

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



À Deriva  
Palavra do Presidente  
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



O motorista defensivo  
e as rotas de fuga  
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Segurança  
e saúde  
PÁGINA 7

Os carros  
híbridos vão  
dominar  
o mercado  
automotivo?

PÁGINA 16

# O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - FEVEREIRO DE 2023 - ANO 13 - Nº 157

## Carnaval 2023: PRF registra redução de 32% no número de mortes e acidentes graves nas BRs



A Operação Carnaval 2023, segundo a PRF, foi marcada por expressiva redução de mortes e acidentes graves. Mesmo com tráfego intenso nas rodovias federais e condições climáticas adversas, a PRF registrou queda de 6% no número de acidentes, 2% nos feridos e 32% na quantidade de mortos durante o feriadão. (Página 9)

Entenda a polêmica em  
relação à nova regra do  
Inmetro para carros elétricos

PÁGINA 4

Riscos de sinistros de trânsito  
são minimizados com os  
redutores de velocidade

PÁGINA 15

Pontos críticos nas rodovias  
brasileiras aumentaram  
50% em 2022

PÁGINA 9

**KOERICH**  
Gente Boa. Gente Nossa.

**SEJA PACIENTE NO TRÂNSITO.**



CONSERVE-SE  
À DIREITA



SENTIDO DE  
CIRCULAÇÃO  
NA ROTATÓRIA



CIRCULAÇÃO  
EXCLUSIVA DE  
ÔNIBUS

## EDITORIAL

# Tragédia anunciada

**E**xistem notícias que parecem machucar a gente por dentro. Há poucos dias, li que um idoso, de 68 anos, morreu em um acidente entre uma moto e um carro, na região centro sul do Paraná. Obviamente, que toda notícia de morte é triste por si só, mas esta tem alguns detalhes a mais. A vítima tinha histórico de multas por pilotar a motocicleta sem habilitação.

Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), o idoso já havia sido multado três vezes por dirigir sem possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou Permissão para Dirigir, em 2011, 2018 e 2021. Aliás, no ano retrasado, a vítima havia se envolvido em outro acidente semelhante a esse, mas não se feriu. Todas as situações foram próximo ao quilômetro onde aconteceu a tragédia.

Diante disso, nos perguntamos:

quantas oportunidades esse cidadão teve para se capacitar melhor para pilotar uma moto? Será que uma aula de direção defensiva não o teria ajudado a tomar decisões mais acertadas no trânsito?

Sabemos que, muitas vezes, ótimos condutores não possuem CNH por questões financeiras e, por esta razão, continuamos alimentando o sonho de um dia termos a Escola de Trânsito do MONATRAN, oferecendo formação gratuita para a população menos favorecida. Mas, no caso em questão, será que não faltou uma reflexão com relação ao modo de pilotar e a necessidade de uma formação?

Muito se fala na chamada “Indústria da Multa”. Mas, lamentavelmente, se não fossem as multas, o trânsito do nosso país estaria ainda pior. As equipes de fiscalização estão muito

aquém da necessidade. Talvez se o senhor da notícia tivesse sido multado mais vezes, o desfecho fatal não tivesse acontecido.

É claro que são apenas conjecturas. Mas confesso que me parece impossível ignorar todas estas possibilidades. Ainda que o sistema de educação das autoescolas possa estar um pouco defasado, a verdade é que ainda é a melhor opção que temos para aprender a conduzir um veículo automotor.

Pesquisas mostram que a capacidade intelectual do ser humano atualmente está classificada em oito inteligências: comunicação, raciocínio lógico, noção de espaço, coordenação motora, autoconhecimento e compreensão, relacionamento, se situar no meio ambiente e a distinção e interpretação dos sons. A habilidade de dirigir ou pilotar exige do motorista a

utilização de todas.

O cérebro comanda tudo. E, ainda que aquele parente, vizinho ou conhecido insista em dizer que ele é “melhor” do que o instrutor da autoescola, a verdade é que ao aprender a dirigir corretamente estamos automatizando processos e reações. Quem aprende certo, automatiza certo e quem aprende errado, automatiza errado. É por isso que é tão difícil corrigir maus hábitos de quem aprendeu de forma incorreta.

A partir disso, podemos ver a importância de se aprender a dirigir na autoescola, pois os instrutores possuem formação para ensinar da forma mais correta possível.

Reflitamos nisso e que possamos encorajar as futuras gerações a aprenderem de forma correta para não padecerem no final.

## NOTAS E FLAGRANTES

### O FUTURO JÁ COMEÇOU!

A Samsung divulgou sistema para detectar distração de motoristas em entrevista coletiva no mês passado. Um programa chamado Harman Ready Care usa um algoritmo de aprendizado de máquina para coletar e processar dados dos sensores do carro. Estes dados do sistema servem para medir a sonolência e a distração do motorista. Dessa forma, fornece intervenções personalizadas para mitigar riscos e ajudar a melhorar o bem-estar do motorista.



Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



### TARIFA ZERO

O município de Garopaba/SC vai adotar a gratuidade no transporte público a partir de 1 de março. A “tarifa zero” foi viabilizada com a retirada de um projeto de lei que tramitava no Legislativo no ano passado e a repactuação do contrato para definir uma nova forma de remuneração da concessionária. O custeio do sistema será por meio de subsídio.

## 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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://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

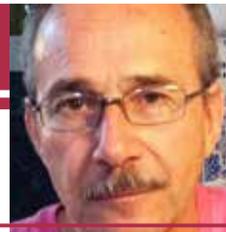
##### Redatora:

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.



## À Deriva



### FAKE NEWS

Circula a informação nas redes sociais de que a blindagem de carros teria sido proibida pelo Governo Federal no país. No entanto, a informação não é verdadeira. Conforme a Secretaria de Comunicação do Governo Federal (Secom), o decreto presidencial assinado pelo presidente Lula (PT), chamado de “revogação das armas” pela imprensa, não interfere na blindagem de carros brasileiros.

### CNH SOCIAL

O governo do Acre divulgou uma boa notícia para quem sonha em obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e não tem como pagar pelo processo. Em 2023, o Programa Social de Formação, Qualificação e Habilitação Profissional de Condutores de Veículos Automotores, mais conhecido como CNH Social, vai ofertar cinco mil vagas para pessoas de baixa renda.

Lançado pelo governo do Estado em 2022, o programa oferece gratuidade em todo o processo de primeira habilitação de motorista, assim como para adição e mudança de categoria para quem já é habilitado.

Desde o dia 01 de janeiro de 2023, quando o presidente Luís Inácio Lula da Silva (PT) tomou posse, as entidades e especialistas que trabalham com o trânsito aguardam a definição de quem comandará a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Já estamos quase chegando no mês de março e, até o fechamento desta edição, 22/2/23, ainda não havia sido definido quem irá comandar a Senatran.

Como já noticiamos na edição passada, no primeiro dia do novo governo foi definida a nova estrutura da pasta que tratará das decisões relacionadas as normas do trânsito brasileiro, ou seja, a Senatran. Desde então, conforme o Decreto 11.360/23, a Senatran estará vinculada ao Ministério dos Transportes. No entanto, o nome do novo Secretário, que sucederá Frederico Carneiro, ainda não foi definido.

Questionada por diversas entidades, a resposta da Assessoria de Comunicação da Secretaria é que o ministro dos Transportes, Renan Filho, estaria no processo de montagem do primeiro escalão da pasta.

“No momento, não há qualquer nome confirmado. Quando ocorrer a confirmação, faremos ampla divulgação”, informou o órgão.

Só esperamos que o nome indicado para dirigir a pasta do órgão máximo de trânsito do país seja alguém verdadeiramente competente e apto a montar uma equipe técnica e eficaz.

Como bem salientou o especialista e

diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, Celso Alves Mariano, “não é de se estranhar essa demora no nosso País. A nossa cultura diz que as decisões são sempre políticas quase nunca técnicas. E aí repousa um problema muito sério”.

Outra questão lamentável é que sempre há descontinuidade quando se passa de um governo para outro. Uma tragédia! Trânsito e mobilidade devem ser assuntos de Estado, não deste ou daquele governo. Para o bem do país precisamos urgentemente desvincular questões políticas das questões técnicas. Áreas como trânsito, mobilidade e transporte, não podem depender de decisões de curto prazo ou definições de pequena abrangência.

Por conta destas picuinhas politiqueiras, colhemos dois problemas muito sérios: Um é a paralisação daquilo que não deveria ter descontinuidade. E o outro são os frequentes abandonos de projetos que estão em andamento. Como estamos há décadas nesse ritmo, mal percebemos os prejuízos que vem daí.

Somente quando tivermos maturidade como país para definir políticas de estado de trânsito, mobilidade e transporte estaremos enfim encaminhados para que possamos mesmo de fato conseguir cumprir aquelas metas que queremos atingir de um trânsito seguro e humano para todos. Enquanto isso não acontecer, continuaremos à deriva dos fantoches do poder.

## Entenda a polêmica em relação à nova regra do Inmetro para carros elétricos

Recentemente o Inmetro divulgou mudanças na regra relacionada aos dados de autonomia de carros elétricos e híbridos. A novidade, no entanto, causou surpresa à Associação de Engenharia Automotiva – AEA, que regularmente é consultada para dar seu parecer técnico sobre a mudança na divulgação de autonomia, o que não aconteceu desta vez.

Tradicionalmente a AEA contribui com informações técnicas para decisões que envolvem o poder público e as empresas do setor automotivo.

### Nova regra

De acordo com o estabelecido pelo Inmetro, a divulgação para o consumidor tem de manter uma autonomia 30% inferior àquela aferida nos carros elétricos e híbridos em laboratório.

O Inmetro defende a mudança com a necessidade de oferecer ao mercado um número mais próximo às condições reais de condução e uso dos veículos que, muitas vezes, são bastante diferentes das circunstâncias de laboratório e podem exigir mais da bateria do carro.

“Não fomos consultados e houve surpresa da nossa parte. Vamos agora estudar os critérios para poder, mais



para a frente, fazer algum tipo de proposta ao Inmetro, conversando com a nova equipe do Inmetro, que assumiu as atividades também em dezembro”, garantiu o presidente da AEA, Marcus Vinícius Aguiar.

Vale destacar que o órgão trabalha com metodologia semelhante para os carros a combustão. Entretanto, existem diferenças entre os números analisados em laboratório e os divulgados ao consumidor. No caso dos veículos com motores térmicos, a diferença é de 28%.

### Dividindo opiniões

De acordo com a Associação

Brasileira dos Veículos Elétricos – ABVE, o mercado total de veículos 100% elétricos é de somente 0,4% do total vendido em 2022. E, portanto, ainda é muito cedo para querer penalizar os elétricos, publicando este que foi o pior cenário de autonomia.

Já a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – Anfavea, espera que a nova norma “permita ao consumidor exercer seu direito de escolha de forma mais esclarecida”.

Em nota, a associação disse que “a justificativa é que, como os testes são realizados em condições de laboratório,

que são ideais e muito favoráveis, motoristas treinados, temperatura e umidade controladas, simulação de um trajeto plano, com tráfego leve, com veículo sem carga e com pneus calibrados, os resultados serão muito melhores do que os obtidos pelos motoristas em uso real”.

### Perspectivas

A AEA, que começou 2023 com nova diretoria, presidida por Marcus Vinícius Aguiar, afirma que a nova gestão pretende reforçar o papel da associação na construção de políticas públicas. Além disso, em regulamentações de temas importantes ao setor automotivo, como este.

Deste modo, Aguiar ressalta que estão na pauta normas para segurança e emissões. Como, por exemplo, o recente lançamento da cartilha Do poço à roda. Ela detalha a metodologia para calcular as emissões dos veículos a partir desse critério.

Também segue na lista de prioridades as definições das normas a respeito da reciclagem de veículos. “É preciso esperar, no entanto, o que vai acontecer na segunda etapa do Rota 2030, a respeito da definição do ciclo de vida dos veículos. Isso ainda não está claro”, finalizou o presidente da AEA.

## Senatran abre consulta pública para regulamentação de sinais sonoros, gestos do agente, do condutor e ciclista

**A proposta visa disciplinar a regulamentação dos sinais sonoros, gestos do agente de trânsito, do condutor e ciclista, devido a revogação da Res.160/04**

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) abriu consulta pública referente a uma minuta de resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que trata da regulamentação de sinais sonoros, gestos do agente de trânsito, do condutor e ciclista. O objetivo, segundo o órgão, é submeter a minuta de Resolução à consulta pública, apoiada nas análises efetuadas na Câmara Temática de Engenharia de Tráfego – CTET, para o melhor ordenamento e segurança no trânsito.

Conforme a Senatran, propõe-se a regulamentação dos sinais

sonoros, gestos do agente de trânsito, do condutor e ciclista, haja vista a revogação da Resolução do Contran nº 160/04, que teve impacto direto na regulamentação da matéria em questão.

A consulta ficará disponível até 27/03/2023.

### Importância da participação da sociedade

A elaboração de normativos ligados ao trânsito afeta, direta ou indiretamente, todo cidadão brasileiro. E, portanto, faz-se necessário submeter à apreciação da sociedade as minutas de portarias e



resoluções que passarão por edição por esses órgãos. Ou seja, no caso específico das resoluções do CONTRAN, essa submissão passou a ser obrigatória a partir da entrada em vigor da Lei nº 14.071/20.

### O que é consulta pública

É um mecanismo de participação social, de caráter consultivo,

realizado com prazo definido e aberto a qualquer interessado. Além disso, tem o objetivo de receber contribuições sobre determinado assunto. Em outras palavras, incentiva a participação da sociedade na tomada de decisões relativas à formulação e definição de políticas públicas.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## O motorista defensivo e as rotas de fuga

No momento em que o Brasil vive, mais uma vez, uma de suas grandes tragédias, em que eventos climáticos rigorosos se misturam com a falta de planejamento e a corrupção instalada por (des) governos populistas, a atenção se volta aos motoristas.

Esses, em situações de adversidade, conseguirão avaliar os riscos quando tiverem que enfrentar situações inesperadas como quedas de barreiras e deslizamento nas rodovias e, ao mesmo tempo, manterem a calma para dirigir com suficiente margem de segurança?

Segundo Tom Harrington, em Artigo publicado em abril de 2020, considerou que um condutor dificilmente pode prever totalmente a reação dos outros motoristas no trânsito. Ponderou que tal fato se agrava perante a imprevisibilidade climática e as mudanças que, rapidamente, provoca no meio ambiente. Por isso, considera fundamental nunca “baixar a guarda” e sempre estar técnica e psicologicamente alerta para realizar manobras emergenciais.

Com o futuro dos veículos inteligentes ainda em gestação, cabe a cada um de nós fazer o máximo que puder para otimizar a capacidade de dirigir e se manter seguro nas estradas movimentadas de hoje.

Ações baseadas nas Técnicas de direção: *preventiva, defensiva e proativa* sempre serão de fundamental importância quando se trata de preservar a integridade física e patrimonial.

Gerald Wilde, em “O Limite Aceitável de Risco”, insiste na necessidade de se aprender e praticar a chamada **direção preventiva**. Significa que, se você não pode controlar diretamente as ações dos outros pode, pelo menos, controlar as suas. Em outros termos, é aquilo que as gerações pioneiras de motorista categorizavam como *dirigir pelos outros*.

A adoção de técnicas de **direção defensiva** ajuda a corrigir os equívocos de outros motoristas, sem que estes percebam. Tom Harrington nos ensina a planejar rotas de fuga e a posicionar corretamente o veículo, encorajando os outros motoristas a adotar procedimento similar. O motorista defensivo é acima de tudo um cidadão que coloca em prática, nas vias, o amor ao próximo e deseja aos outros o que quer para si próprio.

A **direção proativa** significa que você é um motorista responsável, com capacidade de perceber e reagir a ações de outros usuários da estrada de maneira segura e eficiente e visualizar rotas de fuga, o que facilitará e evitará acidentes.

Para se atingir tal meta é necessário *Concentração, Observação, Antecipação e Planejamento*, alicerces do condutor proativo. Uma regra de ouro, em todas as situações de trânsito, e a melhor forma de evitar perigos potenciais, é posicionar o seu veículo onde tenha mais chances de ver e ser visto, preventivamente.

Na sociedade digitalizada de nossos tempos é aquele que considera uma rota de fuga como uma rota de backup, para

no caso de uma situação perigosa nas estradas, prevenir e diminuir a possibilidade de acidentes pessoais e danos a propriedade.

Assim, caro leitor, como um motorista que se quer defensivo, procure sempre se esforçar para ter e planejar rotas de fuga, antecipando-se ao perigo.

A informatização tornou fácil consultar as condições climáticas antes de iniciar uma viagem. Se antes se olhava para os céus para se saber se ia chover ou não, hoje busca-se no *smartphone* o mapa do caminho para saber como estará o tempo ao longo da estrada durante o percurso da viagem.

Uma vez informado sobre o comportamento do clima é hora de iniciar a viagem concentrando-se nos seguintes pontos: olhar para frente, observar os perigos e ficar fora dos riscos; manobrar para um dos lados apenas quando a segurança for absoluta; verificar as opções de fuga enquanto dirige; manter sempre distância do veículo da frente, planejar rotas de fuga com a necessária e possível antecedência, observar os fatores ambientais que ditarão suas opções de fuga.

O ambiente geral determinará as alternativas possíveis para fuga. Quem pratica a direção defensiva sabe que a melhor opção em situações adversas é diminuir a velocidade e dirigir próximo a borda externa da pista, uma vez que facilita o escape quando o perigo se torna iminente.

Mas, todo o cuidado é pouco, pois obstáculos podem impedir que se complete um plano de fuga seguro, tais como, pedestres, meio-fio, postes de iluminação, árvores, prédios, alagamentos, cercas, paredes, carros estacionados, e uma infinidade de outras situações.

Às vezes, perigos ocultos, como uma queda acentuada no meio da vegetação ou uma vala profunda, são armadilhas a espreita de um incauto. Dessa forma ao mudar de posição na pista tem que se avaliar cautelosamente as condições de visibilidade e de trafegabilidade.

Os graves acontecimentos ocorridos durante o carnaval são um demonstrativo de que a segurança no trânsito depende em vasta escala do motorista e da prática de uma direção defensiva e cidadã.

Considere, entretanto, que ao sair de casa, no silêncio do seu “Eu profundo”, é importante elevar o pensamento e pedir o amparo divino e, chegando ao destino, agradecer a proteção recebida em mais um dia de exercício consciente do livre arbítrio.

\* **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.

# Colisão frontal: em que vias mais ocorrem e como evitar

**De acordo com o Anuário Estatístico da Polícia Rodoviária Federal (PRF), a colisão frontal é o tipo de acidente que mais matou em 2021.**

As colisões frontais geralmente são gravíssimas. De acordo com o Anuário Estatístico da Polícia Rodoviária Federal (PRF), a colisão frontal é o tipo de acidente que mais matou em 2021. Houve o registro de 1.585 mortes em 4.337 acidentes. Esse tipo de sinistro ocorre geralmente em vias simples e de mão dupla, como rodovias por exemplo.

As colisões frontais ocorrem, na maioria das vezes devido a ultrapassagens mal feitas. Além disso, podem ser causadas também por falta de perícia de um dos condutores ao realizar uma curva, por



exemplo, e até por reações inadequadas frente a condições adversas.

De acordo com Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, é importante saber que, em qualquer acidente, ocorre pelo menos uma destas três falhas humanas: negligência, imprudência ou imperícia.

“O condutor defensivo fica

satisfeito em evitar um acidente, independente de quem tenha razão ou de quem seja a culpa”, explica.

Além disso, o especialista alerta que para evitar sinistros de trânsito não basta conhecer as técnicas de direção defensiva. “É preciso praticá-las no dia a dia, reconhecer e abandonar antigos vícios e maus hábitos e alterar o comportamento,

automatizando procedimentos e atitudes corretas”, diz Mariano.

## Dicas para evitar colisões frontais

Conforme o especialista, quando a pista estiver ocupada por outro veículo vindo em direção contrária, deve-se:

- diminuir a velocidade;
- sinalizar e deslocar-se para a direita o máximo possível.

Mesmo os condutores experientes e cuidadosos são expostos a situações perigosas. O condutor deve estar treinado e qualificado para sair do perigo. Além disso, é necessário ter habilidade para reagir rápida e corretamente.

“Nessas situações, o condutor deve assumir uma atitude responsável, colaborar para que o outro veículo possa concluir a manobra com segurança e ficar satisfeito por ter ajudado a evitar um acidente”, finaliza Mariano.

## Cresce número de mortes de menores de 7,5 anos nas BRs do Paraná

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) realizou um levantamento de dados de acidentes de trânsito envolvendo crianças menores de sete anos e meio nas rodovias federais do Paraná. O levantamento da PRF no Paraná aponta que, apesar do número de mortes de crianças menores de 7,5 anos ter caído 15% entre 2017 e 2022 nas rodovias federais do estado, em 2022, onze crianças nessa faixa etária morreram em ocorrências registradas pela PRF. Houve um aumento significativo em relação ao

ano anterior (2021), quando apenas quatro óbitos foram registrados.

Entre as mortas no ano passado, seis eram ocupantes de veículos em que uso do dispositivo de retenção é obrigatório.

Metade não utilizava nenhum tipo de dispositivo de retenção e a outra metade utilizava incorretamente.

Em 2021, de acordo com dados do Datasus, 285 crianças entre zero e quatro anos morreram em acidentes de trânsito no País. Destes, 24

óbitos foram no Paraná. Segundo a PRF, pelo menos quatro dessas fatalidades ocorreram nas rodovias federais do Estado.

Além disso, dados de ocorrências da PRF nas rodovias federais do Paraná, apontam que entre 2017 e 2021 mais de 76% das crianças de até quatro anos utilizavam corretamente o dispositivo de retenção, cerca de 11% não utilizavam e mais de 12% faziam o uso incorreto do equipamento. A faixa etária (0 a 4 anos) foi analisada devido às crianças acima de quatro anos utilizarem o assento elevado com o cinto do veículo, tendo eficácia equivalente a adultos.

No levantamento, semelhante ao apontado em outros estudos, a cadeirinha foi eficaz em prevenir 62% das mortes, quando utilizada corretamente.

Entre as que morreram no local ou ficaram gravemente feridas, 21% não usavam a cadeirinha, 30% usavam incorretamente e 49% usavam o dispositivo corretamente. Seria possível evitar muitas dessas tragédias, considerando que 87% dos menores de quatro anos, que saíram

ilesos, utilizavam corretamente o equipamento.

Atenta à segurança das crianças, a PRF realiza diversas ações educativas e fiscalizações sobre o tema, regularmente. Só em 2022, nas rodovias federais paranaenses, a PRF autuou 2.251 motoristas pela falta ou uso em desacordo dos dispositivos de retenção pelas crianças.

O uso correto dos dispositivos de retenção se mostra capaz de diminuir o número de fatalidades envolvendo crianças no trânsito. Apesar das diversas dificuldades enfrentadas pelas famílias a partir da chegada do novo membro, a instalação correta nos veículos e o ajuste correto do cinto na criança devem ser uma prioridade no dia-dia.

Segundo a OMS (Organização Mundial da Saúde), o uso de dispositivos de retenção pode reduzir o número das mortes de crianças em 60%. Apesar da causalidade das lesões e mortes no trânsito ser complexa e múltipla, os equipamentos são reconhecidos como uma intervenção importante para diminuir a possibilidade de ferimentos graves em crianças.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*



## Segurança e saúde

O deslocamento de um veículo oferece uma série de riscos que poderão comprometer a saúde, o bem-estar físico e mental de todos.

De longa data vemos o Estado, Prefeitura e Detran instituírem campanhas com objetivo de manter a segurança no trânsito e transporte, mas não vemos resultados, não vemos o objetivo maior ser atingido. Talvez por serem as campanhas curtas, períodos bem curtos que não chegam a ser assimilados pela coletividade.

A educação é essencial para que se obtenha resultados maiores, infelizmente não temos essa conduta com relação às atividades escolares, principalmente fazendo com que a criança desenvolva essa conduta de proteção, de auto-proteção, de saber se defender na via pública, na calçada, ao atravessar a rua e ao fazer qualquer manobra no seu deslocamento. Educação é a essência, sem ela, não conseguiremos convencer ou conquistar a criança, o adolescente ou mesmo o adulto com relação à sua defesa, a sua autoproteção, utilizando os equipamentos de segurança, reduzindo de maneira drástica as lesões produzidas pelo trânsito, transporte quando diante de um sinistro. Uma criança bem-informada e orientada é capaz de chamar a atenção de um adulto que está na direção veicular e cometeu uma transgressão no trânsito ou porque não está usando o equipamento de segurança, que é obrigatório. O mesmo vai acontecer com o



adolescente e com o adulto que está de carona, chamando atenção de quem está na direção cometendo algum deslize.

Ninguém pode desconhecer a energia no deslocamento do pedestre e do veículo que é capaz de produzir danos internos e externos numa colisão, capotagem, derrapamento, quando não se está usando os equipamentos de segurança. Por incrível que pareça, o cinto de segurança é um elemento essencial para que se mantenha o tronco firme, dando proteção ao quadril de 100%, coluna vertebral de 60%, crânio 56%, tórax 54% e abdome 45%. Ainda evita o deslocamento desse corpo para frente para não se chocar com o volante no caso do motorista ou se chocar com o painel do veículo no caso do carona. Para o indivíduo com cinto de segurança que está no banco traseiro, evita de se chocar contra o encosto do banco dianteiro. Caso o equipamento não esteja sendo usado no banco traseiro, o indivíduo será projetado para cima e para frente, na velocidade

que está o veículo, produzindo danos a quem está na frente e ainda tendo grande possibilidade de ser ejetado através o para-brisa.

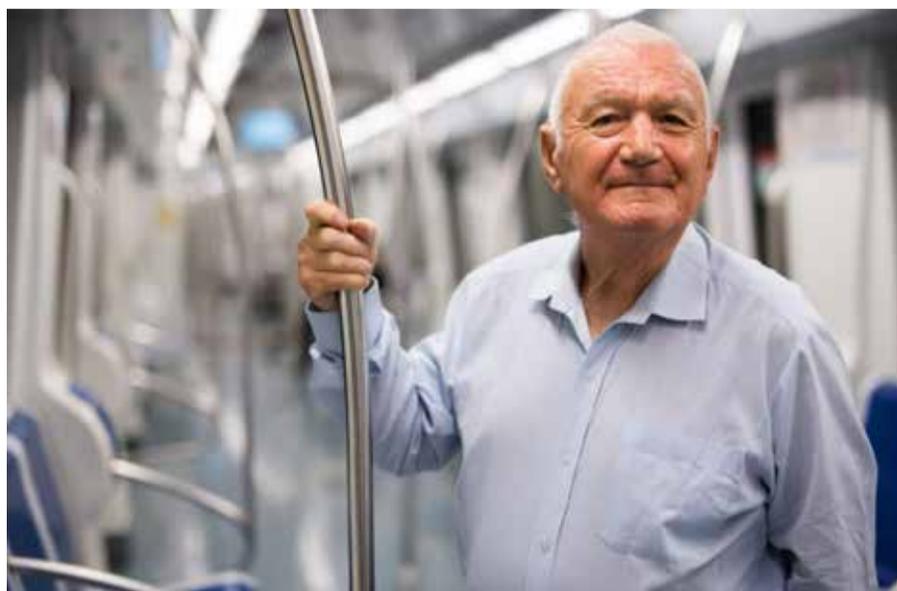
Portanto, os equipamentos de segurança como o cinto, airbag, cadeirinha de segurança, são elementos essenciais para que se possa usá-lo durante qualquer deslocamento do veículo.

E por que estamos lembrando esses equipamentos, mostrando a necessidade do uso? Porque na realidade temos visto chegar aos nossos hospitais lesões graves, gravíssimas pelo não uso desses equipamentos. Por um descuido, esquecimento, poderemos sofrer lesões graves, gravíssimas, com necessidade de tratamentos intensivos em centro cirúrgico, UTI, enfermaria e longos períodos de tratamento no pós alta e ainda acompanhamento na residência, necessitando fisioterapia e cuidados gerais. Além disso, de maneira inapropriada é gerado problemas sociais e financeiros para a família.

Portanto, a segurança está diretamente ligada à saúde e acima de tudo. Se usamos os protetores internos do veículo, estamos reduzindo a possibilidade de lesões e consequentemente internações, hospitalizações, custos extras que vão onerar indivíduo e família.

\* 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.

## São Paulo: idosos de 60 a 64 anos voltam a ter gratuidade no transporte público



No final do mês de janeiro, o governador Tarcísio de Freitas autorizou, por meio de decreto, a volta da gratuidade no transporte público administrados pelo Estado de São Paulo, para idosos com idades entre 60 e 64 anos.

O benefício garantirá ao público da referida faixa etária, a gratuidade nas passagens de metrô, trens, no VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). Além, também, nos ônibus intermunicipais, por meio de bilhete eletrônico de uso pessoal e intransferível.

### Logística

Para uso nos trens e metrô, a gratuidade aos idosos valerá somente por meio do uso do

Cartão TOP ou do Bilhete Único. Vale ressaltar que também é possível utilizar o cartão TOP no sistema de ônibus intermunicipais da Região Metropolitana de São Paulo.

Para usufruir da gratuidade no VLT da Baixada Santista e nos demais serviços gerenciados pela EMTU nas Regiões Metropolitanas de Campinas, Baixada Santista, Vale do Paraíba e Litoral Norte e Sorocaba, o benefício será garantido por cartões de bilhetagem eletrônica emitidos pelas concessionárias e/ou permissionárias de cada região. Haverá divulgação dos trâmites em breve pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos.



## VOLTA ÀS AULAS: dicas para transitar perto de escolas

**Com o retorno das aulas, voltam, também, os congestionamentos, as preocupações e até os acidentes nas ruas das grandes cidades.**

As aulas voltaram essa mês nas escolas do país. Com elas voltam, também, os congestionamentos, as preocupações e até os acidentes nas ruas das grandes cidades. Conforme dados do Ministério da Saúde, em 2020 (último dado consolidado disponível), mais de 6 mil crianças e adolescentes de 0 a 19 anos morreram em decorrência de acidentes de trânsito no Brasil. De acordo com especialistas, boa parte dessas mortes - que poderiam ser evitadas - acontecem perto de escolas.

Para diminuir um pouco esses riscos, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) elencou algumas atitudes que podem fazer a diferença no dia a dia dos pais, alunos e até do condutor de quem nem está inserido nesse ciclo escolar, mas acaba sofrendo com o alto fluxo dessas áreas.

### **Combinar o local de embarque/desembarque**

O ideal é sempre deixar combinado com antecedência o local para o embarque e desembarque do aluno, se não houver uma área definida para isso.

### **Escolher locais mais vazios como antes ou depois do portão ou ruas transversais**

De acordo com Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito, se a criança for maior e já tiver uma boa percepção de riscos, é possível combinar algum local próximo a escola para o embarque e desembarque do aluno. “Prefira sempre locais em que há uma certa movimentação de outros pedestres, mas menos intensa de veículos e que a criança não precise atravessar ruas para chegar à escola”, orienta.

### **Embarque/desembarque sempre pela calçada. Nunca pela rua.**

Conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o embarque e desembarque de qualquer ocupante do veículo deve ser feito pela calçada e nunca pelo lado da rua. Quando o passageiro é uma criança, o cuidado deve ser dobrado. “Descer pelo lado da calçada diminui, obviamente, o risco de ocorrências com outros veículos”, explica Pietsak.

### **Diminua a velocidade perto das escolas e evite acidentes**

Todo condutor que trafega pelas ruas das grandes cidades sabe que deve diminuir a velocidade perto de escolas ou onde haja grande movimentação de pedestres. “Se puder evitar passar em torno dessas áreas nos horários de entrada e saída de escolares, é melhor ainda”, garante a especialista.

### **Outras dicas**

Além das dicas da Senatran, Pietsak lembra, ainda, de uma situação que está se tornando cada vez mais comum, principalmente em relação aos adolescentes.

“O uso de fones de ouvido tem uma forte associação com a desatenção. Na rua, a criança precisa estar concentrada naquela atividade de deslocamento e não pode simplesmente ignorar tudo ao redor, como, por exemplo, carros, motos e até mesmo bicicletas”, alerta.

Outra orientação da especialista é quanto ao exemplo dos pais. “Não é a toa que se fala tanto que um exemplo vale mais do que mil palavras. Os pais devem fazer sempre o correto para que seus filhos repitam o comportamento mais tarde”, conclui Pietsak.

## VERÃO: É permitido dirigir sem camisa?

Época de calor, de praia, de férias. Nesses momentos surgem algumas dúvidas relacionadas ao ato de dirigir. E, uma delas é sobre dirigir sem camisa. Apesar dos Centros de Formação de Condutores (CFCs) abordarem esses conteúdos com frequência muitos condutores esquecem ou acabam consumindo informações inverídicas nas redes sociais. Afinal, é permitido dirigir sem camisa?

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dirigir sem camisa não é proibido em nenhuma época do ano. De qualquer forma, mesmo sem camisa, o motorista deve estar de cinto de segurança. “Não se menciona o tema da vestimenta no artigo 252 do CTB. Logo, se ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei, ninguém é obrigado a usar camisetas enquanto dirige”, explica Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade.

### **Em motos**

Em entrevista recente ao Portal do Trânsito, Jackeline Santos, especialista em direito de trânsito, segurança pública, gestão e legislação de trânsito, afirmou que a legislação de trânsito deixou à cargo do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), elaborar uma resolução determinando quais vestimentas de proteção, e isso ainda não ocorreu.

“Temos ainda muito que evoluir no que se refere ao EPI para motociclistas. No entanto, empresas que têm em seu quadro funcional condutores de motocicletas se baseiam em NRs para obrigar a utilização de

calça, joelheiras, cotoveleiras, luvas e botas”, diz.

Mariano reforça que apesar de não haver legislação específica, nesses casos, o bom senso deve prevalecer. “Roupas adequadas oferecem uma boa proteção em caso de queda, além de proteger das intempéries e das partes quentes e móveis da motocicleta. A roupa ideal é aquela que protege completamente os braços e pernas, sem folgas que se agitem com o vento, mas que permita uma boa liberdade de movimentos”, afirma.

O especialista diz, ainda, que mesmo nos dias quentes é aconselhável usar calça e jaqueta. “Geralmente quando em movimento, elas não aquecem muito. Pensar na segurança é sempre a melhor opção”, assegura Mariano.

### **Calçados**

No entanto, é preciso estar atento ao que usar nos pés. Dirigir de chinelos, por exemplo, é infração de trânsito. A legislação de trânsito, proíbe o uso de calçados que não se firmem nos pés ou que comprometam a utilização dos pedais do automóvel, como é o caso de chinelos e sapatos de salto alto. A infração é média e a multa é de R\$ 130,16. O Código não prevê punição para quem dirige descalço.

A dica, nesse caso, é utilizar o calçado correto para evitar multas e até acidentes.

“O ato de dirigir exige atenção, cuidado e preparação. Antes de sair de casa, o condutor deve verificar se está com o calçado apropriado para a condução do veículo”, finaliza Mariano.



## Carnaval 2023: PRF registra redução de 32% no número de mortes

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) encerrou às 23h59 da Quarta-feira de Cinzas (22) a Operação Carnaval 2023, marcada por expressiva redução de mortes e acidentes graves. Mesmo com tráfego intenso nas rodovias federais e condições climáticas adversas, a PRF registrou queda de 6% no número de acidentes, 2% nos feridos e 32% na quantidade de mortos durante o feriadão.

Com foco na fiscalização de velocidade, de ultrapassagens proibidas e da mistura álcool e direção, toda a força de trabalho da PRF foi empregada: ações em pontos estratégicos, escalas extras e convocação de agentes que atuam em atividades administrativas. Comparado a anos anteriores, o Carnaval 2023 é o com menor quantidade de vítimas nas rodovias federais desde 2007, quando a PRF adotou o modelo estatístico atual.

Ainda assim, centenas de ocorrências foram atendidas nos seis dias de operação, quase sempre associadas ao comportamento irresponsável dos motoristas.

Nos 75 mil quilômetros de malha federal, houve o registro de 1.085 aci-



dentes, sendo 269 considerados graves. 1.260 pessoas ficaram feridas e 73 morreram.

### Carnaval 2023

A imprudência foi decisiva em grande parte de ocorrências: dados preliminares indicam que, pelo menos, 19 pessoas morreram em colisões frontais, ocorridas durante ultrapassagens indevidas. Além do excesso de velocidade e das ultrapassagens proibidas, as principais infrações flagradas pela PRF foram

irregularidades com documentação, má conservação do veículo ou falta de equipamentos obrigatórios.

Principal fator do agravamento de acidentes em rodovias federais, o excesso de velocidade foi prioridade de fiscalização durante o Carnaval.

Por todo país, o uso de radares aumentou em 27%, resultando em aproximadamente 30 mil flagrantes de imprudência.

“A PRF não quer pegar ninguém

de surpresa. A fiscalização ocorre em trechos sinalizados, com viatura e policiais à vista de todos. Mas ainda existem muitos motoristas, dezenas de milhares, que não compreendem que o excesso de velocidade coloca em risco a vida de todos. No Espírito Santo, primeiro dia de Operação Carnaval, a PRF flagrou um automóvel a 213 km/h, num trecho em que o limite é de 80 km/h. Alguém que dirige de forma tão inconsequente não pode alegar que foi surpreendido pelo acidente, que o desastre foi uma fatalidade”, explica o Diretor de Operações da Polícia Rodoviária Federal, inspetor Marcus Vinícius Almeida.

Dos 87 mil motoristas submetidos ao teste de embriaguez, 2.371 haviam bebido antes de dirigir. Eles pagarão multa de R\$ 2.934,70 e terão o direito de dirigir suspenso por um ano.

### Prognósticos confirmados

Conforme expectativa da PRF, o feriado de Carnaval registrou tráfego intenso de veículos nos principais corredores rodoviários do país. Mais ainda nos que dão acesso às cidades balneárias. Rodovias próximas ao litoral bem como às grandes metrópoles concentraram a maior parte dos acidentes graves.

## Pontos críticos nas rodovias brasileiras aumentaram 50% em 2022

Em 2022, foram registrados 2.610 pontos críticos nas rodovias brasileiras – problemas na infraestrutura que interferem na fluidez dos veículos, oferecendo riscos à segurança dos usuários. Dessa forma, aumentando, de forma significativa, a possibilidade de acidentes e gerando custos adicionais ao transporte. Esse quantitativo é 50% maior do que o identificado em 2021 (1.739 ocorrências). São problemas graves, que se multiplicam a cada ano e se concentram, majoritariamente, em rodovias sob gestão pública.

A constatação faz parte da publicação Transporte Rodoviário – Os Pontos Críticos nas Rodovias Brasileiras, da Confederação Nacional do Transporte (CNT). O estudo, que traz a série histórica dos pontos críticos identificados na Pesquisa CNT de Rodovias de 2012 a 2021, é complementado por uma edição do Radar CNT do Transporte, com a atualização dos dados relativos a 2022.

Os dados de ambas as publicações são disponibilizados também no Painel CNT dos Pontos Críticos, apresentação dinâmica interativa de informações acerca da localização, quantidade, tipo e densidade de pontos críticos registrados nas rodovias federais e estaduais do país, bem como suas condições de sinalização e fotos das ocorrências. É possível agrupar essas informações por Unidade da Federação e por ano.

### Resultados

A série histórica apresentada nas publicações evidencia o panorama da degradação da malha rodoviária brasileira: em 2012, o usuário encontrava, em média, um ponto crítico a cada 372,4 quilômetros percorridos; em 2022, passou a se deparar com uma ocorrência a cada 44 quilômetros. Ainda em 2022, Minas Gerais foi a



Unidade da Federação que se destacou quanto a quedas de barreira (123) e erosões na pista (182). Já o Pará teve o maior registro de buracos grandes (291).

Em geral, as rodovias estaduais públicas destacaram-se negativamente quanto à densidade de pontos críticos. Em 2021, por exemplo, se sobressaíram as rodovias CE-183, PA-447 e MA-303, com, respectivamente, 4,83, 4,29 e 3,23 pontos críticos a cada 10 quilômetros pesquisados – sendo todos esses casos

trechos com ocorrências de buracos grandes.

Além da série histórica, a CNT ainda apresenta, no estudo, as características e causas do surgimento dos pontos críticos, bem como as ações necessárias para solucioná-los, que contemplam medidas emergenciais a serem adotadas quando surge um ponto crítico e orientações gerais de como corrigi-lo.

Para a resolução dos pontos críticos que se identificou em 2021, estimou-se a necessidade de investimento de R\$ 1,81

bilhão. Seria preciso destinar a maior parte às intervenções em segmentos com buracos grandes. Ou seja, como os problemas perduraram e novas ocorrências surgiram, em 2022 o montante aumentou para R\$ 5,24 bilhões. O valor representa cerca de 28% de todo o recurso destinado ao então Ministério da Infraestrutura – previsto na Lei Orçamentária Anual (LOA) 2023.

Gerir assim como monitorar as rodovias, o que vai além da conservação da infraestrutura, traz reflexos positivos para a sociedade. Isso porque o investimento na prevenção ou na correção imediata de um problema, em geral, é menor do que os custos gerados por ele para a sociedade.

Nesse sentido, a Confederação defende que sejam empreendidos maiores esforços na priorização dos investimentos na resolução dos pontos críticos, diante de seus significativos impactos na fluidez do trânsito e na segurança dos usuários. *(As informações são da Agência CNT de Notícias)*



## JUDICIÁRIO

# Comarca onde houve acidente de trânsito deve julgar ação indenizatória proposta por locadora de veículo

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), por unanimidade, decidiu que a competência para processar e julgar ação de indenização por danos materiais decorrentes de acidente de trânsito é do foro do local onde o fato ocorreu, quando a demanda for promovida por locadora de veículo.

A locadora que recorreu ao STJ havia ajuizado em seu domicílio, Mogi das Cruzes (SP), uma ação de indenização por danos materiais resultantes de acidente de trânsito. O juízo de primeiro grau acolheu preliminar de incompetência e determinou a remessa dos autos a uma das varas cíveis de Divinópolis (MG), domicílio dos réus e local do acidente. O Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) negou provimento ao recurso da locadora.

Ao STJ, a empresa sustentou que teria o direito de escolher o foro para ajuizar a demanda, podendo fazê-lo em seu domicílio ou no local do acidente.

### Situação das locadoras tem particularidades

O relator do recurso, ministro Marco Aurélio Bellizze, observou que, segundo o artigo 53, inciso V, do Código de Processo Civil (CPC), a competência para julgar reparação de dano sofrido em razão de delito ou acidente de veículos é do foro de domicílio do autor da ação ou do local do fato.

O magistrado acrescentou que tal norma deve ser conjugada com o artigo 46 do mesmo código, de modo que essa espécie de ação poderá ser promo-



vida no domicílio do autor, no local do fato ou no domicílio do réu.

Contudo, para o relator, essa norma não se aplica às locadoras de veículos devido às particularidades que envolvem suas relações jurídicas – principalmente porque seus carros circulam por todo o território nacional.

“Não se mostra razoável aplicar a mesma regra da pessoa natural, que indiscutivelmente enfrenta adver-

sidades para promover ação em locais distantes de sua residência, às sociedades empresárias especializadas e estruturadas para prestação de serviço de locação de veículos, em que um dos riscos é exatamente a potencial ocorrência de acidentes automobilísticos, nas mais diversas localidades, já que, via de regra, a circulação de seus bens não está limitada a determinado espaço geográfico”, declarou.

### Locadora poderia ser indevidamente privilegiada

O ministro destacou que dilatar demasiadamente a interpretação da exceção em detrimento da regra poderia, ao invés de favorecer o acesso à Justiça para o elo mais fraco da relação jurídica, privilegiar indevidamente a parte que tem mais condições jurídicas e econômicas de exercer seu direito de ação.

De acordo com Bellizze, entender de maneira diversa seria contrariar o escopo da norma, que é beneficiar a vítima com a redução das despesas e dos incômodos relacionados ao acidente automobilístico. Por isso, segundo ele, não é possível estender a prerrogativa processual do foro excepcional para as locadoras.

“O fato de o local do acidente ser, também, uma comarca na qual a locatária do veículo realiza suas operações vem confirmar a ausência de elementos capazes de justificar a incidência da exceção do artigo 53, inciso V, do CPC em detrimento da regra geral do artigo 46 do mesmo diploma processual”, concluiu o magistrado.

## STF decide que apreensão da CNH é válida para assegurar cumprimento de ordem judicial

**Para o Plenário do STF, medidas como a apreensão da CNH e suspensão do direito de dirigir, desde que não afetem direitos fundamentais.**

Supremo Tribunal Federal (STF) declarou constitucional dispositivo do Código de Processo Civil (CPC) que autoriza o juiz a determinar medidas coercitivas necessárias para assegurar o cumprimento de ordem judicial, como a apreensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e de passaporte, a suspensão do direito de dirigir e a proibição de participação em concurso e licitação pública.

A maioria do Plenário acompanhou o voto do relator, ministro Luiz Fux. Para ele, a aplicação concreta das medidas atípicas, como a apreensão da CNH, previstas no artigo 139, inciso IV, do CPC, é válida. No entanto, desde que não avance sobre direitos fundamentais e observe os princípios da proporcionalidade e razoabilidade. A Ação Direta de

Inconstitucionalidade (ADI) 5941 foi proposta pelo Partido dos Trabalhadores (PT).

### Discricionariedade judicial

Ao votar pela improcedência do pedido, o relator ressaltou que a autorização genérica contida no artigo representa o dever do magistrado de dar efetividade às decisões assim como não amplia de forma excessiva a discricionariedade judicial. É inconcebível, a seu ver, que o Poder Judiciário, destinado à solução de litígios, não tenha a prerrogativa de fazer valer os seus julgados.

Ele destacou, contudo, que o juiz, ao aplicar as técnicas, deve obedecer aos valores especificados no próprio ordenamento jurídico de resguardar e promover a dignidade da pessoa humana. Também deve observar a



proporcionalidade bem como a razoabilidade da medida e aplicá-la de modo menos gravoso ao executado.

Segundo Fux, a adequação da medida deve ser analisada caso a caso, e qualquer abuso na sua aplicação poderá ser coibido mediante recurso.

### Ações pecuniárias

O ministro Edson Fachin divergiu em parte do relator para consi-

derar inconstitucional a parte final do inciso IV. Este prevê a aplicação das medidas atípicas em ações que tenham por objeto prestação pecuniária. Para ele, o devedor não pode sofrer sanção que restrinja sua liberdade ou seus direitos fundamentais em razão da não quitação de dívidas. Exceto em hipótese do devedor de alimentos.

## LEGISLATIVO



## Deputado quer liberar Permissão para Dirigir para maiores de 16 anos

Mal o ano legislativo começou e mais um deputado protocolou Projeto de Lei para permitir a emissão de Permissão para Dirigir a maiores de 16 anos de idade. O texto do PL 314/23 começou a tramitar agora na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Roberto Duarte (REPUBLIC/AC), o PL pretende permitir que maiores de 16 anos possam requerer a Permissão para Dirigir (PPD). Além disso, nesses casos, a PPD teria validade de dois anos e não um como é para aqueles maiores de 18 anos.

Para conseguir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), conforme o PL, o condutor não poderá alcançar a seguinte contagem de pontos no período de um ano:

- 20 pontos, caso constem 2 ou mais infrações gravíssimas na pontuação;
- 30 pontos, caso conste 1 infração gravíssima na pontuação;
- 40 pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima na pontuação.

O texto do PL diz, também, que se o candidato alcançar essa somatória de pontos ele não terá direito a CNH e deverá ser penalmente imputável para a obtenção de nova permissão.

Se o PL for aprovado, aos adolescentes, portadores de Permissão para Dirigir, serão aplicadas as disposições da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 – Estatuto da Criança e do Adolescente.

### Justificativa

Conforme o autor da proposta, os jovens



brasileiros vivem um constante processo de amadurecimento que não é visto em outros países. Segundo ele, o Brasil admite que jovens maiores de dezesseis anos votem e participem ativamente da vida política nacional. “Diante de tal constatação, em que se admite a participação ativa dos jovens na vida política, soa incongruente que ainda perdure a proibição de que jovens de dezesseis anos venham a conduzir carros ou motocicletas”, afirma.

Sobre a imputabilidade penal, determinada pelo atual Código de Trânsito Brasileiro, o deputado diz que essa é uma exigência que precisa ser derrubada. “Se não é possível aplicar a Lei Penal, aplicável aos adultos, o Estatuto da Criança e do Adolescente, já prevê a caracterização como ato infracional das condutas descritas”, argumenta.

Duarte diz ainda que a validade de dois anos da PPD seria uma forma de verificar qual o comportamento daquele jovem no trânsito.

“O jovem que não demonstrar bom comportamento no trânsito deverá aguardar a maioria para voltar a dirigir. Essa é uma obrigação importante para evitar o aumento da violência no trânsito”, finaliza.

## Tráfego de motocicletas no corredor poderá ser regulamentado

Regularizar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes. Esse é o tema do PL 150/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria da deputada Renata Abreu (PODE/SP), o projeto pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para que órgãos e entidades com circunscrição sobre a via implementem áreas específicas destinadas ao tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes.

Conforme a deputada, o crescente aumento do número de veículos nas vias do Brasil está sendo um desafio para a mobilidade urbana. “Uma das soluções imediatas para contornar esse problema é a adoção de veículos individuais como motocicletas, motonetas e ciclomotores. Isso porque por ausência de proibição expressa no CTB, possibilitam o deslocamento com mais agilidade nos corredores de veículos das faixas adjacentes”, argumenta.

Ainda de acordo com Abreu, apesar de não haver pesquisas específicas sobre os riscos de se transitar no corredor, é inegável que esse hábito tem proporcionado inúmeros acidentes. Principalmente pela falta de regulamentação mínima para um melhor convívio entre os motoristas de carros e motocicletas.

“A CET implantou a Faixa Azul em São Paulo e o resultado foi nenhuma morte envolvendo motociclistas, redução dos sinistros de trânsito e da lentidão em 55,2% no trecho. Nesse sentido, o PL tem como objetivo que a Faixa Azul, projeto iniciado no estado de São Paulo, possa ser replicado em todo o país”, explica.



### Tráfego de motocicletas no corredor

Essa já não é a primeira vez que alguém tenta regulamentar o tráfego de motocicletas no corredor de veículos. A última foi com o PL 3267/19 que deu origem a Lei 14071/20. Ele previa, inicialmente admitir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores pelo corredor, apenas quando o trânsito estivesse parado ou lento.

Além disso, as regras para utilização do espaço seriam as seguintes: havendo mais de duas faixas de circulação, a passagem somente seria admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda. Havendo faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta seria desconsiderada. Também não seria admitida a passagem entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

A passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deveria ocorrer em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos. O artigo foi vetado pelo ex-presidente Jair Bolsonaro.

## PL pretende tornar obrigatório uso do cinto em veículos de transporte coletivo urbano

Estabelecer a obrigatoriedade do cinto de segurança nos assentos preferenciais, dos passageiros, do cobrador e do motorista dos veículos de transporte coletivo. Esse é o tema do PL 2515/22 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado José Nelto (PP/GO), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para definir que os veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos

em que seja permitido viajar em pé, deverão possuir cinto de segurança nos assentos preferenciais, dos passageiros, do cobrador e do motorista de transporte coletivo.

Conforme o autor do projeto, a medida, se aprovada, irá beneficiar idosos, assim como mães e crianças que dependem desse meio de transporte para se locomover.

“A finalidade é instituir tal acessório

de enorme e comprovada importância, sem nenhum prejuízo aos passageiros, levando em consideração que aqueles que não conseguirem se assentar, finalizarão a corrida em pé como já feito cotidianamente”, justifica.

### Importância do cinto de segurança

Estatísticas comprovam que o uso do cinto de segurança reduz em até 70% as chances de o passageiro sofrer algum

tipo de lesão durante um acidente. Além disso, o risco de morte é 40% menor. Mesmo em velocidades baixas, um sinistro envolvendo veículos de transporte coletivo podem ter sérias consequências ainda mais para pessoas mais fragilizadas, como idosos, por exemplo.

### Tramitação

O PL segue apensado a outras matérias que tratam do mesmo tema.

# ACIDENTES SEM VÍTIMAS: é obrigatório retirar os veículos da pista?

Acidentes, ou melhor, sinistros de trânsito são acontecimentos com consequências sempre indesejáveis, mesmo quando não há gravidade na ocorrência. Geralmente eles ocorrem por um fator ou combinação de fatores causadores. Em muitos casos, é possível preveni-los principalmente usando técnicas de direção defensiva. No entanto, depois que eles ocorrem é preciso saber agir em cada caso. Nesta matéria, você vai conhecer as orientações da Polícia Rodoviária Federal (PRF) sobre o que fazer em caso de acidentes sem vítimas.



## Remoção dos veículos

Uma das principais dúvidas de condutores que se envolvem em acidentes é sobre a remoção dos veículos envolvidos: afinal, pode-se retirar o veículo da pista ou não? É necessário esperar a polícia chegar ao local para mover os carros para um local seguro? O motorista que tira o carro do local da “batida” “perde a razão” ou está cometendo um crime?

Em acidentes sem vítimas (quando não há pessoas feridas ou em óbito) é imprescindível retirar os veículos da rodovia, mesmo sem a solicitação da polícia. De acordo com a PRF, nestes casos, a remoção é obrigatória por lei para os envolvidos na ocorrência. “O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu artigo 178,

prevê multa e considera infração média deixar de tomar tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito”, afirma a corporação.

Ainda conforme o órgão, havendo condições, vale fazer algumas imagens (fotos ou vídeos) dos veículos envolvidos, pois elas servirão para posterior registro, se necessário.

De acordo com Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, não retirar o veículo do local, nesses casos, pode atrapalhar mais do que ajudar.

“Por necessidade de discutir quem tem razão, e por achar que o agente irá decidir isso, os envolvidos neste tipo de acidentes relutam, muitas vezes, em retirar o veículo local, proporcionando situações de perigo

para os demais usuários”, afirma.

## Acidentes com vítimas

Nos casos de sinistros de trânsito que resultam em vítimas, sejam feridas ou em óbito, as orientações mudam. “Quando há pessoas feridas ou em óbito, os veículos devem ser removidos com anuência ou se determinado por um policial ou agente de trânsito. Em situações assim, sinalizar o local e chamar o socorro adequado passa a ser a tarefa mais importante”, explica a PRF.

Segundo a PRF, quando há vítimas, é essencial providenciar a sinalização antes mesmo de prestar socorro possíveis vítimas, especialmente se há veículos e pessoas feridas sobre a pista. O objetivo é alertar

os demais motoristas a fim de evitar que outros acidentes aconteçam, ou que a situação se agrave.

“A sinalização deve ser feita usando o pisca alerta do veículo e o triângulo vermelho. Galhos de vegetação e, durante a noite, até a lanterna do celular podem ajudar. A sinalização deve ser colocada a uma distância que permita que outros motoristas sejam alertados do acidente. A distância para começar a sinalizar é o número de passos largos igual ao limite de velocidade da via: se a velocidade é de 80 km/h, 80 passos; se a velocidade é de 100 km/h, 100 passos. Porém em casos de chuva ou neblina essa distância deve ser dobrada”, orienta a PRF.

## Primeiros Socorros

Sendo seguro, de acordo com o órgão federal, é possível auxiliar as vítimas até o socorro chegar, tentando tranquilizar os feridos e mantendo-os imóveis. “Não se deve remover os feridos, a menos que exista risco iminente de incêndio, explosão ou atropelamento. Os primeiros socorros devem ser prestados por quem possui conhecimento técnico a respeito”, explica a PRF.

Ainda conforme o órgão, não é necessário parar, caso o auxílio já esteja sendo prestado por equipes da Polícia, Bombeiro (SIATE), SAMU ou outros.

## Moto pode andar no corredor?



Essa é uma questão que causa muita polêmica quando discutida e divide muitos especialistas, agentes de trânsito e estudiosos do assunto.

Para Julyver Modesto, especialista em legislação de trânsito, o veto ao artigo 56 do PL que deu origem ao CTB, lá em 1997, justifica a permissão do tráfego nos corredores.

“Como ele PROIBIRIA a condução de motocicletas nos corredores formados entre veículos, a falta de proibição equivale à permissão deste tipo de comportamento (o que é reforçado, inclusive, pelas razões de veto, em que se citou a agilidade da motocicleta como um de seus principais “benefícios””, explica Araújo.

Julyver acredita também que não

é ONDE se conduz a moto o problema, mas COMO se conduz. “Existem diversos fatores que levam ao alto número de ocorrências de trânsito envolvendo motociclistas. O mais específico é o equilíbrio dinâmico, que exige que este veículo permaneça em movimento para se manter equilibrado. O problema é, principalmente, como se interagem os diversos atores do trânsito. Na minha opinião, mudanças repentinas de faixa, falta de sinalização de sua intenção, altas velocidades assim como falta de distância de segurança são fatores muito mais preponderantes do que a “utilização do corredor”, o que envolve também a condução de automóveis na via pública”, argumenta.

## Prefeitura de SP anuncia mais 220 km de faixa azul para motos

O prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes, anunciou nesse mês de fevereiro que pretende implantar mais 220 quilômetros de faixa azul para motos na capital paulista. Segundo ele, a ação ainda depende de uma autorização da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), mas o objetivo é diminuir o número de acidentes envolvendo motociclistas na cidade.

A faixa azul é uma sinalização de segurança para as motocicletas e tem o objetivo de organizar o espaço compartilhado entre os automóveis e as motocicletas. Ela foi implantada para promover um trânsito mais seguro. Atualmente, a cidade conta com 23 km de faixa azul.

O projeto piloto de faixa azul para motos, instalado na Avenida 23 de Maio, completou um ano no dia 25/01/23. Nesse período de implantação, informou a administração municipal, não houve registros



de mortes. O número de acidentes graves, reforçou a prefeitura, também caiu: nos últimos doze meses houve o registro de 98 acidentes de trânsito envolvendo motos no trecho de 5,5 km da Avenida 23 de Maio, sentido aeroporto. Desse total, 44 ocorrências não tiveram registro de pessoas feridas.

Os demais 54 acidentes resultaram em 59 vítimas, sendo 51 com ferimentos leves e oito com

ferimentos graves.

Conforme a prefeitura, a taxa de severidade da faixa azul da Avenida 23 de maio, que é calculada atribuindo pesos diferentes de acordo com a gravidade do acidente, foi três vezes menor na faixa azul da Avenida 23 de Maio do que fora dela, o que demonstra que é mais segura.

“Acabei de autorizar a extensão da faixa azul para mais 220 km.

Isso é experimental, algo inédito no Brasil. Depende de autorização da Senatran, mas com os resultados que a gente teve aqui [Avenida 23 de Maio], sem óbito, é óbvio que teremos a autorização”, disse o prefeito.

Para a ampliação, serão feitos estudos de viabilidade da faixa azul em vias importantes da cidade como as Marginais Tietê e Pinheiros.

### Mortes

Atualmente, há 1,3 milhão de motos em circulação na cidade de São Paulo. O número de motos na cidade vem aumentando principalmente em decorrência da pandemia do novo coronavírus. Isso porque, por causa do isolamento social, a demanda pelo serviço de entregas cresceu. Com isso, também aumentou o número de acidentes envolvendo motos e com mortes. Hoje, pelo menos um motociclista morre a cada dia em São Paulo. (As informações são da Agência Brasil).

## Caem infrações de trânsito em SP

**A Operação Direção Segura Integrada comemora dez anos de existência com recorde de fiscalizações e queda na porcentagem de registro de infrações de trânsito.**

No dia 7 de fevereiro de 2023, a Operação Direção Segura Integrada (ODSI) festejou dez anos de existência. A comemoração acontece em um cenário marcado por recorde de fiscalizações e queda na porcentagem de registro de infrações de trânsito, indicando a eficiência e a relevância do caráter educativo e preventivo da iniciativa. De 52 fiscalizações realizadas em todo o estado em 2013, com 9,85% das abordagens resultando em infrações, os números saltaram para 382 operações no ano passado. No entanto, com redução pela metade das infrações registradas: 4,88% do total de abordagens. Coordenada pelo Detran/SP, a ODSI conta com apoio das polícias Militar, Civil e Técnico-Científica. A Operação visa reduzir e prevenir os acidentes de trânsito causados pela combinação do consumo de bebidas alcoólicas e direção.

### Sucesso da operação

De 2013 até hoje, os números

da ODSI indicam que o percentual de infrações de trânsito registradas tem caído, o que atesta o sucesso da iniciativa. Em seu primeiro ano, em 52 operações, a ODSI abordou 7.930 veículos, contabilizando 781 infrações. No ano passado, quando o Detran/SP registrou o número recorde de blitzes da operação, foram abordados 142.324 veículos, e constatadas 6.947 infrações: 6.156 por recusa a bafômetro, 646 por direção sob influência de álcool, e 145 por embriaguez ao volante, que caracteriza crime de trânsito.

Em janeiro deste ano, a operação abordou 9.792 veículos, em 34 blitzes realizadas em 31 municípios. Nas ações, os agentes constataram 501 infrações por alcoolemia. Sendo 480 de condutores que se recusaram ao teste do bafômetro, 16 casos de direção sob a influência de álcool e cinco crimes de trânsito por embriaguez ao volante.

Os índices demonstram, sem dúvida, que a ODSI contribuiu para



reduzir os acidentes de trânsito nas vias e rodovias paulistas. Com destaque especial para aqueles provocados por condutores alcoolizados e que acabariam por infelicitizar milhares de famílias. O recorde de blitzes de 2022 não ficará estagnado: para 2023, o Detran/SP prevê ampliar ainda mais o alcance da operação. A meta é aumentar em mais de 10% as ações em todo o Estado.

### A ODSI na última década

Inaugurada no Carnaval de 2013, a operação foi idealizada a partir de

reunião ocorrida em março de 2010. Foi quando a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) passou a analisar relatórios da Organização Mundial de Saúde (OMS) sobre segurança viária e acidentes. Os dados, principalmente entre 2004 e 2009, demonstraram um quadro de enorme gravidade. E, pior, com tendência de piora, indicando que os acidentes de trânsito eram a causa de 1,2 milhão de mortes e 20 milhões a 50 milhões de ferimentos de pessoas por ano. Isso em todo o mundo.



## CARTAS

**DESTRUIÇÃO**

É um absurdo que existam pessoas que relativizam a importância do exame toxicológico para motoristas com CNHs das categorias C,D e E. Afinal, é óbvio que esse recurso é essencial para garantir a segurança das estradas. O caso do caminhoneiro que bateu em 12 carros e causou destruição em Curitiba é apenas mais uma das muitas tragédias iminentes que há por aí.

**Joana Freitas – Curitiba/PR**

**PRF**

Sou um dos muitos brasileiros que respeitam e se orgulham da PRF e das demais polícias rodoviárias. São verdadeiramente “anjos do asfalto”. E, não poderia ser diferente, pois são eles que estão sempre prontos para apoiar e proteger o cidadão nas estradas. Parabéns pelo artigo Dr. José Roberto e obrigada por recordar os ótimos momentos que vivi em família acompanhando o seriado “Vigilante Rodoviário”!

**Ronaldo Arco – Brasília/DF**

**SAÚDE**

Muito bom o artigo do Dr. Dirceu sobre os reflexos da saúde no trânsito! Já passou da hora de entendermos que o organismo do homem repercute na direção veicular, assim como a direção repercute no homem, especialmente nas jornadas longas. É só observar pilotos de alta performance e perceber o quanto eles cuidam do seu condicionamento físico.

**Carlos Braga – São Paulo/SP**

**COMUNICAÇÃO**

Digno de aplausos o artigo do Espaço Livre do mês de janeiro. Cada dia mais vemos a absurda humanização das máquinas e a “desumanização” do próprio ser humano. Que todos saibam que “Eu não sou o meu carro. Eu sou quem dirige esse amontoado de lata e fios e o modo como eu vou dirigir a minha vida e o meu carro é que vai determinar como eu me comunico com as pessoas e valorizo a vida.” Simplesmente, perfeito!

**Cláudia Cadette – Palhoça/SC**

**25 ANOS**

Impressionantemente triste perceber que, apesar de passados 25 anos da implantação do CTB, pouco se tem a comemorar. A falta de campanhas nacionais, de fiscalização e de atenção dos governos estaduais e federal, lamentavelmente fazem com que, no Brasil, não sejam alcançadas as metas internacionais de redução de acidentes e de mortes no trânsito.

**César Silveira – São José/SC**

**GOVERNO**

Confesso que não alimento nenhuma esperança com relação às ações do chamado “novo governo” em prol do trânsito e da mobilidade em nosso país. Estiveram por lá por 16 anos e não fizeram nada. Duvido muito que façam algo em quatro anos. Mas não me incomodo de forma alguma se eu for positivamente surpreendida. Quem viver, verá!

**Sônia Santos – Florianópolis/SC**

**ESTRANGEIROS**

O Detran de Santa Catarina precisa fazer muito mais do que produzir esse tal manual em parceria com o governo argentino para educar esse povo. Sinceramente, não sei se é o cansaço pela longa viagem, mas o fato é que os motoristas estrangeiros que encontrei nas estradas são ruins de volante. Sem contar as infrações que cometem sem parecer ter o mínimo de preocupação.

**Manoel de Souza – Biguaçu/SC**

**PASSAGENS SUSPENSAS**

Amei a notícia sobre a instalação de passagens suspensas para a fauna na pista de descida da Serra de Petrópolis. Esta iniciativa deveria ser copiada por todas as concessionárias que atuam nas estradas de nosso país. É uma judiação encontrarmos tantos animais silvestres atropelados nas estradas, fora o perigo para os próprios motoristas.

**Christinne Ramos – Rio de Janeiro/ RJ**

**ANALFABETO**

Me indignei ao saber desse Projeto de Lei que quer permitir que analfabetos tirem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Se o indivíduo não sabe nem ler, imagina entregar a direção de um veículo para esse sujeito? Pior de tudo foi a justificativa ridícula do deputado dizendo que a exigência atual é inconstitucional por não garantir igualdade de tratamento para todos. Faça-me um favor! Saber ler é o mínimo para um motorista. Ou ele vai adivinhar o que está escrito nas placas?

**Gilberto Pires – Porto Alegre/RS**

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

**Art. 188.** Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito:

Infração - média;

Penalidade - multa.

## Riscos de sinistros de trânsito são minimizados com os redutores de velocidade

São José dos Pinhais, cidade da Região Metropolitana de Curitiba, no Paraná, recentemente instalou novos radares e redutores de velocidade. Os pontos foram escolhidos após estudos prévios realizados, onde constatou-se a necessidade de implantação por diferentes motivos. Como, por exemplo: riscos de acidentes ou acidentes já ocorridos, motoristas trafegando com velocidade acima do recomendado para a via, avanço frequente de sinal vermelho e parada sobre a faixa de pedestres.

De acordo com a prefeitura de São José dos Pinhais, o objetivo maior dos redutores de velocidade é minimizar riscos de sinistros de trânsito (acidentes), envolvendo os principais fatores:

- Velocidade acima do permitido;
- Avanço de sinal vermelho;

- Parada sobre a faixa de pedestres. “Respeitar os redutores de velocidade é dirigir defensivamente e estar sempre atento à direção. São atitudes permanentes do condutor que deverá observar, prever e decidir sobre as condições no trânsito, evitando envolver-se em acidentes. Respeitar os redutores de velocidade é respeitar a vida e o espaço do outro”, orientou o órgão.

### Direção defensiva

Ainda conforme a Prefeitura, quando o motorista dirige de forma defensiva, ele não apenas está valorizando sua vida e de seus entes. Ele também está contribuindo para que a vida das outras pessoas seja preservada. “As cidades crescem muito a cada ano, a população aumenta e a



frota veicular também. No entanto, as ruas e estradas permanecem as mesmas. Desta forma é imprescindível que intervenções que visem a segurança, a fluidez e o direito de ir e vir de todos sejam tomadas. Por esse motivo, a importância da implantação de equipamentos como redutores de velocidade”, diz o órgão.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), 90% dos acidentes

de trânsito são evitáveis. Ou seja, quase 100% dos acidentes acontecem por falha humana, seja por imprudência, imperícia ou negligência. A OMS aponta que 6% dos acidentes acontecem por falhas nas vias. Nesse sentido, é dever dos órgãos de trânsito municipais, estaduais e federais, enviar esforços por meio de intervenções que possam efetivamente fazer com que minimizem esses dados.

## ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza\*



## Eternos moradores de rua

Morando há aproximadamente um ano numa região mais central da cidade, como já mencionei em outro artigo, passamos a conviver com algumas realidades que em bairros mais periféricos não nos afetavam. Uma delas se deu pela existência de uma consolidada malha cicloviária, que nos impôs o costume de, ao atravessar as ruas, cuidar, além do fluxo de automóveis, também o de bicicletas.

Essa, porém, é uma realidade que nos afeta positivamente. No entanto, nem tudo são flores.

Dia desses, ao entrar no quarto da minha filha mais nova (então com nove anos), minha esposa se deparou com uma cena no mínimo inusitada: ela brincava no chão, sob uma barraca improvisada. Até aí, nada de inusitado, por ser essa uma brincadeira bem comum entre crianças dessa idade. Inusitada mesmo foi a resposta dela quando questionada pela mãe sobre o que ela fazia: “estou brincando de morador de rua”.

Conforme dados da Fundação de Assistência Social e Cidadania (FASC), existem atualmente na cidade cerca de 2.500 pessoas em situação de rua, a grande maioria na região central. Número esse que, segundo outras entidades que traba-

ham com essa causa, não são lá muito precisos. O que me parece não haver dúvidas é de que, durante a pandemia, esse número aumentou sensivelmente.

Recentemente, ouvia um episódio do podcast Perimetral. O entrevistado era Júlio Celso Borello Vargas, professor do Departamento de Urbanismo da UFRGS e doutor em Engenharia de Transportes. Na entrevista, falou-se sobre a tensa relação de Porto Alegre com as bicicletas e, fatalmente, mencionou-se outros temas, como transporte público, urbanismo tático assim como o uso racional do espaço viário.

Sobre isso, o professor Júlio fez uma analogia que me fez refletir profundamente.

Imagine que você, por um motivo qualquer, resolve, assim como a minha filha, brincar de morador de rua. Você monta uma barraca debaixo de uma marquise na calçada ou mesmo junto ao meio fio. É bem provável que a sua brincadeira não dure muito tempo. E, logo, a polícia militar ou mesmo a guarda municipal te convidem a “brincar” em outro lugar.

Agora imagine que, ao invés da sua barraca, você resolva deixar o seu veículo nesse local. É curioso pensar que, em se tratando de um

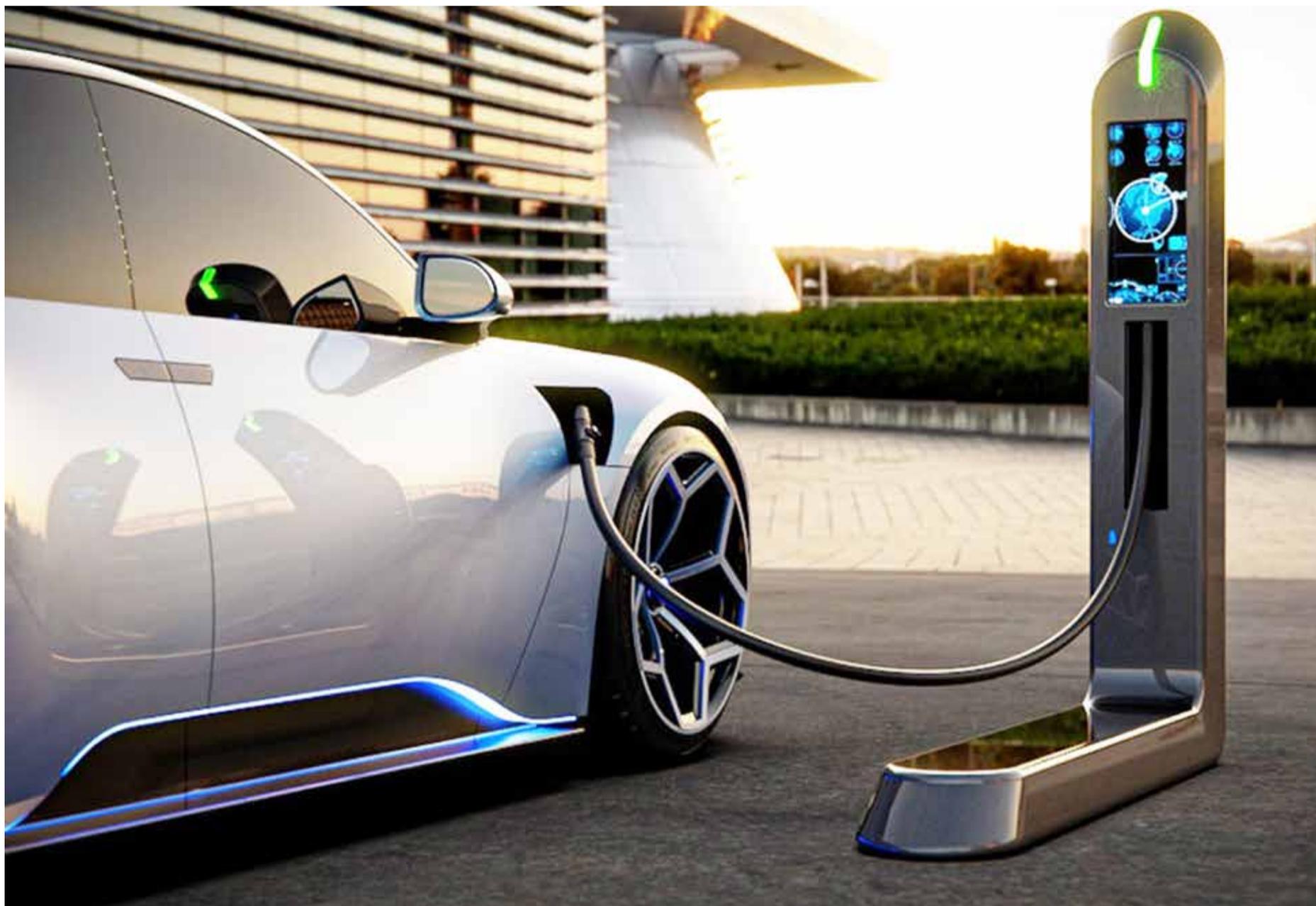
local onde não seja proibido o estacionamento, seu carro possa, legalmente, ficar lá por meses até que seja recolhido por abandono. Mas não antes de que uma denúncia seja feita ao órgão gestor de trânsito, os agentes estejam no local e coloquem uma placa de aviso sobre a irregularidade. E, daí, voltem após mais de um mês para, só então, constatar-se que o veículo realmente está em condições de abandono e é possível recolhê-lo.

De acordo com dados da GZH, nós últimos 10 anos, 6 mil carros foram abandonados nas ruas de Porto Alegre. Entre os anos de 2019 e 2021, por exemplo, das 2.551 ocorrências registradas pela EPTC, somente 123 resultaram em recolhimento ao depósito.

Isso me fez lembrar imediatamente um antigo pensamento meu, que diz:

“Vivemos em uma sociedade onde é mais comum pessoas passarem a noite na rua do que carros.”

\* Formado em Psicologia pela Unisinos, atua desde 2009 como Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte na EPTC, órgão Gestor do trânsito na cidade de



## Os carros híbridos vão dominar o mercado automotivo?

***Buscando uma operação mais sustentável, modelos híbridos vêm ganhando mais espaço entre os consumidores.***

Os carros híbridos são uma alternativa de transição parcial para modelos de automóveis mais sustentáveis, consistindo em veículos que possuem tanto um motor convencional quanto um elétrico. Isso significa que eles podem circular das duas formas, seja utilizando gasolina ou eletricidade; então, além de ajudar a economizar com combustível, também é uma forma de buscar reduzir a quantidade de gases poluentes emitidos na atmosfera.

No Brasil, contar com um carro híbrido é bem mais vantajoso do

que ter um automóvel totalmente elétrico, já que o país não possui suporte total aos veículos do tipo.

As estações de eletricidade para recarga ainda são escassas nas ruas brasileiras. Por esse motivo, é interessante contar com essa versatilidade para não passar necessidade em nenhum momento. De qualquer forma, trata-se de modelos mais inteligentes, que funcionam de uma forma mais otimizada.

Os chamados “mistos” são o tipo mais comum de carros híbridos no Brasil, sendo capazes de misturar a atividade dos dois motores. O veículo consegue definir qual motor deve ser priorizado de acordo com a situação. Dessa forma, deixando o elétrico para deslocamentos mais simples e o de combustão para momentos que

exigem mais do automóvel, como por exemplo, pegar uma estrada.

Ainda existem outros dois modelos que não são tão populares, mas tendem a ganhar mais espaço no mercado.

O primeiro é o híbrido-paralelo, que faz uso dos dois motores simultaneamente em eixos diferentes do veículo, de forma que gaste menos combustível e bateria. O segundo seria o híbrido-série, um tipo único em que somente o motor elétrico funciona. Já o de combustão serve exclusivamente para carregar a bateria do veículo, por isso ele não é capaz de rodar com gasolina.

Justamente pela falta de suporte a automóveis 100% elétricos no Brasil, os modelos híbridos vêm se tornando mais acessíveis. Em 2022,

foram registrados mais de 100 mil veículos do gênero circulando pelo Brasil, com mais de 18 mil novos emplacamentos. Se comparado com o primeiro semestre de 2021, houve um aumento de 31% nas vendas de carros elétricos e híbridos no país. Os dados são da Associação Brasileira de Veículo Elétrico.

Com a expansão do mercado, também fica mais fácil garantir veículos usados que se encaixam na categoria. Quem ainda está planejando fazer essa transição pode buscar carros seminovos em SP ou na região mais próxima para conseguir dar esse passo pagando menos que o habitual. A tendência é que os modelos híbridos continuem ganhando espaço no mercado brasileiro, então já é bom ir se acostumando.