Brasil, indicado como motivo por 27% dos clientes.

Contudo, a verdadeira transformação em prol de um trânsito mais humano e seguro só ocorrerá com o engajamento ativo de toda a sociedade. Seja adotando práticas de direção responsáveis, apoiando iniciativas de mobilidade sustentável ou cobrando ações concretas dos governantes e legisladores eleitos, cada cidadão desempenha um papel vital.

Ao vislumbrar 2024, é essencial encararmos a mobilidade e a segurança rodoviária como desafios coletivos. O comprometimento de todos é fundamental para moldar um trânsito mais humano e seguro. Que o novo ano seja marcado por escolhas conscientes, inovações transformadoras e, acima de tudo, pelo compromisso conjunto de construir um futuro de mobilidade sustentável. Desejamos a todos um Feliz Ano Novo, repleto de viagens seguras e significativas.

NOTAS E FLAGRANTES

“HABILITAÇÃO” DE CICLISTAS

Trinta estudantes do 5º ano de uma Escola Municipal de Curitiba, receberam “carteiras de habilitação de ciclistas” ao concluírem o projeto “Hoje tem pedal na escola”, uma parceria entre as secretarias municipais da Educação, Esporte, Lazer e Juventude, e Defesa Social e Trânsito. Orientados para um trânsito seguro, as crianças atuam como multiplicadores na comunidade. A proposta pedagógica inclui ciclismo educacional, ensinando respeito ao trânsito, sustentabilidade e atividade física.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



DESACATO

Você sabia que o desacato à autoridade no trânsito é um crime que pode te levar à prisão? No entanto, obviamente, é crucial distinguir entre desacato e o exercício legítimo de questionar ou recorrer as ações policiais, visto que os cidadãos também têm o direito de se expressar civilizadamente e buscar recurso legal em situações de desacordo. No final das contas, o respeito mútuo é o pilar central na interação entre motoristas e autoridades de trânsito.

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.



Tragédia global

Apesar dos avanços significativos na última década, a segurança rodoviária continua a ser uma questão urgente em todo o mundo. O recente relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS) revela que, embora tenha havido uma redução global de 5% nas mortes no trânsito desde 2010, ainda enfrentamos uma crise persistente.

Com uma média de mais de 2 mortes por minuto e 3.200 por dia, os acidentes rodoviários permanecem como a principal causa de morte para jovens entre 5 e 29 anos. Ainda que o número total de mortes tenha diminuído para 1,19 milhão anualmente, a taxa de redução não é suficientemente rápida para evitar tragédias evitáveis.

O relatório destaca a urgência de colocar pedestres, ciclistas e outros usuários vulneráveis no centro dos sistemas de transporte global. Embora 108 países tenham comunicado uma queda nas mortes relacionadas ao trânsito entre 2010 e 2021, apenas dez conseguiram reduzir as mortes em mais de 50%, incluindo a Dinamarca, Noruega e Japão.

No Brasil, apesar de ainda registrar um alto número de mortes anualmente em decorrência dos sinistros de trânsito, há de se reconhecer que a realidade melhorou muito depois da entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro.

Para se ter uma ideia, conforme o estudo “Acidentes de Trânsito no Brasil: Dados e Tendências”, em 1989 tínhamos no Brasil, um índice de 32,7 mortes por 100 mil habitantes. Atualmente, apesar de ainda alarmantes, desde 2018 nos mantemos estáveis em um índice em torno de 15,5 mortes a cada 100 mil habitantes. Lembrando que a frota de veículos, de acordo com dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) era de 28.303.556 em 1998 e, atualmente, é de 118.090.209, ou seja, quatro vezes maior.

Importante destacar que, após 1998, com a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro vieram normas rigorosas, multas mais altas e capítulos dedicados à educação no trânsito,

inclusive ao processo de formação de condutores. Graças a esse esforço, atualmente, não é possível imaginar um cidadão simplesmente completar a maioridade e começar a dirigir sem antes passar por um processo de educação e sensibilização sobre trânsito e cidadania. Antes do CTB era mais ou menos assim, porém depois de uma série de aperfeiçoamentos e estudos, optou-se por tornar a Primeira Habilitação uma das poucas oportunidades do cidadão ter contato com a educação para o trânsito, já que a educação a nível escolar ainda está longe de ser uma realidade.

Associada a esta questão, a legislação de trânsito brasileira é muito completa e, inclusive elogiada pela OMS, com destaque para o uso de cinto de segurança e capacetes. Ainda assim, há muito a ser feito e reduzir ainda mais a taxa de mortalidade exigirá muito mais do que foi feito até agora, tanto por parte de governos, como das organizações não governamentais e da sociedade civil.

Os números que vimos até aqui, conforme definem vários especialistas, representam a gente ter colhido os frutos dos galhos baixos da árvore. É o chamado efeito platô, que traz consigo também uma certa acomodação. Todavia, esse platô ainda não é suficiente. Por isso, é imperativa a necessidade de evitar acomodação, incentivando a busca contínua por melhorias na segurança rodoviária em todo o mundo.

Que o ano de 2024 nos reserve conquistas notáveis em termos de segurança viária. Que avanços tecnológicos e iniciativas educacionais se combinem a ações permanentes dos órgãos responsáveis para reduzir drasticamente os números de acidentes de trânsito, evitando perdas de vidas e minimizando sequelas. Que tenhamos estradas mais seguras, por uma convivência no trânsito marcada pelo respeito mútuo e pela responsabilidade. Que cada viagem seja uma jornada segura e que, ao chegarmos em 2025, possamos celebrar o sucesso coletivo na promoção de um trânsito mais humano e menos marcado por tragédias.

VELOCIDADE MÍNIMA

Você sabia que, de acordo com o Artigo 62 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a velocidade mínima de uma via não pode ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida. Ou seja, em uma rodovia onde se permite por lei a velocidade máxima de 120 km/h, o condutor deve trafegar na velocidade mínima de 60 km/h.

Fora as exceções da lei, ao trafegar em velocidade abaixo do mínimo indicado, a penalidade será: infração média, no valor de R\$130,16 e 4 pontos na CNH.



FAKE NEWS

Um vídeo que está sendo compartilhado nos grupos de WhatsApp e em outras redes sociais chamou a atenção dos internautas e está causando polêmica. De acordo com a mensagem, a partir de agora, após uma recente mudança na legislação, não haverá mais placas nas vias indicando fiscalização eletrônica por radares. Todavia, de acordo com Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, o vídeo é falso, pois nenhuma alteração recente aconteceu em relação à fiscalização de velocidade. A última norma sobre fiscalização da velocidade de veículos é a Resolução 798/20, publicada ainda no governo Bolsonaro.

DNIT integra programa para reduzir sinistros nas rodovias

Período chuvoso, festas de fim de ano, férias escolares e viagens. Com o aumento do tráfego, especialmente nas rodovias, o risco de sinistros aumenta consideravelmente e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) faz um alerta. Muitos ainda infringem a lei e dirigem após o consumo de bebida alcoólica e outras drogas ilícitas. Um período que deveria ser de confraternização pode se transformar, em segundos, num pesadelo.

Por isso, os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) atuam em conjunto nessa época a fim de coibir práticas que coloquem em risco a vida. Isso ocorre por meio de ações organizadas, coordenadas e integradas de fiscalização e de educação para o trânsito.

Durante esse período, são realizadas atividades voltadas para as condutas de risco dos condutores e passageiros. Como: ultrapassagem indevida, embriaguez 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.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dirigir alcoolizado além de gerar multa gravíssima e sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ainda rende suspensão da CNH e/ou prisão do condutor, mesmo que ele não tenha soprado o etilômetro (bafômetro).

Além de não permitir o consumo de bebida alcoólica no trânsito, outra medida que o Código traz é a proibição da

comercialização de bebida alcoólica aos estabelecimentos próximos a rodovias federais. Estes podem sofrer penalidade (multa) e suspensão de direitos no caso de desobediência da norma.

Manutenção veicular

Nas rodovias, ultrapassar em locais proibidos também rendem sinistros e muitas vezes fatais devido à alta velocidade e às colisões frontais.

Durante o período das festas e férias, se for viajar, não esqueça de fazer a manutenção do veículo. Como, por exemplo,

troca de pneus, da água, do óleo, verificação dos freios, dentre outras ações. Em qualquer situação, na estrada ou na cidade, respeite os limites de velocidade, não beba e utilize o cinto de segurança.

Educação

Para reduzir o número de infrações, o DNIT trabalha com ações educativas em escolas e nas mídias sociais por meio de campanhas de comunicação.

As campanhas buscam sensibilizar assim como conscientizar a população sobre os riscos que cada tipo de infração de trânsito gera para a segurança dos motoristas, ciclistas, motociclistas e pedestres.

Outra medida de educação necessária com que o DNIT atua é o Projeto Galera do DNIT. Ou seja, o objetivo é levar noções básicas de segurança no trânsito a crianças e jovens do Ensino Fundamental durante o ano letivo. Dessa forma, fazendo uso de brincadeiras e atividades lúdicas para abordar o tema de maneira leve e divertida.

Encontro Nacional dos Detrans teve a Inteligência Artificial no centro dos debates

Um dos destaques do encontro foi a apresentação da plataforma Antecipa: tráfego inteligente.

Foz do Iguaçu foi palco de uma grande discussão nacional sobre o trânsito, reunindo autoridades e agentes dos 27 estados da Federação, com representantes da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) do Ministério do Transporte e gestores do Paraná e de outros Estados. A 78ª edição do Encontro Nacional dos Detrans aconteceu entre os dias 21 a 24 de novembro, em Foz do Iguaçu no Estado do Paraná (PR).

Promovido pela Associação Nacional dos Detrans (AND), em parceria com o Departamento de Trânsito do Paraná (Detran-PR), o evento teve como foco estreitar relações para que o trânsito seja pensado em colaboração entre os vários entes do Sistema Nacional de Trânsito. Entre os principais objetivos está reduzir o índice de mortes no trânsito no Brasil.

A programação incluiu discussões de temas como tecnologia e inovação no atendimento ao cidadão, no qual o Detran-PR é destaque nacional. Além

de fóruns sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans); Leilões; Saúde do Condutor, ambos inéditos no END. Contempla também o Fórum dos Registros Nacionais (Renach, Renainf, Renavam e Renaest) e o XVII Fórum de Conselhos Estaduais de Trânsito.

Um dos destaques do encontro foi a apresentação da plataforma Antecipa: tráfego inteligente pelo Secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão. A iniciativa do Senatran vai utilizar a inteligência artificial para antecipar, por meio de probabilidades, a ocorrência de possíveis sinistros com base na data, condições meteorológicas, e eventos que serão realizados no local pesquisado.

“Isso ajudará demais o gestor municipal a gerenciar o tráfego na cidade, pensando na diminuição dos sinistros de trânsito. Esse é um caminho para que os municípios ajudem a reduzir o índice de mortos no trânsito no Brasil”, explicou o secretário.



“Uma ferramenta tecnológica fundamental para ajudar a alcançarmos a redução de mortes no trânsito no Brasil. De modo geral, o Encontro promove essa troca de experiências entre Departamentos, seus colaboradores, instituições e empresas ligadas ao setor, mostrando inovações e soluções para tornar o trânsito mais seguro”, afirmou Jonielson Oliveira, presidente da Associação Nacional dos Detrans, responsável pela organização do encontro.

Destaques

O anfitrião, Adriano Furtado elencou os fóruns, Nacional dos Conselhos de Trânsito (Focotran) e os fóruns do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans); da Lei Seca; de Educação para o Trânsito; das Assessorias de Comunicação; dos Regis-

tros Nacionais (Renach, Renaest, Renavam e Renainf); Fórum Celepar – GIT 2023. Além deles, os inéditos Fórum de Saúde do Condutor e Fórum de Leilões.

Andrea Moringo, Diretora de Educação para o Trânsito do Detran-MS, destaca a elaboração conjunta dos Estados de uma carta de intenção sobre o Fórum de Educação para o Trânsito, solicitando para que seja permanente.

“Isso evidencia a necessidade de planejamento, programas, desenvolvimento e acompanhamento de ações de maneira mais assertiva. Foi muito produtivo e de grande troca de experiências. Retorno com a certeza de que a Educação para o Trânsito deve acontecer de forma integrada e alinhada com todos os parceiros”, afirma.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Férias e Festas Conscientes

Cuidados, Dicas e Alertas para uma Jornada Segura

Caros leitores, enfim chegou a melhor época do ano. É tempo de confraternização, de encontrar amigos e familiares, desejar votos de Paz, Amor, Prosperidade e saúde. Tempo de voltarmos nosso olhar para o próximo, ser solidário, praticar a caridade, cuidando sempre para que a mão esquerda ignore o que faz a direita.

Lembre-se de que neste período do ano é normal existir uma certa ansiedade no ar, pois todos ao mesmo tempo querem terminar seus afazeres, deixar de lado o relógio do cotidiano, festejar a vida e, na medida do possível, encontrar uma forma para renovar energias. Cuidado! Não se deixe contaminar pela impaciência!

As festas e férias de fim de ano são um momento especial, enriquecedor para todos nós. Em respeito às diferentes convicções de nossos leitores, deixaremos de tratar o significado transcendental das comemorações de final de ano, o que não significa subestimar a importância espiritual do que se comemora.

Trataremos dos cuidados que as pessoas devem ter ao planejar suas viagens, o que muitas vezes é deixado de lado e acaba por resultar em situações constrangedoras e, muitas vezes, trágicas.

Antes, porém, de tratar especificamente, seguem algumas dicas de cunho pessoal para serem pensadas, se possível praticadas, e que podem ajudar a mudar, suavemente, o estilo de vida durante as férias e festas e, quiçá, ao longo do ano.

Segundo a Anytime Fitness, para muitas pessoas, a temporada de férias é a época mais movimentada do ano. São tantas as reuniões sociais e festas de trabalho que muitas vezes quase não sobra energia suficiente para celebrar a vida. Priorizar o autocuidado e exercitar a palavra não é uma prática que muitas vezes deve ser considerada.

Isso significa, também, ganhar tempo para o bem da mente e do corpo e desestressar. Uma boa ideia de fim de ano é andar, dançar ao som das músicas natalinas, manter-se ativo.

O movimento libera endorfinas, melhora o humor, o bem-estar mental, ajuda nos sintomas de ansiedade e depressão e até atrasa o declínio cognitivo associado ao envelhecimento.

A respiração consciente associada ao movimento é uma ótima maneira de desenvolver resiliência ao estresse e à ansiedade e permitir que se concentre novamente no que é importante.

Lembre-se de que a gratidão faz um bem tremendo para a alma e para o corpo. As pessoas que são rotineiramente gratas têm menos estresse. A gratidão está ligada a uma melhor saúde cardiovascular e até à redução da dor crônica.

As celebrações de fim de ano e o próprio período de férias são muitas vezes realizados em torno de uma mesa cheia de comidas tradicionais que podem ter um significado especial ou até mesmo servir a um propósito espiritual. Aqui cabe rever conceitos, buscar a moderação saboreando cada um dos pratos e que o comedimento à mesa ensaje a mesma prática em outras situações do cotidiano.

Agora, lembrando o que se quer de si próprio nas festas e férias que chegam, é hora de pensar na viagem de fim de ano, revisar o carro, escolher o destino, reservar passagens, verificar documentos pessoais e do veículo e outros procedimentos, não esquecendo de deixar tudo organizado em casa,

no trabalho, na escola e, se for dirigir, fazê-lo defensivamente.

Porém, tem um ponto que precisa ser muito bem pensado, pesquisado e revisado, uma, duas ou três vezes se necessário. Estou falando especificamente do Destino.

É necessário se informar e muito bem. Por exemplo, no último dia 18 de dezembro, o site do jornal ND+, de Florianópolis, SC, publicou uma matéria com o título: Maior rodovia de SC entra em Colapso e Ministério Público quer Providências. Informava que a SC-401, importante rodovia estadual de Santa Catarina, simplesmente parou, sucessivas vezes, neste final de semana, 16 e 17 de dezembro de 2023, e o maior fluxo da temporada sequer chegou.

O promotor Daniel Paladino disse ao Jornal que “Ninguém ia e ninguém voltava. Imagine o que vai ser o veraneio”. Na verdade, a capital de Santa Catarina é uma das cidades mais aprazíveis do Brasil, e as praias do norte da Ilha são as mais procuradas do Estado.

Entretanto, os responsáveis parecem estar de costas para a realidade que se apresenta e insistem em não perceber que grande parte dos destinos dos motoristas desta via são praias que estão situadas em baías de águas calmas e que o transporte marítimo público de qualidade é uma necessidade cada vez mais premente e uma alternativa absolutamente viável, além de ser uma reivindicação antiga de moradores, empresários e turistas.

Infelizmente, a cidade com suas maravilhosas praias, ainda uma das mais tranquilas do Brasil em termos de segurança pública, está à beira de um colapso em suas vias de trânsito, principalmente a 401, que liga o centro da cidade às belas praias do Norte da Ilha, conforme indica o ND+, prestigioso jornal de Santa Catarina.

Assim, necessário se faz também o redesenho do trânsito, a proibição de ocupação das vias para comemorações de fim de ano, o aumento dos efetivos da polícia militar, a triplicação de pistas, a instalação de polos de saúde ao Norte e ao Sul da Ilha. A esse respeito, é importantíssimo salientar que o atendimento hospitalar se concentra no centro da cidade, inatingível a curto prazo durante as festas de fim de ano, nos horários de pico de verão e por ocasião de fortes tempestades.

O turista ao definir sua viagem, não importa para onde, deve considerar quais são as condições que irá encontrar no destino escolhido. Evidente que só trocar o endereço do congestionamento não vai mudar o polo provocador de estresse e não será a melhor alternativa.

Caro leitor, não importa para onde for, informe-se e ao fazer sua escolha, verifique antes as condições climáticas para o seu período e lembre-se de que o percurso deve ser curtido e agradável, porque faz parte das férias, e respeite rigorosamente o Código de Trânsito Brasileiro.

Feliz Natal e um Ano Novo Pleno de Saúde, Amor, Prosperidade, Fé e Paz!

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

Aprovada lei que incentiva o ciclismo nas cidades

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou a Lei nº 14.729, que dá mais incentivo ao ciclismo e ao uso de bicicletas como meio de transporte. A medida promove a participação popular no processo de implantação de infraestruturas destinadas à circulação de bicicletas. Assim como, determina mais uma orientação aos municípios que pretendem ampliar seu perímetro urbano. A publicação do texto da lei sobre ciclismo ocorreu em edição extra do Diário Oficial da União na semana passada.

A sanção busca garantir o uso de novos meios de transporte e promover o desenvolvimento do ciclismo como forma de transporte individual. Para isso, foi ampliada a participação da sociedade civil nos processos, no âmbito do Programa Bicicleta Brasil (PBB).

Além disso, os municípios que tenham intenção de ampliar o seu perímetro urbano devem elaborar projeto específico que contenha, no mínimo: planejamento integrado de transporte urbano inclusive por meio de veículos não motorizados. O objetivo é melhorar a mobilidade

NOVA REDAÇÃO

A Lei nº 13.724/2018 instituiu o Programa Bicicleta Brasil (PBB). Além disso, incentiva o uso da bicicleta com o objetivo de melhorar as condições de mobilidade urbana. A nova redação acrescenta uma diretriz no artigo 2º, que incluiu a participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação das ações de melhoria do sistema de mobilidade cicloviária realizadas com recursos públicos.

A outra alteração, no artigo 5º, diz que o “processo de planejamento para a implantação



de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário deve contemplar a realização de audiência pública na qual serão apresentados e debatidos elementos técnicos do projeto, como localização, traçado, seções transversais, interseções viárias, sinalização, cronogramas e ações de conscientização e de mitigação de riscos programados junto a pedestres, ciclistas e motoristas.”

Na Lei nº 10.257/2001, o novo texto acrescentou um requisito para a elaboração do projeto pelos municípios que pretendam ampliar o perímetro urbano. Além dos já listados no artigo 42-B da Lei, agora o projeto deverá conter, no mínimo, planejamento integrado de transporte urbano. Isso, inclusive por meio de veículos não motorizados, ou seja, com vistas a melhorar a mobilidade. As alterações entram em vigor 180 dias a partir da data de publicação.

(As informações são da agência gov)

Sancionada a Lei que permite mais prazo para elaborar Planos de Mobilidade Urbana

A nova lei prorroga para 2024 ou 2025 o prazo para que os municípios elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana.

De acordo com informações da Agência Senado, o documento é exigido pela Lei 12.587, de 2012. Ela institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana para integrar e melhorar os transportes de pessoas e cargas nos municípios. A partir de agora, os municípios com mais de 250 mil habitantes terão até 12 de abril de 2024 para apresentar seus planos. Para os municípios menores, o prazo vai até 12 de abril de 2025.

A Agência Senado informou ainda que o Plano de Mobilidade Urbana deve contemplar serviços de transporte coletivos, estacionamentos, acessibilidade para pessoas com deficiência, áreas de circulação restrita ou controlada, entre outros

aspectos. É preciso revê-lo e atualizá-lo a cada dez anos. Já nos municípios que não têm sistema de transporte público coletivo, o objetivo está no planejamento da infraestrutura destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta. Dessa forma, indo ao encontro de uma das prioridades da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que é o transporte não motorizado.

Por fim, nas regras originais, os municípios que não tinham aprovado o plano não poderiam receber recursos orçamentários da União para a área. Porém, com a alteração do Congresso Nacional em 2020, os municípios que não tiverem esses documentos nos prazos da lei poderão receber a verba federal. No entanto, apenas poderão utilizar para a elaboração do próprio plano de mobilidade.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Síndrome do Esgotamento Profissional

Tantas vezes falamos dos exageros no trabalho, da superposição de fatores concorrentes que levam ao adoecimento, falta de produtividade e em consequência a queda da remuneração.

Diante de tantos elementos que envolvem a atividade profissional no volante, como é o tempo de exposição ao trabalho, quantas horas, o comprometimento ambiental, fadiga, torpor e sonolência. Os fatores físico, químico e biológico (vibração, ruído, variações climáticas, gases, vapores, poeiras, condição ergonômica), que envolvem a atividade, as preocupações com a carga, a temperatura no ambiente interno do veículo, ausência da família tudo leva a distúrbios emocionais que comprometem o trabalho, família e patrimônio.



Estresse comprometendo você e trazendo transtorno a sua relação interpessoal com a família, além de transtorno econômico e material com possibilidade de assalto, lesão corporal produzida no momento da ocorrência, sequestro e morte. Tudo compondo um quadro que é exaustivamente encarado pelo motorista profissional.

Não temos dúvida que esses múltiplos elementos são capazes de levar o indivíduo a contrair uma doença ocupacional a qual classificamos como Síndrome do Esgotamento Profissional que hoje é caracterizado

como Síndrome de Burnout, que impacta na saúde mental, afetando diretamente o bem-estar e a produtividade do indivíduo. Caracterizada como Exaustão Extrema que vai além da atividade normal e ainda sofre pela falta de descanso e sono noturno para que possa reabilitar o organismo para nova etapa de trabalho. É durante esse sono que se restabelece o sistema imunológico, hormonal e regula os níveis de neurotransmissores.

Na realidade, não é uma doença, mas um conjunto de sinais e sintomas de âmbito psicológico, que está relacionada com a exaustão física e mental, por isso é conhecida como Síndrome do Esgotamento Profissional.



Vemos aí três pilares, exaustão emocional, despersonalização e redução da realização profissional. No decorrer do tempo, esse quadro que para uns é despercebido, em sua cronicidade leva a transtorno de ansiedade, depressão e estresse. Ocorre o abandono na relação de momentos de descanso, lazer e impactos nos relacionamentos. Trata-se de uma doença ocupacional caracterizada pela Organização Mundial de Saúde (OMS).

É uma preocupação dos empregadores que precisam atuar permanentemente na proteção e prevenção.

As sequelas dessa síndrome são depressão, tentativa de suicídio, baixa qualidade de vida, insatisfação entre

vida pessoal e profissional. Burnout encontra-se em todas as atividades e todas as profissões que tenham as características de trabalho como as citadas anteriormente.

Como deixar de pensar na necessidade de proteção do nosso motorista profissional?

Quando falo em motorista profissional, estou falando do caminhoneiro, motorista de coletivo, taxista, motorista de aplicativo, motociclista que faz delivery, mototaxista, todos esses profissionais que estão envolvidos com direção veicular categorias A, B, C, D e E estão sujeitos a esse risco de apresentar esses sinais e sintomas que devem ser combatidos de imediato antes que a Síndrome do Esgotamento Profissional se instale, trazendo possíveis consequências.

Bem, todos sabemos que excesso de horas trabalhadas, acompanhada de privação do sono, com trabalho desgastante, alimentação precária, estresse, submetido ainda aos riscos físico, químico, biológico, privado do lazer, da família, da inter-relação pessoal, tudo isso são as queixas principais e as quais nós temos que combater.



Não temos dúvida que a necessidade econômica para prover à família é real, mas isso só é possível enquanto temos saúde.

Preservar a saúde física, mental e social é a necessidade maior.

* 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.

Contorno Viário da Grande Florianópolis possui data marcada para ser inaugurado

A estimativa é que, após a inauguração programada para 1º de julho de 2024, cerca de 30% do tráfego atual da BR-101 seja desviado para o novo Contorno Viário

A conclusão do viaduto do Contorno Viário da Grande Florianópolis em Biguaçu marca um avanço para finalização da via completa de 50 quilômetros. A Arteris Litoral Sul, responsável pela obra, projeta a liberação do tráfego para 1º de julho de 2024, aumentando a expectativa para a entrega total do projeto. A informação é do colunista Anderson

Silva, do NSC Total.

Depois de mais de uma década de atraso, a Arteris Litoral Sul, gerenciadora da BR-101 Norte e da construção do Contorno Viário, está empenhada em cumprir o prazo estabelecido para julho de 2024. O Gerente Regional da Arteris, José Júnior, destacou que a empresa planeja coordenar com as federações de transportadoras de



carga do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, promovendo a nova rota de tráfego na região e garantindo sua utilização efetiva assim que for inaugurada.

Embora o Contorno Viário represente um acréscimo de 13 quilômetros em relação ao trajeto atual pela BR-101, espera-se que o tempo de deslocamento seja similar, devido à previsão de menor

volume de tráfego na nova via. Essa expectativa se baseia na ideia de que a nova rota proporcionará uma alternativa mais eficiente para os motoristas, especialmente para aqueles que buscam evitar o tráfego intenso da BR-101.

A estimativa é que, após a inauguração, cerca de 30% do tráfego atual da BR-101 seja desviado para o novo Contorno Viário.

Governo de SC vai emitir de graça mais de 30 mil CNHs e mudanças de categorias

Exigência principal é residir no estado de Santa Catarina há pelo menos dois anos.

Com o objetivo de promover a inclusão social, oportunizar vagas de emprego e retirar profissionais da informalidade, por meio da emissão gratuita da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o Programa CNH Emprego na Pista, foi lançado no dia 12 de dezembro pelo governador Jorginho Mello e pelo presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes. Serão ofertadas 30 mil vagas para quem precisa de habilitação para acessar oportunidades de emprego. O Programa ainda vai promover a inclusão da observação "EAR" (Exercício de Atividade Remunerada) nas habilitações de quem já trabalha na área, bem como promover a ascensão de condutores às categorias D e E.

Os investimentos somam R\$ 54.530.305,95 para o desenvolvimento do Programa CNH Emprego na Pista entre cursos, exames, isenção de taxas e operacionalização do Programa para os próximos três anos (2024 a 2026). É uma ação social voltada à empregabilidade.

As vagas disponibilizadas serão divididas entre as categorias A (moto), B (carro), D (caminhão, ônibus e outras), e E (carreta e outras), totalmente gratuitas, para obtenção da

CNH, adição de EAR (Exercício de Atividade Remunerada) e adição de categoria. Para a primeira habilitação nas categorias A e B serão 10.870 e 5.920, respectivamente. Nas categorias D e E serão 13.210 vagas, sendo 5.500 para a categoria D e 7.710 para a categoria E.

Segundo o SEST SENAT, atualmente, só para as categorias D e E, existem mais de 12 mil vagas abertas aguardando profissionais qualificados para assumir.

"Isso era um compromisso nosso. Tem muitos jovens, pessoas que vão ter

a oportunidade da primeira vez ter uma carteira de motorista, mudar de categoria. E o Estado vai se fazer presente na vida dele, vai dar oportunidade para ele melhorar o emprego, conseguir um trabalho, porque você não pode exigir de alguém que tenha uma habilitação se ele nunca teve oportunidade ou se ele não pode fazer. Isso vai fazer bem pra melhorar o nível de empregabilidade em Santa Catarina", disse o governador.

O presidente do Detran de Santa Catarina, Kennedy Nunes, destaca que

o programa foi uma determinação do governador Jorginho Mello assim que ele assumiu, em maio de 2023, e que a concretização do CNH Emprego na Pista em um período de apenas seis meses resulta da união de esforços de parceiros como SEST SENAT e secretarias de Estado; entidades de motofretistas, motoristas de aplicativo, além dos credenciados dos Centros de Formação de Condutores (CFCs), médicos, psicólogos, construir e entregar todo o Programa em apenas seis meses.

Para acessar o Programa, alguns requisitos são necessários, como estar inscrito no CadÚnico (Programa de Assistência Social) para as categorias A e B, isso quer dizer, ter renda familiar de até três salários mínimos. A inclusão de EAR na categoria A exige ter mais de 21 anos, estar habilitado na categoria A, e nesse caso, terão preferência os que já trabalham como motofretistas. Já nas categorias D e E, o candidato precisa ter dois anos, no mínimo, na categoria B, ou um ano na categoria C, e não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 meses. Terão preferência os que já trabalham como motorista de aplicativo e querem mudar para as categorias D e E.



67% das rodovias brasileiras têm problemas

Pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) indica que 67,5% das rodovias brasileiras têm sua extensão classificada como regular, ruim ou péssima, enquanto 32,5% foi classificada como ótima ou boa. “Os percentuais demonstram uma relativa estabilidade no estado geral da malha rodoviária brasileira, em comparação com os resultados do ano passado, que apresentavam, respectivamente, 66% e 34% para os mesmos níveis de classificação”, avaliou a entidade.

Os números fazem parte da 26ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, em parceria com o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. O levantamento deste ano avaliou 111.502 quilômetros de rodovias pavimentadas, o que corresponde a 67.659 quilômetros da malha federal e a 43.843 quilômetros dos principais trechos estaduais.

A classificação do estado geral compreende três características da malha rodoviária: pavimento, sinalização e geometria da via. Levam-se em conta variáveis como condições do pavimento, das placas, do acostamento, de curvas e de pontes.

Em 2023, 56,8% do pavimento, 63,4% da sinalização e 66% da geometria dessas vias foram avaliados como regular, ruim e péssima. Estes percentuais também ficaram próximos aos registrados no ano



passado: 55,5%, 60,7%, 63,9%, respectivamente.

“A realidade que o estudo expõe reforça o que a CNT vem defendendo há anos: a necessidade de continuar mantendo investimentos perenes e que viabilizem a reconstrução, a restauração e a manutenção das rodovias”, disse a CNT, em nota.

“Os investimentos em infraestruturas, no Ploa [Projeto de Lei Orçamentária Anual] de 2024, sofreram uma redução de 4,5% no volume de recursos para o setor em relação ao autorizado no orçamento para infraestrutura de transporte em 2023. Diante desse cenário, a CNT trabalha para viabilizar um aumento na dotação, por meio de emendas para intervenções prioritárias em 2024, em consonância com as prioridades do transporte e da logística do país”,

informou a CNT.

Vigilância

De acordo com a pesquisa, a falta de qualidade da pavimentação das rodovias impacta no preço do frete. Além disso, como consequência, no preço dos produtos para o consumidor final. “Sem rodovias de qualidade, o consumo de combustível fóssil e a emissão de gases também aumentam. Calcula-se esses prejuízos no âmbito da sustentabilidade, por meio do desperdício de óleo diesel”, explica a entidade.

A estimativa da CNT é que, este ano, haja o consumo de 1,139 bilhão de litros de diesel de forma desnecessária pela modalidade rodoviária nacional. A queima dessa quantidade de combustível fóssil deve resultar na emissão de 3,01 milhões de toneladas de gases poluentes na

atmosfera.

Público × privado

O estudo mostra que as rodovias públicas, que representam 76,6% da extensão pesquisada este ano, apresentam percentuais maiores de avaliações negativas (77,1%). Já entre as rodovias concessionadas, que representam 23,4% da extensão da pesquisa em 2023, houve a classificação de 64,1% da extensão como boa e ótima.

Pontos críticos

Conforme a CNT, os principais pontos críticos ou problemas registrados nas rodovias brasileiras incluem quedas de barreiras, erosões nas pistas, buracos grandes, pontes caídas e pontes estreitas. “Tratam-se de problemas na infraestrutura. Ou seja, eles interferem na fluidez dos veículos, oferecendo riscos à segurança dos usuários. Dessa forma, aumentando significativamente a possibilidade de acidentes e gerando custos adicionais ao transporte”, alerta.

Dentre as intervenções classificadas como prioritárias pela entidade, estão a eliminação de 2.684 pontos críticos ou problemas nas rodovias. Sendo 207 quedas de barreiras; cinco pontes caídas; 504 erosões nas pistas; 1.803 unidades de coleta com buracos grandes. Além disso, 67 pontes estreitas; e 62 outros tipos de pontos críticos que possam atrapalhar a fluidez da via. (As informações são da Agência Brasil)

Uso do acostamento como 3ª faixa na BR-101 terá novos estudos em 2024

Novos testes para a autorização do acostamento como terceira faixa na BR-101 entre Itapema e Itajaí devem ser realizados em 2024. A informação foi divulgada no dia 19 de dezembro, em reunião com representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e da concessionária Arteris Litoral Sul, além da deputada Paulinha (Podemos) e prefeitos da região.

Durante a reunião, as autoridades de trânsito reforçaram a importância de fazer mais testes em janeiro para reavaliar a medida e buscar uma solução para as filas provocadas pelo trânsito. O teste realizado entre os dias 16 e 18 de dezembro foi considerado como

inclusivo. Uma nova reunião ficou agendada para o dia 9 de janeiro de 2024, com o objetivo de definir o formato do novo teste, assim como os trechos, dias e horários.

A deputada Paulinha, que defendeu a medida como forma de amenizar o congestionamento da BR-101 durante a temporada de Verão, reforçou que trafega pela rodovia todos os dias e que autorizar o uso da terceira faixa em um teste por 30 dias vai tornar o diagnóstico mais preciso, incluindo mais dias durante a semana, quando o fluxo de veículos é maior. O prefeito Paulinho, por sua vez, insistiu que novos testes sejam feitos ainda em janeiro, justamente para que se possa ter uma avaliação mais precisa no uso



do acostamento como terceira faixa.

A avaliação da ANTT é que houve receio inicial dos motoristas em utilizar o acostamento, movimento que aumentou ao longo do fim de semana. A PRF destacou que para editar nova portaria de uso precisa da manifestação da Arteris e da ANTT. Os testes

não seguirão imediatamente porque a Arteris apontou que em virtude do fim do ano não consegue contratar serviços de benfeitorias que seriam necessários, e nem providenciar novas placas de sinalização. A próxima reunião de avaliação ficou marcada para 9 de janeiro.



JUDICIÁRIO

Rádio que noticiou acidente de trânsito com morte não foi sensacionalista, confirma TJ



Uma recente decisão da 7ª Câmara Civil do Tribunal de Justiça de Santa Catarina confirmou entendimento do 1º grau ao manter a absolvição de um repórter e de uma emissora de rádio de Concórdia, no Oeste. A autora da ação cobrava indenização por danos morais ao alegar que tomou conhecimento da morte do marido pela transmissão

do acidente feita nas redes sociais da emissora.

O acidente aconteceu em 19 de agosto de 2019, na SC-283. A viúva narrou no processo que a abordagem foi sensacionalista, sem atentar aos reflexos emocionais nos amigos e parentes do falecido. Acrescentou que reconheceu o automóvel utilizado pelo marido em

razão dos adesivos que estampavam o veículo.

O relator do recurso julgado no TJ considerou que “[...] as particularidades do caso concreto revelam que a conduta dos apelados, diferentemente do alegado pela insurgente, não foi sensacionalista e nada extrapolou a liberdade de informação jornalística, porquanto, sem apurar

a identidade da vítima fatal, trouxe ao conhecimento da sociedade a ocorrência do acidente e suas consequências à trafegabilidade no local, uma vez que a pista da SC-283 ficou bloqueada para o atendimento dos condutores e a remoção dos veículos, gerando longo engarrafamento”. A decisão foi unânime (Apelação n. 5003582-56.2019.8.24.0019).

Vítima de acidente de trânsito deverá ser indenizada por danos materiais e morais

Juiz do 1º Juizado Especial Cível de Taguatinga condenou a proprietária e o condutor de um veículo e a seguradora do automóvel a pagarem, solidariamente, danos materiais a uma vítima que se envolveu involuntariamente em um acidente de trânsito. O condutor do veículo deverá, ainda, indenizar a vítima moralmente.

De acordo com os autos, vítima e condutor do veículo se envolveram em acidente de trânsito em 20/2/2020, após manobra irregular do réu em rodovia. A vítima alega que sofreu danos materiais e morais em virtude do acidente, que causou perda total de seu veículo. Sustenta que a seguradora da proprietária do veículo, é corresponsável pela obrigação de indenizar. Em razão disso, requer que sejam os réus solidariamente condenados a pagar indenização por danos materiais e morais.

Em sua defesa, a proprietária e o condutor do veículo negam a versão apresentada pela autora, questionam os danos morais e pedem pela improcedência dos

pedidos. A empresa seguradora, por sua vez, defende que houve o agravamento intencional do risco (manobra irregular em rodovia - BR 040), a causar a perda da cobertura securitária tanto para a segurada como para terceiros e nega os danos morais.

Na análise dos autos, o juiz entendeu que as provas anexadas aos autos são bastante esclarecedoras “de modo a permitir a conclusão de que a culpa pelo acidente foi única e exclusivamente do segundo réu, que violou as

normas de trânsito vigentes (art. 37 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB) ao buscar cruzar a rodovia sem se cercar das cautelas necessárias para realizar manobra com tamanho grau de risco”.

O magistrado ressaltou ainda que “a seguradora deve responder solidariamente pelos danos materiais ocasionados à autora, nos limites da apólice contratada, uma vez que os deveres contratuais inscritos na apólice são dirigidos especificamente à segurada,

de modo que não isentam a seguradora de arcar com os prejuízos causados ao terceiro (vítima) na existência da cobertura de responsabilidade civil”.

Quanto ao pedido de danos morais, o juiz pondera que, “embora o acidente tenha provocado na autora apenas escoriações de pequena intensidade, a situação por ela vivenciada, foi suficiente para lhe ocasionar prejuízos que ultrapassam os meros dissabores do cotidiano. A conduta ilícita do segundo réu, ocasionou à parte autora não só a dor física, mas também o sofrimento psicológico. Portanto, o acolhimento do pedido de indenização por danos morais é medida de rigor”.

Sendo assim, o juiz condena os réus, de forma solidária, a pagar à autora, a título de indenização por danos materiais, a quantia de R\$ 21.847,00, pela perda total do veículo, e também a quantia de R\$ 2.634,53, referente às despesas secundárias relacionadas ao fato. O condutor do veículo deverá também pagar à autora indenização por danos morais, no valor de R\$ 1 mil.



LEGISLATIVO



Deputado quer extinguir o Seguro Obrigatório DPVAT

Extinguir o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou Não – DPVAT. Esse é o tema do Projeto de Lei 5685/23, que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Lucio Mosquini (MDB/RO), o PL pretende alterar o Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966 e a Lei nº 14.544, de 4 de abril de 2023, que tratam do DPVAT, e passa a tratar como opcional a contratação de um seguro causada por danos pessoais por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, através de um valor incorporado ao seguro privado do veículo. Ainda de acordo com o PL, a Caixa Econômica Federal, atual gestora do DPVAT, deverá assegurar a continuidade, por prazo indeterminado, em face dos montantes de recursos já arrecadados em exercícios anteriores.

Após a utilização dos recursos remanescentes, conforme o PL, ficará extinto o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou Não – DPVAT.

Justificativa

Conforme o autor da proposta, o objetivo do PL é sanear a insegurança jurídica e um clamor social decorrente das dúvidas ocasionadas pela aplicabilidade de cobrança. Além disso, a consequente indenização decorrente do DPVAT, o seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres. “É fato que a partir do ano que vem, os brasileiros podem ficar sem o seguro obrigatório que indeniza vítimas de acidente de trânsito. A atual lei que rege o DPVAT, a Lei nº 14.544, de 4 de abril de 2023 — que regulamentou a Lei nº 6.194/74, lei originária do DPVAT — perde a vigência em 31 de dezembro de 2023”, explica o deputado.

De acordo com Mosquini, apesar da relevância social e de saúde pública do DPVAT, são muitos os fatores que abalaram a credibilidade do seguro.

“A questão efetiva é que há um processo generalizado de descrédito do DPVAT, alguns por considerá-lo ‘uma contribuição inútil’, e outros que os valores arrecadados servem tão somente para benefício de ‘algumas poucas seguradoras e alguns agentes laterais’ que se valem da fragilidade de acidentados para locupletação pessoal”, cita.

Para o deputado os valores já arrecadados devem ser utilizados até a sua completa utilização. E, ao final de tal provimento, é preciso extinguir o DPVAT. “Dessa forma, concedendo-se aos usuários de veículos automotores a possibilidade de contratação de seguro contra acidentes pessoais. Assim, permitindo ao cidadão beneficiário a capacidade de decidir sobre seus direitos”, finaliza.

Tema de igualdade de gênero no trânsito em exame para CNH vai à CCJ

A Comissão de Direitos Humanos (CDH) aprovou no dia 28 de novembro, o PL 1467/2021, que inclui o tema da “igualdade entre mulheres e homens no trânsito” no curso de formação de condutores e no exame escrito para obtenção da carteira de motorista. O projeto do senador Fabiano Contarato (PT-ES) ganhou parecer favorável do senador Randolfe Rodrigues (Rede-AP). Ele agora segue para decisão final na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503, 1997) para condicionar a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) à realização de curso e de exame sobre a igualdade entre mulheres e homens no trânsito. Caso vire lei, a aplicação das normas ocorrerá após 180 dias da publicação.

Na justificativa da proposta, o autor enfatiza a desigualdade ainda existente entre mulheres e homens no trânsito. Ou seja, isso é revelado pelo preconceito e discriminação aos quais a condutora mulher está sujeita. Além disso, pela violência praticada contra a mulher em transportes públicos ou



privados.

O relator foi favorável assim como apontou que a formação dos candidatos à habilitação deve acompanhar as mudanças socioculturais. Dessa forma, adaptando e aprimorando os conteúdos de seus cursos e exames para garantir que os novos condutores entendam a importância de não haver qualquer tipo de discriminação contra as mulheres. Quem leu o parecer na reunião foi o senador Flávio Arns (PSB-PR):

“Especialmente no trânsito, tem-se o uso corriqueiro de expressões inferiorizantes que expressam a desigualdade entre mulheres e homens e a resistência hostil à presença das mulheres. Dessa naturalização de comportamentos

preconceituosos e discriminatórios decorrem consequências graves. A título de exemplo, podemos mencionar o desincentivo à mobilidade da mulher e, conseqüentemente, à sua presença no mercado de trabalho, o aumento do medo de dirigir e, ainda, a permanência e o aumento da prática de crimes contra a dignidade sexual em transportes públicos e privados, os quais são frequentemente noticiados. Ademais, relata-se que a agressividade e os posicionamentos machistas contra as mulheres têm início, por vezes, já no ambiente de formação dos candidatos à habilitação”, aponta o relatório, lido por Arns. (As informações são da Agência Senado)

Radars deverão ter painel eletrônico e mostrar velocidade do veículo, prevê PL

Mudar a regra sobre medidor de velocidade de veículos para fins de comprovação de infração de trânsito. Esse é o tema do Projeto de Lei 5488/2023 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Luiz Fernando Faria (PSD/MG), o PL altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para determinar que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) passe a prever que os medidores de velocidade disponham de painel eletrônico (display) que exiba ao condutor a velocidade registrada. O PL, segundo

o autor, tem a finalidade de conferir transparência aos atos de fiscalização praticados pelos órgãos de trânsito.

Conforme o deputado, es-

tando o medidor de velocidade mais visível, é mais provável que o condutor, ainda que desatento, atenha-se ao limite de velocidade estabelecido para

a via. “Queremos, em última instância, que o veículo transite abaixo da velocidade máxima. Não concorre para o bem comum instalar equipamento para simplesmente aplicar a multa assim como permitir que o veículo continue transitando em velocidade inadequada em razão da desatenção do condutor”, justifica.

Além disso, de acordo com Faria, a medida torna possível ao motorista identificar uma possível autuação já no momento do registro. Essa é uma situação que lhe permitiria investigar imediatamente a conformidade da sinalização

obrigatória, de modo a contribuir para a fundamentação de eventuais recursos.

“Trata-se de resguardar a possibilidade do contraditório. Muitas vezes, sobretudo em rodovias, o cidadão não tem condições de retornar ao local dias ou semanas após o fato, quando tem ciência da notificação. Além disso, ainda que seja possível, nada garante que as condições da via serão as mesmas”, finaliza.

Tramitação

O PL ainda aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.



CNT lança nova edição de guia com recomendações para motoristas sobre segurança no trânsito em viagem

A CNT (Confederação Nacional do Transporte) lançou a segunda edição da publicação Viagem Segura – Guia CNT de Segurança nas Rodovias 2024, trabalho que detalha as condições mais críticas da malha rodoviária em relação à segurança no trânsito e traz recomendações de segurança aos motoristas. Segundo o guia, a BR-101 foi a rodovia que registrou mais acidentes, no período de 12 meses, com 11.337 ocorrências (17,0% do total). Já, a BR-116 foi a rodovia que registrou mais mortes. Foram 752 casos no período (13,6% do total).

Essas mesmas rodovias se destacaram no ranking dos 10 trechos mais perigosos segundo o número de mortes a cada 10 km. A BR-101 aparece quatro vezes com dois trechos nos estados de Santa Catarina e dois em Pernambuco. A BR-116 também é listada quatro vezes, com dois trechos em São Paulo, um no Rio de Janeiro e

um em Minas Gerais. Além das duas, as outras rodovias que estão no ranking são a BR-381 com um trecho em São Paulo e a BR-040 com trecho em Minas Gerais.

A imprudência ao conduzir e o desrespeito às regras de trânsito e à sinalização, associados a uma infraestrutura em mau estado de conservação, resultam em estatísticas preocupantes.

A cada dia acontecem, em média, 182 acidentes e 15 mortes apenas nas rodovias federais do país.

Para se ter uma ideia da gravidade desse elevado índice de morte, comparativamente, considerando que um avião Boeing 737 tem uma capacidade de até 215 passageiros, é possível inferir que morrem nas rodovias federais brasileiras o equivalente à queda de um Boeing com a morte de todos os passageiros a cada 14 dias.

Além de identificar os trechos rodoviários mais peri-



gos, a CNT apresentou os principais tipos e causas de acidentes. Dessa forma, trazendo informações sobre todo o Brasil, cada região e para as 27 Unidades da Federação. Essa análise acontece a partir dos resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2023 e dos dados mais recentes de ocorrência de acidentes disponibilizados pela Polícia Rodoviária Federal de novembro de 2022 a outubro de 2023.

Pensado para alertar quem vai percorrer as rodovias nas próximas semanas, o Guia CNT de Segurança nas Rodovias traz ainda recomendações

para que o motorista tenha uma condução mais eficiente. Além disso, visa colaborar para a redução das ocorrências de acidentes no país, cujo índice elevado tem graves impactos sociais e econômicos.

Recomendações da CNT

Nesse contexto, é importante, antes de partir, planejar a viagem assim como fazer a manutenção do veículo. Na estrada, deve-se estar sempre atento à via e aos demais usuários, com especial cuidado em relação aos pedestres e ciclistas. Além disso, as ultrapassagens devem sempre ser feitas em segurança, respeitando a sina-

lização. Exige-se atenção redobrada do motorista nos períodos noturno e de mau tempo, quando há piores condições de visibilidade. Assim como, nos finais de semana e em feriados, quando os acidentes ocorrem em maior número.

É muito importante, também, fazer paradas periódicas para descanso em locais seguros e dar preferência a refeições leves, para não correr o risco de dormir ao volante. E nunca, sob qualquer hipótese, conduzir sob efeito de bebidas alcoólicas ou outras substâncias que alterem a percepção e o comportamento do motorista.

VEJA 5 COISAS QUE VOCÊ NÃO PODE FAZER ENQUANTO DIRIGE

Ninguém gosta de levar multas e causar situações de risco no trânsito, não é mesmo? Muitos condutores sabem diversas atitudes que são proibidas ao volante. No entanto, existem algumas regras que são mais desconhecidas, mas que também precisam ser respeitadas.

De acordo com as normas em vigor, infração de trânsito é qualquer desobediência às leis e normas contidas no Código de Trânsito Brasileiro. Classifica-se infrações de acordo com a gravidade. Não beber, não usar o celular, não estacionar em local proibido, enfim...essas são coisas que a maioria dos condutores já sabe que não pode fazer enquanto dirige. Confira a seguir uma lista de outras



atitudes que são proibidas ao volante!

1. Comer

Muitas pessoas aproveitam o momento que estão dirigindo para comer. No entanto, dirigir com apenas uma das mãos ao volante é uma infração média conforme o CTB. Então, fique atento, pois

essa atitude pode lhe render 4 pontos na carteira de motorista e multa de R\$ 130,16.

2. Fumar

O hábito de fumar dirigindo também se considera uma infração média, assim como consumir alimentos. Isso porque o condutor não fica com as duas mãos na direção por todo o trajeto,

constituindo assim, infração média. E, mais, se jogar os restos de cigarro pelo vidro do carro, o condutor poderá receber uma autuação.

3. Usar fones de ouvido

Tanto quanto o condutor precisa da visão para dirigir, a mesma importância deve se dar à audição. É essencial que o condutor consiga ouvir todos os sinais sonoros no trânsito, como buzinas, barulhos dos outros veículos, entre outros. Ser flagrado com fones de ouvido enquanto dirige, pode render multa por infração média, conforme o Artigo 252 do CTB.

4. Colocar o braço para fora da janela

Muitos condutores têm o hábito de colocar o braço para fora da janela, porém, é algo

que gera infração de trânsito, com perda de 4 pontos na carteira. A lei permite colocar o braço para além dos limites da janela, em caso de precisar sinalizar outro condutor.

5. Transportar animais no colo

Tanto no colo como à esquerda, o condutor que transportar animais poderá perder 4 pontos na carteira e pagar multa. Além disso, tais atitudes colocam a segurança de todos em risco, inclusive do motorista.

É importante se atentar que, além de gerar infração de trânsito, esses hábitos colocam a segurança tanto do condutor como dos demais ocupantes do seu veículo e outros usuários do trânsito em risco.

Pedágio Free Flow: conheça tudo sobre essa tecnologia

O novo sistema de pedágio já começou a ser implantado nas estradas brasileiras.



No início de 2023 o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentou o pedágio free flow (trânsito livre, em inglês), uma importante comodidade para quem usa com frequência as estradas brasileiras, seja a lazer ou a trabalho.

Muito usado na Europa, Estados Unidos e Chile, o modelo já está implantado na Rio-Santos (BR-101), mas logo os motoristas poderão contar com essa facilidade a mais em várias outras rodovias do território nacional.

A novidade é que esse modelo de cobrança é feito sem as tradicionais praças de cobrança. O fluxo é livre e o pagamento pode ser, dependendo do local, proporcional à quantidade de quilômetros rodados.

O sistema free flow difere dos pedágios tradicionais de

várias maneiras. A principal diferença é que os motoristas não precisam parar ou reduzir a velocidade para pagar o pedágio. Isso melhora a fluidez do tráfego e a segurança dos usuários. Além disso, o pedágio free flow cobra pelo total de quilômetros rodados, enquanto os pedágios tradicionais cobram por trecho. Dessa forma, os motoristas que percorrem grandes distâncias acabam tendo os custos reduzidos.

Como a cobrança do free flow funciona?

A inovação para realizar a cobrança do pedágio free flow é outro diferencial, bastante parecida e ajuda a manter o tráfego fluindo com mais rapidez, porque a cobrança é feita através da leitura das placas.

O pedágio free flow usa tecnologia avançada para identificar e cobrar os veículos, como

câmeras de leitura de placas e tags eletrônicas. É um modelo parecido com o que já existe em alguns pedágios tradicionais, que usam cabines físicas de cobrança, mas têm faixas exclusivas para carros com tags.

Nesse caso, os leitores identificam o carro cadastrado no sistema sem que ele precise parar para fazer o pagamento. Este, por sua vez, é debitado na conta do assinante em uma data definida para o pagamento. Com isso o carro não precisa parar para fazer o pagamento manualmente no guichê, aguardar o troco etc., o que costuma gerar longas filas, principalmente em determinadas estradas em finais de semana e feriados.

É necessária uma tag eletrônica?

No free flow os leitores instalados nos pórticos fazem a

identificação e classificação do carro através de uma etiqueta eletrônica, as famosas tags. Dessa forma é definida a tarifa que será cobrada na fatura da operadora da tag.

Se o carro já tiver uma etiqueta instalada no para-brisa, não é preciso fazer a substituição: o veículo já está pronto para passar pelo sistema free flow de pedágio. O desconto da tarifa ocorrerá automaticamente na fatura mensal.

Quem ainda não tem tag precisa pagar a tarifa manualmente, em até 15 dias após a passagem pelo pórtico, através dos canais definidos pela concessionária. Assim como no sistema tradicional de pedágio, a evasão sem pagamento acarreta multas e penalidades para o motorista, gerando 5 pontos na CNH.

Não é obrigatório para o

motorista ter uma tag, já que o sistema também faz a cobrança pela leitura da placa do carro através de câmeras. No entanto, a tag é necessária para aproveitar todos os benefícios da experiência completa do free flow. Um deles é o desconto na cobrança, que pode variar de 5% a 70% de acordo com a quantidade de passagens pelos pórticos.

Onde já está funcionando no Brasil?

O pedágio Free Flow é uma tendência crescente no Brasil e no mundo. No Brasil, a implantação do sistema ocorreu pela Lei 14.157/21. Desde março de 2023 já está funcionando na BR-101, a Rio-Santos, nos trechos de Paraty, Mangaratiba e Itagui, todos no Rio de Janeiro. Porém, a implantação do sistema em outras vias já está prevista para os próximos anos.

Senatran diz que não há previsão de nova prorrogação para processos de CNH iniciados na pandemia

O final de ano está chegando e com ele o prazo para conclusão de todos os processos de habilitação que estavam ativos nos órgãos e entidades executivos de trânsito do Estado e do Distrito Federal até 31 de dezembro de 2022. Ou seja, quem iniciou o processo de CNH durante a pandemia tem o prazo para terminá-lo até 31 de dezembro de 2023. A norma está na Resolução 983/20 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Essa não foi a primeira prorrogação dos prazos desses processos que se iniciaram na pandemia, mas parece ser a última.

Apesar dos relatos que chegam de vários locais do país da alta demanda e da falta de vagas para marcação de exames neste final de ano, o Portal do Trânsito entrou em contato no-

vamente com a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), que diz não haver estudos do Contran para novas prorrogações.

“No momento, não há previsão de nova prorrogação para o processo de habilitação iniciados”, afirmou o órgão em nota.

Entenda

O prazo normal que processos de habilitação ficam ativos no Detran é de 12 meses, mas para aqueles que enfrentaram a formação de condutores durante a pandemia, o prazo foi estendido algumas vezes.

Fases do processo

Para tirar a CNH no Brasil é necessário passar pelo processo de Primeira Habilitação. A primeira etapa é a avaliação psicológica. Depois da aprovação, o candidato passa pelo exame de aptidão física e mental

que avalia a visão, força muscular, coração, pulmões bem como saúde mental.

Depois de aprovado nesses exames, o candidato passa por 45 horas/aula de curso teórico (hoje também na possibilidade de modalidade remota) e se aprovado no exame teórico, começa as aulas práticas.

O curso prático deve ter obrigatoriamente, no mínimo, 20 horas/aula tanto para a categoria A (moto), assim como para a categoria B (carro). Após a conclusão do curso, o candidato faz a prova prática.

A aprovação em uma etapa permite fazer a etapa seguinte. Se reprovar no exame teórico ou prático, por exemplo, o candidato deve fazer novo exame. Não é preciso repetir as etapas nas quais tiver sido aprovado.

CARTAS

**COLOMBO SALLES**

Irretocável o artigo do presidente Roberto Bentes homenageando o ex-governador Colombo Machado Salles. Sem dúvida alguma, sua ousadia e visão fora do comum transformaram a mobilidade da capital catarinense e deixaram um legado que nos presenteia até os dias atuais. Sua gestão impactou diretamente na modernização da nossa cidade e fez toda a diferença para o seu crescimento.

Carla Gomes – Florianópolis/SC

REFLEXÕES NECESSÁRIAS

É uma pena que o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Acidentes de Trânsito ainda seja tão subaproveitado no Brasil. Sonho com o dia em que verei o país inteiro engajado nesta causa, lembrando e honrando as vítimas desta tragédia coletiva. Milhões de famílias sofrem a perda de entes queridos, e as estatísticas globais de acidentes de trânsito são mais do que meros números; são vidas interrompidas, sonhos desfeitos e comunidades inteiras abaladas.

Simon Félix – Brasília/DF

PRÊMIO

A iniciativa do governo federal em premiar municípios que alcançarem reduções significativas nas taxas de acidentes de trânsito até 2030 é um passo importante para promover a segurança viária no país. O estabelecimento do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito demonstra o comprometimento em lidar com uma questão crucial, especialmente ao direcionar esforços para os municípios onde

a maioria das fatalidades ocorre.

Diego Freitas – Porto Alegre/RS

BOM MOTORISTA

Iniciativa louvável da Senatran em criar o programa que concederá benefícios aos bons motoristas. É imperativa a necessidade de se destacar a importância de reconhecer e premiar a boa conduta no trânsito. Certamente, o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC) visa não apenas promover a segurança no trânsito, mas também recompensar os motoristas que contribuem para um ambiente viário mais seguro e responsável.

Évellyn Ramos – Campo Grande/MS

COMPLEXIDADE

O artigo do Dr. José Roberto destaca uma realidade complexa nas cidades, onde o asfalto, inicialmente promovido como uma alternativa sustentável, tornou-se um palco ambíguo de desafios e perigos, principalmente para pedestres, ciclistas e motociclistas. Lamentavelmente, a abordagem paradoxal de alguns prefeitos, influenciada pela busca por votos e pela pressão dos meios de comunicação, resulta em políticas urbanas que copiam sem criar, complicam sem solucionar.

Felipe Zimmermann – Joinville/SC

SAÚDE AUDITIVA

Muito esclarecedor o artigo do Dr. Dirceu pois destaca uma preocupação relevante sobre os impactos do ruído do trânsito na saúde auditiva dos motoristas. É preocupante perceber que a exposição prolongada a níveis elevados de ruído, como os encontrados no

ambiente rodoviário, pode resultar em redução da audição, zumbidos e até surdez.

Marcelo Meurer – São Paulo/SP

TARIFA ZERO

Muito legal saber que Florianópolis estuda adotar tarifa zero para transporte público. Acredito que esta seja a solução mais viável para tentar melhorar a mobilidade da nossa região. Espero que a ideia seja copiada pelos demais prefeitos da Grande Florianópolis, pois só assim teremos resultados ainda mais positivos. Ninguém aguenta mais enfrentar tanta fila.

Lucas Guesser – São José/SC

BEIRA-MAR DE BARREIROS

Espero viver pra ver essa tal Beira-Mar de Barreiros virar realidade. A cidade que mais cresce na região precisa mesmo desse investimento. O trânsito está caótico. Porém, pra se tornar ainda mais assertiva, Florianópolis teria que fazer a sua parte e construir a ligação da sua beira-mar continental com a de Barreiros. Seria perfeito!

Eliana Jardim – Biguaçu/SC

BRIGA DE TRÂNSITO

Uma vergonha o episódio ocorrido em Itapema no fim do mês passado. Embora não justifique a violência, a verdade é que o agressor quase foi atropelado pelas “vítimas” que também parecem ter provocado o rapaz. Uma falta de noção tremenda e, pelo tamanho do sujeito, era óbvio que ia dar ruim. Enfim, faltou educação de ambas as partes.

Daniel de Souza – Rio de Janeiro/RJ

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

Art. 197. Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados:

Infração - média;

Penalidade - multa.

A relação do clima com o tráfego rodoviário

Para início de conversa parece que estamos falando de duas realidades diferentes, uma associada a clima ou previsão de tempo e outra associada ao volume de automóveis numa determinada via. No entanto, estas duas realidades se cruzam e estão interligadas, uma delas com impacto sobre a outra.

Vamos considerar como exemplo o site Climatempo.com. Se o usuário desejar obter uma previsão do tempo correta, com informações que podem impactar a circulação rodoviária, a consulta à página pode aportar as respostas que procura. Repare que a pressão do ar, a umidade relativa e o vento têm um impacto direto na condução, o que, de forma indireta, impacta a forma de dirigir.

Se precisar viajar para Ponta Grossa,



no Paraná, por exemplo, o condutor irá verificar o tráfego rodoviário, assim como a previsão de tempo ponta grossa, para estar devidamente preparado para a viagem.

O impacto do clima no tráfego

Parece bastante óbvio que o clima tem um impacto no tráfego rodoviário. Vejamos alguns exemplos desta interligação.

Segurança: condições meteorológicas adversas resultam em uma condução defensiva e podem originar, mais facilmente, sinistros rodoviários. Nos casos de neblina ou precipitação elevada, sinistros são mais propícios, o que tem um impacto no tráfego;

Congestionamento: intempéries e reduzida visibilidade podem levar a um congestionamento nas estradas. É evidente que isso têm impacto no tráfego rodoviário;

Manutenção: o mau tempo provoca danos nas estradas, o que, por sua vez, faz com que os condutores sejam mais cuidadosos. A reduzida velocidade motivada pela precariedade da estrada, levam a um maior ou menor tráfego rodoviário;

performance: o clima influencia o

desempenho da viatura. Ondas de muito calor ou frio na estrada impactam a performance do motor e dos pneus. Isso acaba por influenciar o tráfego rodoviário.

Planejamento: as condições climáticas impactam a viagem. Por isso, ao planejar uma rota, o condutor leva em conta as previsões de tempo. De uma forma indireta, isso irá impactar o tráfego rodoviário.

Monitoramento: os sistemas de tráfego inteligentes têm em conta as condições de tempo, de forma a otimizar os fluxos rodoviários e, portanto, o tráfego.

Estes são apenas alguns dos itens que comprovam a interligação entre condições climáticas bem como tráfego rodoviário. Poderíamos ainda falar dos gases do efeito estufa ou do planejamento de infraestruturas.

ESPAÇO LIVRE

Luís José Fracalossi*



Crimes de Trânsito no Brasil

O Brasil é um país que enfrenta sérios desafios no que diz respeito à segurança no trânsito. Os acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte e lesões no Brasil. Os Crimes de Trânsito, no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), são infrações cometidas por condutores ou pedestres que colocam em risco a segurança e a integridade de outras pessoas e do próprio trânsito em vias públicas.

Dados estatísticos indicam que milhares de pessoas perdem a vida anualmente nas vias brasileiras, e muitas outras sofrem lesões graves e permanentes. Os pedestres e motociclistas são os grupos mais vulneráveis e frequentemente representam uma parcela significativa das vítimas fatais. Diante desse cenário alarmante, é imprescindível analisar os principais crimes de trânsito presentes no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e buscar soluções eficazes para combater esse problema.

Destacam-se alguns dos crimes mais recorrentes no Brasil.

Homicídio e lesão culposos na direção de veículo automotor

Condutas negligentes, imprudentes ou imperitas ao volante, que resultam em morte ou lesão corporal, sujeitas a penas que podem variar de 5 a 8 anos de reclusão ou detenção de seis meses a 2 anos, além da suspensão ou proibição de se obter a habilitação para dirigir.

Nesse caso, a pessoa não teve a intenção de matar ou lesar, mas sua falta de cuidado ou habilidade no volante levou a um resultado fatal ou lesão.

Dirigir sob influência de álcool ou substâncias psicoativas

O ato de conduzir veículo automotor sob a influência de álcool, drogas ou qualquer outra substância que altere a capacidade psicomotora é uma das principais

causas de acidentes fatais no trânsito brasileiro. A pena para esse crime inclui detenção, multa e suspensão ou proibição da habilitação.

Participação em "rachas"

Corridas e competições não autorizadas em vias públicas, demonstrações de perícia ou exibições de velocidade em vias públicas sem autorização. Essa prática é considerada perigosa e pode resultar em acidentes graves e com penas de detenção, multa e suspensão ou proibição da habilitação.

Omissão de socorro

Caso o condutor se envolva em um acidente e deixe de prestar socorro à vítima, podendo resultar em detenção de 6 meses a 1 ano ou multa.

Um dos principais problemas enfrentados no combate aos crimes de trânsito é a impunidade. Muitos motoristas infratores não são devidamente responsabilizados pelos seus atos, o que acaba incentivando a reincidência e a prática de condutas criminosas. Além disso, a falta de fiscalização eficiente também contribui para a perpetuação desse cenário preocupante.

Medidas de prevenção e combate

Investimento em fiscalização

Aumentar a presença de fiscalização nas ruas, com o uso de radares, câmeras de monitoramento e blitz, é uma estratégia importante para inibir a prática de crimes de trânsito.

A fiscalização das infrações de trânsito é um desafio enfrentado pelas autoridades. Embora o Brasil tenha leis consideradas rigorosas, a falta de recursos, equipamentos adequados e o tamanho do território dificultam o controle eficiente das vias. Além disso, a cultura da impunidade e a falta de conscientização sobre os riscos do comportamento inadequado contribuem para o

aumento das estatísticas de crimes de trânsito.

Conscientização e educação no trânsito

Campanhas educativas são fundamentais para conscientizar a população sobre os riscos e as consequências dos crimes de trânsito, promovendo uma mudança cultural e comportamental.

Utilização de tecnologia avançada

Investir em sistemas tecnológicos avançados, como dispositivos que impeçam a ignição do veículo caso o motorista esteja sob efeito de álcool, pode ser uma medida eficaz para reduzir os acidentes assim como crimes nas estradas.

É importante ressaltar que a legislação de trânsito busca coibir condutas irresponsáveis e garantir a segurança de todos os cidadãos nas vias públicas. Além das penalidades previstas no CTB, os condenados por crimes de trânsito podem ter sua habilitação suspensa ou cassada, tornando-se necessário passar por um processo de reabilitação para reaver o direito de dirigir.

O cenário dos crimes de trânsito no Brasil é preocupante, com consequências devastadoras para a sociedade e, além disso, requer atenção constante das autoridades e da sociedade como um todo. Somente por meio de esforços integrados, envolvendo governo, sociedade civil bem como órgãos de segurança, englobando medidas preventivas, fiscalização eficiente e mudanças culturais, será possível reduzir a incidência desses crimes e proporcionar um trânsito mais seguro e responsável para todos os cidadãos.

* Luís José Fracalossi é Especialista em Gestão, Mobilidade e Segurança no Trânsito e em Perícia Veicular.



Não usar o cinto no banco de trás aumenta em 5 vezes o RISCO DE MORTE do ocupante do banco da frente

Esse é um alerta de uma diretriz publicada pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET). Ela diz também que o uso do cinto de segurança reduz em até 60% o risco de morte e ferimentos graves para passageiros nos bancos da frente. E em até 44% para aqueles sentados nos bancos traseiros de um veículo envolvido em sinistro de trânsito. Essas são algumas das novas evidências científicas que a ABRAMET apresentou em diretriz de conduta médica sobre o uso do cinto de segurança. Destinado ao médico do tráfego e a todos os profissionais de saúde, o documento traz um panorama aprofundado atualizando dados sobre o tema. Dessa forma, para subsidiar as melhores decisões e estimular o uso do cinto pela população.

De acordo com a publicação, o cinto de segurança é um mecanismo de retenção dos ocupantes de um veículo em seus assentos.

Ele foi desenvolvido para impedir que braços, pernas e cabeça se choquem contra as estruturas rígidas do veículo ou com outras pessoas. Além disso, que os órgãos

internos sejam submetidos às forças geradas por ocasião de um sinistro, com grande dissipação de energia. Ou ainda que haja o lançamento de pessoas para fora do veículo, o que acarretaria agravamento das lesões e risco de morte.

“O uso do cinto de segurança é uma opção simples, fácil e essencial para proteger a vida no trânsito”, afirma Flávio Emir Adura, diretor científico da entidade.

A diretriz destaca que, quando usado da forma adequada, o cinto reduz a incidência de ferimentos nos quadris. Além disso, na coluna vertebral, na cabeça, no tórax, abdome e reduz o risco de perfuração do globo ocular. Um dos estudos apresentado concluiu que o cinto de segurança é capaz de reduzir as lesões oculares perfurantes em 60%. “Estudos de meta-análise concluíram que os cintos de segurança reduzem o risco de morte e ferimentos graves em 60% para ocupantes do banco da frente. E em 44% para os ocupantes do banco traseiro”, aponta a diretriz. “Cerca de 50% da eficácia dos cintos de segurança se deve à prevenção da ejeção de ocupantes de veículos automotores”,

acrescenta o documento.

Importância do uso do cinto no banco de trás

Segundo a publicação, há uma falsa impressão de que o banco traseiro é relativamente seguro. Além disso, que o uso de cinto de segurança não é necessário, ou que o cinto subabdominal, comumente encontrado nos bancos traseiros dos veículos da frota nacional, não oferece segurança adequada, não justificando seu uso. No entanto, a ABRAMET afirma que aos corpos dos ocupantes do banco traseiro sem cinto de segurança aplicam-se as mesmas forças que sofrem os corpos de ocupantes do banco dianteiro sem cinto. Em uma colisão frontal, o ocupante do banco traseiro continuará, a exemplo do que ocorre com os ocupantes dos bancos dianteiros, em movimento à mesma velocidade que o veículo vinha desenvolvendo antes da colisão.

Estudo com dados do Instituto de Tráfego, Pesquisa de Acidentes e Análise de Dados do Japão, concluiu que, se os ocupantes do banco traseiro estivessem de cinto de segurança, quase 80% das mortes de ocupantes dos bancos

dianteiros, que estavam usando cinto de segurança, poderiam ter sido evitadas.

“Tal fato se deve à possibilidade de o ocupante do assento traseiro ser arremessado violentamente contra os ocupantes dos bancos dianteiros, transformando-se em real ameaça à integridade, em virtude do grande ganho de massa de um corpo que se desloca em alta velocidade”, explica o documento.

A diretriz da ABRAMET também aborda a legislação vigente. Ela apresenta esclarecimento sobre o uso correto do cinto por públicos com características especiais. Como, por exemplo, gestantes, pessoas obesas, crianças e idosos, conceituação de grande relevância para o atendimento prestado pelo médico do tráfego no dia a dia. “É importante tanto para o médico do tráfego quanto para os profissionais envolvidos com o atendimento de saúde conhecer tecnicamente o cinto de segurança bem como dominar o seu funcionamento. Além disso, ter clareza sobre os diversos tipos de sinistro em que o uso do equipamento é determinante para preservar a vida”, conclui Flávio Adura.