

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JULHO DE 2023 - ANO 14 - Nº 163

CARROS VOADORES NO BRASIL



A Embraer e a Eve Air Mobility anunciaram neste mês de julho que a planta industrial para fabricar carros elétricos de decolagem e pouso vertical (eVTOL), conhecida popularmente como carro voador, será em Taubaté, no interior de São Paulo. Página 7.

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

SE BEBER NÃO DIRIJA.



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
CAMINHÕES



ALTURA MÁXIMA
PERMITIDA



PROIBIDO
PARAR E
ESTACIONAR

**Anel de Contorno
Viário de Florianópolis
só em 2024**

PÁGINA 8

**Reforma de pontes com corrosão
avançada tem prazo de 1 ano para
acontecer em Florianópolis, diz MP**

PÁGINA 9

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Procrastinação
Palavra do Presidente**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**“Redes Sociais: O Caminho
para a Paz no Trânsito!”**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Situação dos sinistros
com motos-delivery**

PÁGINA 7

**Segurança:
entenda porque
é proibido o
transporte
de crianças
menores de 10
anos no banco da
frente do carro**

PÁGINA 16

EDITORIAL

Carro popular

No último dia 7 de julho, o programa de carros sustentáveis mais baratos chegou ao fim, com a liberação de todos os recursos disponibilizados pelo governo para uso das montadoras, na forma de créditos tributários convertidos em descontos ao consumidor.

O programa facilitou o acesso da população ao carro zero e deu novo fôlego à cadeia automotiva, que emprega 1,2 milhão e pessoas. A estimativa do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) é de que 125 mil unidades tenham sido comercializadas com descontos.

Ao todo, foram liberados R\$ 650 milhões dos R\$ 800 milhões disponíveis. Os R\$ 150 milhões restantes irão compensar a perda de arrecadação de impostos provocada pelos descontos no preço final, segundo determina a MP que instituiu o programa.

Todavia, a pergunta que não quer calar... e quanto à mobilidade urbana? No afã por estabelecer medidas populares, será que o atual governo pensou nos impactos deste programa na mobilidade urbana já tão deficitária em nosso país?

Obviamente, em toda decisão desta natureza existem prós e contras, e sua eficácia depende de vários fatores, como o contexto econômico e as metas políticas subjacentes. Mas será que o ônus vale o alardeado bônus?

Para começar, podemos falar do impacto ambiental. Carros populares geralmente têm menor eficiência energética e produzem mais emissões de gases de efeito

estufa em comparação com veículos mais avançados em termos de tecnologia. Logo, incentivar a compra de carros populares pode aumentar a demanda por veículos menos sustentáveis e dificultar a transição para opções mais limpas. Isso sem falar que um aumento no número de carros em si pode levar a um aumento na poluição do ar, com impactos negativos na qualidade do ar e na saúde pública. Lembrando que o aumento das emissões de gases de efeito estufa contribui para as mudanças climáticas.

Em seguida, não há como ignorar a questão da infraestrutura. Com toda a certeza, o aumento da quantidade de carros populares pode resultar em maior congestionamento nas estradas e exigir mais investimentos em infraestrutura para lidar com o aumento do tráfego. Especialmente, se levarmos em consideração que muitas cidades brasileiras já enfrentam problemas de congestionamento e a maioria não possui infraestrutura adequada para suportar um grande volume de veículos.

Sendo assim, nos parece óbvio que o aumento do número de carros pode agravar ainda mais essa situação, causando atrasos no trânsito, aumento do tempo de deslocamento e diminuição da eficiência do transporte.

Diante desses desafios, seria fundamental adotar medidas que tragam alternativas como veículos elétricos, as quais podem contribuir para reduzir a

dependência de carros individuais e aliviar a pressão sobre a infraestrutura das cidades.

Por fim, o aumento do número de veículos pode aumentar o risco de acidentes de trânsito, comprometendo a segurança viária, especialmente se as infraestruturas não forem adaptadas para garantir a segurança de todos os usuários, como pedestres e ciclistas.

E o projeto que tinha a intenção de “ampliar” o acesso à mobilidade, pode inclusive agravar a desigualdade social, pois ainda assim nem todos têm condições de possuir um veículo particular, criando disparidades no acesso à mobilidade e exacerbando as desigualdades existentes.

Por essas e outras, não podemos deixar de destacar a importância da divulgação de educação do trânsito através de projetos governamentais que visem, por exemplo, educar as famílias quanto a utilização de modo essencial desses veículos individuais. A mobilidade urbana com utilização de bicicletas e caminhada deve sobrepor a utilização do veículo sempre.

É fundamental adotar uma abordagem abrangente para a mobilidade urbana, além disso, a integração de diferentes modos de transporte e a promoção do planejamento urbano sustentável são fundamentais para enfrentar os desafios da mobilidade urbana. Não basta simplesmente despejar milhares de novos veículos nas ruas. É preciso agir com mais assertividade para não piorarmos aquilo que já não está bom.

NOTAS E FLAGRANTES

ABRIGO AMIGO

Após ganhar o Leão de Ouro do Festival de Cannes, a campanha da Eletromídia, que viralizou nas redes ao levar totens interativos para fazer companhia a mulheres sozinhas em paradas de ônibus, vai se tornar permanente. A empresa de anúncios eletrônicos em espaços abertos vai instalar letreiros digitais com videochamadas nas cidades de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro.

O funcionamento das estruturas será semelhante à experiência criada na campanha publicitária “Guarded bus stop” (ou ponto de ônibus vigiado, em tradução livre): sensores vão detectar se uma mulher está sozinha no ponto de ônibus ou VLT no período da noite. A partir daí, a tela vai oferecer a possibilidade de uma atendente “fazer companhia” através de uma videochamada em tempo real.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



FALSIDADE IDEOLÓGICA

A justiça de Santa Catarina reconheceu como crime de falsidade ideológica, a atitude de uma mãe que assumiu estar no comando de uma motocicleta quando duas infrações de trânsito foram registradas, em 2018, no Vale do Itajaí. O veículo em questão, na verdade estava sendo pilotado pelo seu filho. A mulher subscreveu as infrações mesmo que, no documento oficial, constasse que o veículo era pilotado por um homem. Em audiência, ela admitiu ter assumido a culpa para que seu filho não perdesse a carteira de motorista, já que ele estava com a provisória.

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.



Procrastinação

CARRO ADAPTADO

O deputado Dr. Vicente Caropreso e o vereador Gabrielzinho, de Florianópolis, reuniram-se com o presidente do Detran-SC, Kennedy Nunes, para tratar da dificuldade encontrada por pessoas com deficiência para tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

No encontro, houve a solicitação de novos carros adaptados para realizar o exame prático, para dar mais agilidade. Atualmente existem apenas dois veículos preparados para atender todo o Estado. O presidente do Detran acolheu o pedido, para posterior análise pelo órgão.



MUTIRÃO

Outro ponto tratado na reunião com o presidente da autarquia catarinense foi a fila geral de espera para realizar o exame prático para a CNH. Cerca de 30 mil pessoas aguardam para realizar a prova em todo o Estado. O presidente do Detran comunicou que o órgão realizará mutirões em todo o estado para a realização do exame. O primeiro aconteceu em Florianópolis, de 3 a 7 de julho. Na Capital, a demanda reprimida é de cerca de 7 mil pessoas, que aguardam para realizar a prova prática.

O velho costume popularmente conhecido como “empurrar com a barriga” ganhou um nome chique! Agora chamam de procrastinação. A procrastinação é o ato de adiar a realização de tarefas até o último minuto ou de buscar distrações durante a execução delas.

Termo da moda entre pesquisadores sociais, a procrastinação se torna um problema quando vira um hábito e passa a interferir na qualidade do trabalho, estudos, organização pessoal e na vida como um todo.

Um enorme desafio da sociedade moderna, mas que já existe há tempos, sendo bastante comum também na Administração Pública, especialmente, quando relacionada aos contratos de Obras Públicas, assim como Obras da Iniciativa privada, que atendem demandas de concessões e afins. Uma bola de neve gigante que inevitavelmente, atinge a sociedade em cheio.

Os exemplos são inúmeros, mas desta vez iremos destacar dois grandes absurdos da Grande Florianópolis, que ganharam novos capítulos neste mês de Julho de 2023. São eles: a manutenção das pontes que dão acesso à região insular da capital catarinense e a interminável construção do Anel Viário da BR 101, no trecho entre Biguaçu e Palhoça.

O mês começou com um estudo da Federação das Indústrias “revelando” o óbvio, mas que a maioria dos envolvidos se faz de desentendido e finge que não vê. As obras do Contorno Viário de Florianópolis já atrasadas há mais de 10 dez anos, devem atrasar mais um pouquinho. Com uma boa dose de otimismo, a previsão é serem concluídas no 1º semestre de 2024, visto que “o volume remanescente estimado das obras e serviços é muito significativo, assim como a incidência de períodos chuvosos na região, o que torna improvável conclusão das obras até o final de 2023, conforme previsão estabelecida

pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)”, destaca a análise.

Para completar, o estudo afirma que, quando foi elaborado o projeto executivo, em 1995, a estimativa era atingir o volume de tráfego de longa distância de 18 mil veículos por dia em 2015. Agora, considerando uma previsão de entrega das obras no final do 1º semestre de 2024, estima-se um volume de tráfego de cerca de 23 mil veículos pesados por dia no Contorno. Ou seja, quando finalmente for entregue, a obra já estará defasada em alguns milhares de veículos. De qualquer forma, já estivemos em situação pior.

Por fim, já na segunda quinzena do mês, uma bomba alardeou cidadãos e autoridades. O Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) teve acesso a um relatório das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Sales produzido em 2022, pediu providências e a imprensa já noticiou a possibilidade da interdição parcial das duas pontes. Imaginem o caos!

Obviamente, somos totalmente a favor da cobrança por manutenções nas pontes. Mas confesso que ainda estamos confusos quanto ao *delay* desse posicionamento do MPSC. Sete meses se passaram desde a revelação do referido relatório e só agora foram se posicionar? Entretanto, é louvável que a cutucada tenha nos fortalecido na memória o fato de que os contratos de serviços de inspeção e manutenção das ligações continuam paralisados desde novembro do ano passado.

Ainda mais “curioso”, para não dizer decepcionante, foi acompanhar o governo do estado “revelando” que pretende fazer um novo contrato para revitalizar completamente as duas estruturas. Como assim “pretende”? Já não era para estar sendo feito? Como conseguem demorar tanto? Sinceramente, não consigo engolir esta procrastinação institucionalizada completamente normalizada nos dias atuais.

CNT inicia a coleta de dados da Pesquisa de Rodovias 2023

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) iniciou neste mês de julho a coleta de dados em campo da Pesquisa CNT de Rodovias 2023. Nesta 26ª edição, serão avaliados cerca de 111 mil quilômetros de rodovia. Por aproximadamente 30 dias, 20 pesquisadores percorrerão todas as 27 Unidades da Federação para buscar informações.

Conforme a Agência CNT Transporte Atual, os dados servirão para retratar a situação da malha rodoviária pavimentada do Brasil, abrangendo 100% das rodovias federais e as principais rodovias estaduais.

“A Pesquisa serve para munir os transportadores com um

diagnóstico da malha rodoviária nacional para que possam planejar rotas melhores, mais econômicas e seguras”.

PROJETOS

O levantamento também pode subsidiar estudos e políticas setoriais de transporte. Além disso, projetos privados, programas governamentais e atividades de ensino e pesquisa que possam resultar em ações que promovam o desenvolvimento do setor transportador brasileiro.

O material fará parte da série histórica da CNT sobre o assunto, que é a maior e mais completa do país. (As informações são da Agência CNT Transporte Atual).



Contran define que modelos de caminhonetes estão dispensadas de equipamentos obrigatórios para caminhões

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) define como caminhonete um veículo destinado ao transporte de carga com Peso Bruto Total (PBT) de até 3.500 kg. Por esse motivo, equiparam-se alguns modelos que ultrapassam esse limite de PBT a caminhões. Inclusive, com a exigência da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria C para o condutor. Alguns exemplos dos mais conhecidos são os modelos RAM 2500 e 3500, que devem ser registradas como caminhões,

pois seu PBT (soma do peso do veículo e da sua capacidade de carga) é superior a 3.500 kg. Agora, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentou a situação e deixou de exigir desses modelos alguns equipamentos obrigatórios antes exigidos para todos os veículos com PBT acima de 3500kg.

Equipamentos obrigatórios: caminhonetes x caminhões

Um dos equipamentos exigidos era a película refletiva na carro-

ceria, assim como se exige para caminhões. Deixar de cumprir essa exigência era infração grave, com multa de R\$ 195,23, cinco pontos na CNH e retenção do veículo até a regularização.

Agora, com a publicação da Resolução 993/23 do Contran, não há mais a exigência dos adesivos. Isso porque, apesar de os modelos Ram 2500 e 3500 continuarem sendo equiparadas a caminhões, a norma abre uma exceção. Ela isenta ambos os modelos – e, também,

outras picapes que exigem CNH de Categoria C – da obrigatoriedade da película refletiva.

Conforme a resolução, a película retrorrefletiva continua obrigatória para veículos com PBT superior a 3,5 toneladas, a exemplo da Ram 2500, cujo Peso Bruto Total é de 4.536 kg, e também da 3500, com PBT de 5.417 kg.

No entanto, a norma diz que haverá uma exceção e isenta do equipamento obrigatório “para caminhões em que a carroceria faz parte do projeto original do veículo, com características semelhantes a caminhonetes e comprimento inferior a 7 m”. Este é exatamente o caso dos modelos RAM.

Cronotacógrafo

O mesmo caso entre caminhonetes e caminhões se repete em relação ao uso do cronotacógrafo. Este é o aparelho que registra graficamente ocorrências com o veículo, tais como: hora de partida, de chegada e tempo de percurso, além de velocidades atingidas a cada ponto do percurso, entre outros. O equipamento continua obrigatório para veículos com PBT acima de 4.536 kg. No entanto, passa a ser facultativo no caso de modelos como as citadas na matéria.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*



“Redes Sociais: O Caminho para a Paz no Trânsito!”

No mundo acelerado de hoje, a mídia social revolucionou a maneira como nos comunicamos, nos conectamos e interagimos com outras pessoas. Embora essas plataformas tenham sido utilizadas principalmente para entretenimento e compartilhamento de informações, seu potencial para causar um impacto positivo na sociedade permanece amplamente inexplorado.

Uma área que pode se beneficiar muito com a influência das mídias sociais é a segurança no trânsito. Os acidentes continuam a ser uma grande preocupação em todo o mundo, resultando em perda de vidas, ferimentos e ônus econômico. Este artigo investiga a importância de campanhas publicitárias nas mídias sociais para promover a direção defensiva, instando os leitores a adotar práticas de direção cidadã e fazer sua parte na criação de estradas mais seguras para todos.

Acidentes de trânsito ceifam a vida de milhões de pessoas a cada ano e deixam inúmeras outras com lesões que mudam suas vidas. O custo humano e econômico de tais eventos é grande e afeta famílias, comunidades e nações.

Apesar das melhorias na tecnologia de segurança veicular e nas regras de trânsito, o número de acidentes permanece, inaceitavelmente, alto. Isso exige uma abordagem abrangente para resolver esse problema, e uma das estratégias mais eficazes é o estímulo a Direção Defensiva.

Tal prática consiste em um conjunto de habilidades ao volante que priorizam o comportamento cauteloso, vigilante e proativo nas vias. Ao contrário da condução agressiva, que contribui para um número significativo de acidentes, a condução defensiva visa antecipar potenciais perigos e reagir com calma e responsabilidade para evitar acidentes. Essa abordagem enfatiza o foco no manejar o veículo, manter uma distância segura dos demais, obedecer às leis de trânsito e ser cortês com os outros usuários da estrada.

As plataformas de mídia social servem como ferramentas poderosas para atingir os objetivos de mudança comportamental no trânsito através da comunicação, divulgação e educação de condutores e pedestres.

Aproveitando seu amplo alcance e influência, as campanhas publicitárias focadas na direção defensiva através das mídias sociais podem, efetivamente, influenciar no aumento da conscientização sobre a segurança no trânsito e incutir comportamentos positivos de direção cidadã.

A mídia social é o caminho perfeito para campanhas dessa natureza pelo alcance em massa de redes como Facebook, Twitter, Instagram, YouTube, e outras, com seus bilhões de usuários ativos em todo o mundo.

Ao aproveitar a vasta base de usuários dessas plataformas, os defensores da segurança no trânsito, governo e iniciativa privada, podem divulgar suas mensagens por

toda parte, alcançando indivíduos de todas as idades, origens e localizações geográficas.

A publicidade direcionada pelas plataformas de mídia social oferecem opções sofisticadas de segmentação, permitindo que os anunciantes direcionem suas campanhas através pesquisas que identificam os perfis demográficos, mercadológicos, e de eventos de trânsito, de forma a se divulgarem as campanhas de acordo com a necessidade específica de cada região e época do ano. Esse recurso garante que uma mensagem determinada de direção defensiva chegue ao público certo, maximizando o capital investido e a repercussão do programa.

Por outro lado, ao contrário da mídia tradicional, a rede social utiliza-se de atributos mais envolventes, como vídeos, imagens e postagens interativas. Ao criar conteúdo cativante e compartilhável sobre direção defensiva, a mensagem pode se tornar viral, rapidamente, gerando conversas e discussões entre os usuários. E, o mais importante, literalmente está na mão de todo mundo, tendo um custo operacional menor e podendo ter seu conteúdo modificado, a cada instante.

Deve-se salientar que a mídia social fornece comunicação em tempo real, permitindo respostas imediatas a perguntas, comentários e preocupações. Organizações, empresas e defensores da segurança no trânsito podem usar tal ferramenta para oferecer conselhos imediatos, abordar equívocos e promover um senso de comunidade entre os entusiastas da direção defensiva.

Parcerias com os chamados influenciadores e celebridades que apoiem a Direção Cidadã valorizam o programa e podem incentivar seus seguidores a adotar práticas de direção defensiva e tornar o trânsito mais seguro.

A união das pessoas, em torno desse propósito comum, gera um impacto positivo, transformando o ambiente do tráfego mais seguro e humano. Cabe a cada indivíduo fazer sua parte e se engajar nas campanhas de segurança viária, adotando a direção defensiva como uma prática constante. Ao agir assim, se contribui para a construção de uma sociedade que valoriza a vida, onde condutores e pedestres convivem em harmonia, respeitando as leis e valorizando a vida.

Lembre sempre: a segurança no trânsito é uma responsabilidade compartilhada por todos. Pratique a direção defensiva e faça a diferença!

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

Sustentabilidade: estudo aponta os desafios do Brasil para descarbonização no transporte

De acordo com estudo mais recente do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas – IPCC, das 1,42 bilhão de toneladas de CO₂ derramadas na atmosfera em 2018, no Brasil, 13% foram provenientes de escapamentos, dados que, no comparativo com outros países colocam o Brasil em situação menos crítica, mas não menos preocupante, já que a descarbonização do transporte tem papel importante para interromper o processo acelerado das mudanças climáticas.

Nos Estados Unidos, por exemplo, dos 5,79 bilhões de toneladas de CO₂, 29% corresponde ao transporte, enquanto na União Europeia, por 23% de 3,33 bilhões de toneladas.

Outro agravante é que, para a saúde, este resultado já é caracterizado como pandêmico, segundo dados da Organização Mundial da Saúde – OMS de 2021, quando relatou que a poluição atmosférica mata sete milhões de pessoas no mundo por ano, dentre essas, 70 mil somente no Brasil. Logo, reverter o quadro e reduzir a emissão de poluentes é urgente.

Veículos leves e pesados

Por resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama, já em 1986 foi criado o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – Proconve. Ele, a cada etapa, exige da indústria automotiva menores níveis de poluentes.

Neste aspecto, um estudo realizado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – Anfavea, apontou que o limite de 2 g/km de monóxido de carbono (CO) estabelecido em 1995 caiu pela metade em 2015 em modelos leves.

No caso de pesados movidos por diesel, o óxido de nitrogênio (NOx) teve queda de 9 g/kWh para próximo de zero. Enquanto o CO₂ reduziu de 5 g/kWh para 2 g/kWh, em 2013.

Em janeiro deste ano, entrou em vigor uma nova fase do Proconve para veículos pesados, denominada P8. Seguindo o modelo à Euro 6, cujo objetivo está na redução de 80% de NOx e de 50% no material despejado pelo escapamento.

Na opinião de Henry Joseph Jr., diretor técnico da Anfavea, apesar das importantes reduções registradas,



ainda assim, temos a persistência da poluição. E portanto, a necessidade de projetos que contribuam com a redução da poluição atmosférica.

“Muitos projetos carecem de vínculo com visão de carbono neutro. No entanto, os programas não conversam entre si e não têm prazos coerentes com a realidade. É diferente do que acontece na União Europeia, nos Estados Unidos e, até mesmo, na Índia, que se propõem a estabelecer políticas com uma rota clara, com medidas que convergem com as metas propostas”, avalia o diretor.

Por outro lado, Joseph Jr. reforça que a frota envelhecida vai de encontro ao propósito de redução das emissões no Brasil. Isso porque, em sua grande maioria, é composta por veículos sem qualquer tecnologia de controle de emissão ou mesmo com componentes.

Como prova, ele exemplifica trazendo dados de um estudo do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores – Sindipeças. Ele acabou em março de 2022, que registrou uma frota circulante de 45 milhões de veículos leves. Destes, mais da metade, 25,6 milhões, houve a produção antes de 2013.

O levantamento catalogou também, a situação dos veículos pesados:

dos 2,3 milhões de caminhões e ônibus, 1,2 milhão e 52%, estão enquadrados em fases precedentes à P7. Esta entrou em vigor em janeiro de 2012, garantindo funcionamento do sistema de tratamento de gases em até 500 mil km. A P8, exige 700 mil km.

Programa de renovação da frota e a descarbonização do transporte

Em setembro de 2022 o governo federal regulamentou as regras do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária – Programa Renovar. O que ocorreu com a publicação do Decreto nº 11.276/2022.

A medida tem como objetivo estimular, de forma voluntária, a retirada de circulação de veículos que não atendam aos parâmetros técnicos de rodagem. Ou, ainda, que tenham mais de 30 anos de fabricação. Os benefícios se aplicam a caminhões, implementos rodoviários, ônibus, micro-ônibus, vans e furgões.

Os princípios do Programa Renovar já estavam presentes na Lei nº 14.440/2022, originária da Medida Provisória nº 1.112/2022. Entretanto, a regulamentação era etapa indispensável para permitir a efetiva execução do programa.

O novo Decreto busca, por meio do Programa Renovar, aumentar a

produtividade, a competitividade e a eficiência da logística no país. Além de melhorar a qualidade de vida dos profissionais de transporte.

A medida também oferece mais segurança nas estradas. Assim como, reduz a emissão de gases no meio ambiente, ao equipar a frota nacional com veículos menos poluentes.

A Associação Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI opera o programa, de caráter voluntário. O custo é pago por recursos de multas, do álcool etílico combustível (Cide-combustíveis) e do valor de pesquisas por parte das petroleiras.

Por fim, na ocasião do lançamento do programa, o governo, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura divulgou que há mais de 910 mil unidades de caminhões com idade superior a 30 anos de fabricação. Além disso, alertou que estudo da Universidade de São Paulo – USP constatou que caminhões e ônibus respondem por 47% da poluição do ar por carbono negro na cidade de São Paulo. Isso apesar de representarem somente 5% da frota veicular. Ao mesmo tempo, a iniciativa ajuda a reduzir o “Custo Brasil”, ampliando a competitividade do país no mercado internacional.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Situação dos sinistros com motos-delivery

Os sinistros crescem a cada dia. São computados os acidentes fatais quando está lá um corpo inerte estendido no chão. Múltiplos óbitos acontecem fora do local do sinistro. No transporte para o hospital, na UTI, na enfermaria, na residência, às vezes meses após pelas complicações tardias vem ocorrer o óbito decorrente de um sinistro de trânsito não contabilizado.

O desemprego, a falta de qualificação profissional, a facilidade na aquisição da motocicleta, do trabalho como autônomo, tudo concorre para a introdução do indivíduo nesse mercado de trabalho que inicialmente é tido como trabalho temporário e que por falta de outras opções passa a ser definitivo. Cresce a categoria profissional. Aumenta a frota de veículos em geral a cada dia, os espaços para o trânsito são os mesmos. A legislação brasileira ainda colabora para a legalização da profissão. Dessa forma justifica-se o aumento continuado dos óbitos, dos sequelados e não temos dúvida que crescerá enquanto medidas governamentais não forem tomadas para reduzir tais sinistros com essa classe trabalhadora.

Na pandemia, o lockdown fez aumentar a frota de maneira exagerada para atuar como *delivery*, o que fez a pressa, exigência do empresário e do cliente aumentarem os sinistros, em consequência óbitos e incapacitados temporários ou definitiva-

mente para o trabalho.

A falta de medidas preventivas governamentais, a melhor convivência entre motoristas e motociclistas, a conscientização do motociclista quanto aos riscos a que é submetido, treinamento continuado, uso de equipamentos de segurança, pista de rolamento própria são alguns dos motivos que elevam as estatísticas no trânsito. A imperícia, negligência e imprudência são fatores presentes nos motofretes e mototaxistas, mas não podemos deixar de lembrar que a pressa para desencadear o trabalho é fator concorrente imposto por terceiros.

Nossos hospitais recebem diariamente múltiplas vítimas do trânsito. Os motociclistas profissionais predominam e pior, são portadores das lesões mais graves que necessitam tratamento cirúrgico, internações em UTI e alguns evoluem para tratamento em enfermaria e fisioterapia. Geram um custo altíssimo ao estado. Em cada dez leitos das UTIs dos hospitais públicos seis são ocupados com vítimas de trânsito e desses, quatro são motociclistas.

A falta de todas as medidas preventivas citadas anteriormente não existe nos países de primeiro mundo. Lá existe educação, formação, conscientização, treinamento, fiscalização, campanhas permanentes, condições dignas de trabalho e principalmente respeito ao homem e a vida.

As entidades governamentais precisam enten-

der que dois corpos de massas tão diferentes não podem circular no mesmo espaço. Há necessidade de se criar espaços próprios para circulação de veículos leves. Regulamentação da atividade com foco na prevenção. Melhor avaliação do perfil psicológico do candidato à motociclista, já que o predomínio é de jovens no final da adolescência e que muitos são compulsivos, destemidos, arrojadados e que distúrbios comportamentais são capazes de levá-los ao sinistro. Fiscalização, multa, recolhimento da carteira, seriam maneiras de educá-los.

Acho que a bicicleta, o triciclo e a motocicleta são os veículos ideais para mobilidade humana.

Desde 1987 preconizamos a supressão do transporte existente na Avenida Paulista, na cidade de São Paulo, em substituição por veículos sobre duas e três rodas.

Não tenho dúvida de que em curto espaço de tempo descartaremos o automóvel priorizando o veículo leve nos grandes centros.

Não sou contra o motociclista, mas sim contra os fatores de risco à saúde, a integridade física e a sua vida.

* 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.

Eve e Embraer anunciam construção da primeira fábrica de carros voadores no Brasil



A Embraer e a Eve Air Mobility anunciaram neste mês de julho que a planta industrial para fabricar a aeronave elétrica de decolagem e pouso vertical (eVTOL), conhecida popularmente como carro voador, será em Taubaté, no interior de São Paulo. A linha de produção ficará dentro da área da unidade da Embraer. A informação é de Agência Brasil.

“O local se beneficia de uma logística estratégica, oferecendo fácil acesso por meio de rodovias e proximidade de uma linha ferroviária. Outra vantagem significativa é a localização próxima à sede da Embraer em São José dos Campos e da equipe de engenharia e recursos humanos da Eve, o que facilitará o desenvolvimento e a sustentabilidade de novos processos de produção, aumentando a agilidade e a competitividade da empresa”, informa comunicado das empresas.

A Eve Air Mobility foi criada em 2017 pela Embraer como uma aceleradora do desenvolvimento de mobilidade urbana. Em maio de 2022, a Eve anunciou uma parceria com a Porsche Consulting para definir a estratégia global de produção, cadeia de suprimentos e logística de seu eVTOL.

“Quando começamos a procurar um local para fabricar nosso eVTOL, quisemos repensar como a aeronave poderia ser construída utilizando as mais recentes tecnologias e processos de fabricação, combinados com outros aspectos, como a cadeia de suprimentos e logística”, disse o co-CEO da Eve, André Stein.



Anel de Contorno Viário de Florianópolis só em 2024

Estudo da Fiesc aponta que conclusão das obras para o final de 2023, conforme previsão do Dnit, é improvável

As obras do Contorno Viário de Florianópolis devem ser concluídas no 1º semestre de 2024. A previsão é do estudo da Federação das Indústrias (FIESC), realizado pelo engenheiro Ricardo Saporiti e que foi apresentado no dia 11 de julho, em Florianópolis. “O volume remanescente estimado das obras e serviços é muito significativo, assim como a incidência de períodos chuvosos na região, o que torna improvável conclusão das obras até o final de 2023, conforme previsão estabelecida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)”, destaca a análise.

O estudo mostra que os projetos executivos dos quatro túneis duplos previstos em todo o empreendimento, com seus respectivos orçamentos, aguardaram cerca de 24 meses para receberem as ordens de serviço para execução, que são expedidas pela agência reguladora à concessionária. “Considerando o porte do projeto como um todo, o atraso é provável, em função de problemas técnicos não previstos, excesso de chuvas

e pelo rompimento de contrato com uma das empreiteiras que atuava na obra”, afirma o presidente da FIESC, Mario Cezar de Aguiar

A análise destaca que, quando foi elaborado o projeto executivo, em 1995, a estimativa era atingir o volume de tráfego de longa distância de 18 mil veículos por dia em 2015. Agora, considerando uma previsão de entrega das obras no final do 1º semestre de 2024, estima-se um volume de tráfego de cerca de 23 mil veículos pesados por dia no Contorno. Hoje, esse fluxo passa por trechos urbanos das BR-101 em Palhoça, São José, Florianópolis e

Biguaçu. Saporiti, por sua vez, alerta para a necessidade de os municípios estabelecerem um plano que oriente a ocupação das áreas do entorno da via de Contorno. “É urgente que os poderes executivo e legislativo de Palhoça, São José, Biguaçu e Governador Celso Ramos elaborem um plano diretor para que o desenvolvimento seja ordenado”, afirma.

O QUE DIZ A ARTERIS

O diretor de Operações Sul da Arteris, César Ribas Sass, explicou no evento que a empresa deve contratar uma das empreiteiras que já estão na obra para substituir a Aze-

vedo Travassos Infraestrutura para a conclusão da extremidade Sul do Contorno. A empreiteira rompeu o contrato na semana passada. Ribas disse que ainda não há uma definição do novo cronograma, já que a Arteris está recebendo até o final desta semana as propostas de preços e prazos para a conclusão.

Na reunião, Ribas destacou que o avanço global da obra está em 82,3%, quase dois pontos percentuais abaixo do previsto (85,2%). O executivo citou caso a caso todos os segmentos, sendo que alguns já estão concluídos e outros devem ser concluídos até o final do ano, e ressaltou que os dois pontos mais críticos estão no km 225, no trecho Sul, e totalizam em torno de 400 metros. Esses dois trechos exigem desmonte de rochas e terraplenagem, que é crítica em relação à chuva. Entre os dois trechos, está o túnel do Morro do Cipó, cuja conclusão depende do uso de treliças lançadeiras, que permitem o lançamento de vigas pré-moldadas para a execução dos viadutos de acesso. A infraestrutura para o uso das treliças já está concluída.



Reforma de pontes com corrosão avançada tem prazo de 1 ano para acontecer em Florianópolis, diz MP

Acordo entre o MPSC e a secretaria aconteceu após em inquérito civil apurar problemas de ordem estrutural e falta de segurança. Cerca de 120 mil veículos passam diariamente por cada uma das pontes.

O governo de Santa Catarina fez um acordo para que a obra de reforma das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, que apresentam corrosão avançada, seja feita em um ano. A decisão aconteceu no dia 26 de agosto e foi divulgada pelo Ministério Público (MP) após um encontro com o executivo para discutir os problemas nas estruturas que ficam em Florianópolis.

A solução aconteceu após o MPSC apurar, em inquérito civil, problemas estruturais e falta de segurança, que podem comprometer a mobilidade e a integridade física das pessoas. Cerca de 120 mil veículos passam diariamente por cada uma das pontes, segundo o governo.

De acordo com o Promotor de Justiça Daniel Paladino, que participou do encontro na quarta, a Secretaria de Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade do Estado (SIE) terá 60 dias para apresentação de um estudo completo e definitivo sobre os problemas das duas estruturas. Ficou decidido que serão 90 dias para a conclusão do processo licitatório sobre a obra.

Os prazos passam a contar a partir do acatamento formal da recomendação do Ministério Público, informou o órgão. No dia 31 de julho, a 30ª Promotoria de Justiça da Comarca da Capital fará recomendação estabelecendo os prazos.

À imprensa, a secretaria afirmou que



“está empenhada em cumprir o acordo”. Em 20 de junho, quando os problemas vieram à tona, a pasta informou, em nota, que “não existe risco iminente de um sinistro mais grave em qualquer uma das pontes”.

PROBLEMAS

Uma vistoria constatou diversos problemas na ponte. O relatório é da empreiteira Nova Engevix, publicado em dezembro de 2022 e veio à tona em 20 de julho.

Segundo o documento, a Ponte Colombo Salles, que liga a Ilha à região continental de Florianópolis, apresenta “corrosão bastante avançada, acompanhada de deslocamentos do concreto de recobrimento da armadura em sua face inferior”.

Também foram constatadas fissuras em bordas e perda de proteção contra corrosão na área de variação da maré.

Corrosão avançada foi identificada também na Ponte Pedro Ivo Campos, que liga o continente à Ilha, “acompa-

nhada de deslocamentos do concreto de recobrimento da armadura em sua face inferior”.

“Esta armadura é responsável por manter a estabilidade do bloco face aos esforços transmitidos pelos pilares”, diz o texto.

O Estado já indicou que quer reformar totalmente as estruturas, apesar de R\$ 65 milhões gastos nas pontes nos últimos anos. Na visão da MPSC há problemas estruturais nas pontes que ameaçam a mobilidade e a integridade física das pessoas, já a SIE nega que essa seja a situação.

Os principais problemas identificados foram pilastras que precisam de manutenção, insegurança na passarela de pedestres recém reformada, quedas de placas de concreto no mar e furto de fiação, causando apagões na iluminação.

No dia 27 de julho, a Casan também esteve avaliando a mudança de uma adutora. Atualmente são três grandes canos, de 600 mm, que passam pelas pontes e abastecem desde o bairro Santo Antônio de Lisboa até o Sul da Ilha. O deslocamento será de uma adutora da passarela da ponte Colombo Salles para o vão central da ponte Pedro Ivo Campos. O custo será de R\$ 15 milhões.

O QUE DIZ A SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) informa o seguinte a respeito de um relatório de rotina, assinado pela empresa Nova Engevix Engenharia & Projetos S/A, sobre a situação das Pontes Colombo Machado Salles e Pedro Ivo Campos:

1 – A referida inspeção, divulgada amplamente nos meios de comunicação e na internet nesta semana, é de dezembro de 2022. A inspeção e o relatório são rotineiros;

2 – Não existe risco iminente de um sinistro mais grave em qualquer uma das pontes que ligam o Continente à Ilha de Santa Catarina;

3 – Entre 2019 e 2020, seis dos 18 blocos (os que estavam em situação um pouco mais delicada à época), que compõem as duas estruturas, foram reforçados com tirantes internos.

4 – As barras de aço rompidas que aparecem nas imagens divulgadas não têm mais função estrutural para as pontes, considerando-se que os tirantes internos executados recentemente substituíram essas armaduras;

5 – A SIE está avançando em processos internos para duas contratações referentes às Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo: uma, mais complexa, para revitalização total das estruturas e não apenas para intervenções pontuais e paliativas. Na outra frente, os técnicos da Secretaria trabalham para contratação de empresa para retirada das placas da passarela da Ponte Colombo Salles, processo que conta com a parceria da Casan. A Adutora que abastece com água potável a Ilha de Santa Catarina está atrelada à Passarela;

6 – O secretário Jerry Comper está em contato com o promotor de Justiça, Daniel Palladino, do MPSC, para prestar os esclarecimentos necessários. Os objetivos são comuns: dar segurança à população mediante um trabalho de revitalização TOTAL das duas pontes.





JUDICIÁRIO



Carros PCD: STJ flexiona regras de isenção fiscal em casos de roubo ou acidente

Por decisão unânime, o Supremo Tribunal de Justiça (STJ) criou certas condições especiais para manter a isenção fiscal de carros de pessoas com deficiência (PCD). Indivíduos que se encaixam nessas circunstâncias especiais podem adquirir veículos livres de impostos; contudo, caso o automóvel fosse negociado antes do prazo mínimo, de quatro anos de faturamento, o benefício era automaticamente cancelado. A partir de agora, essa regra passa a ser mais flexível.

Veículos que foram roubados ou que sofreram um acidente com perda total se tornaram exceções. Dessa forma, permitindo que o dono faça a revenda antes dos quatro anos. O STJ afirma que a medida visa eliminar possíveis injustiças contra o beneficiário, que não tem controle sobre essas situações.

O indivíduo também terá a liberdade de adquirir um novo automóvel com todas as vantagens previstas por lei antes do prazo legal.

De acordo com a Lei 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, todo portador de deficiência ou indivíduo com doenças crônicas que comprometam sua mobilidade pode ter 100% de isenção fiscal em veículos fabricados no Brasil, com valor de até R\$ 70 mil. Até os R\$ 100 mil, é necessário pagar parcialmente o valor do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). E, acima desse valor, o pagamento será integral. No entanto, ainda garantindo isenção do

Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto sobre Operações de Crédito (IOF), além do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

No primeiro trimestre de 2023, novas regras se estabeleceram, a fim de evitar possíveis fraudes na comercialização desses produtos. A partir de março se definiu que somente deficiências com grau moderado ou grave se encaixam na isenção. Também pessoas que já realizaram uma ostomia deixaram de se enquadrar na categoria.

Em contrapartida, novas condições foram adicionadas à lista de beneficiários, dentre elas o nanismo e a Síndrome de Down.

Como é um carro PCD?

Visando não ultrapassar o teto dos R\$ 70 mil, muitos fabricantes utilizam seus profissionais graduados na faculdade de engenharia mecânica para realizar diversas alterações nos veículos. Dessa forma, buscando eliminar componentes que não são essenciais. Sistema de som, rodas de liga leve, bancos de couro, faróis de neblina e sistema multimídia são alguns dos exemplos de peças que se remove para baratear a fabricação. E, conseqüentemente, o custo do automóvel.

No demais, os veículos costumam ser iguais aos tradicionais, em sua maioria possuindo câmbio automático, para facilitar a direção por parte da pessoa com deficiência.

STF derruba 11 pontos da Lei dos Caminhoneiros

O Supremo Tribunal Federal (STF) declarou inconstitucionais 11 pontos da Lei dos Caminhoneiros (Lei 13.103/2015). Os trechos da norma invalidados pelo Supremo tratam da jornada de trabalho dos profissionais e pausas para descanso. A decisão ocorreu por uma ação apresentada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), em 2015.

De acordo com resultado da votação, anulou-se dispositivos que permitem o fracionamento do período mínimo de descanso e a possibilidade de acúmulo do tempo de descanso semanal.

Também foi anulado o trecho da lei que excluía do cálculo de horas extras

da jornada de trabalho o tempo que o caminhoneiro aguarda a carga e descarga do veículo e as paradas em pontos de fiscalização nas estradas.

A Corte também derrubou o chamado “descanso em movimento”, quando dois motoristas fazem o revezamento da direção do caminhão.

A parte da norma que exige o exame toxicológico para motoristas profissionais o STF considerou constitucional e manteve na norma.

O julgamento ocorreu no plenário virtual, modalidade na qual os ministros inserem os votos no sistema e não há deliberação presencial. *(As informações são da Agência Brasil)*

STF decide que exame toxicológico para motoristas é constitucional

No dia 3 de julho, o Supremo Tribunal Federal – STF votou, por unanimidade, a constitucionalidade da exigência de exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas profissionais, prevista na chamada Lei dos Caminhoneiros, de 2015. O exame permite verificar se o profissional com carteiras de habilitação C, D e E ingeriu substâncias que reduzem sua capacidade de dirigir.

Logo, conforme o STF, é direito do empregador, do empregado e da autoridade de trânsito exigir o teste que detecta o uso de diversos tipos de substâncias psicoativas e que podem causar o aumento de acidentes nas ruas e estradas.

O ministro Alexandre de Moraes, relator do caso, ressaltou e concluiu que a medida tem como objetivo promover a segurança no trânsito.

“A medida atende aos critérios de adequação e de razoabilidade a necessidade de exame toxicológico para motoristas profissionais, condutores das categorias C, D e E, uma vez que o ofício por eles exercido possui relação direta com a segurança no trânsito, afora os já mencionados problemas

relacionados com o uso de substâncias que potencializam os riscos de acidente nas estradas”, destacou.

Moraes considerou ainda, que “a lei acaba por impor razoável e legítima restrição ao exercício da profissão de motorista, pois, além de reduzir os riscos sociais inerentes à categoria, atende a um bem maior, que é a incolumidade de todos os usuários de vias públicas”. Ainda em sua opinião, a legislação também tomou o cuidado de preservar a intimidade dos motoristas ao assegurar a confidencialidade do resultado dos exames.

EXAME TOXICOLÓGICO PERIÓDICO DE LARGA JANELA

O exame toxicológico de larga janela de detecção identifica a presença de substâncias psicoativas que se depositam nos fios de cabelo ou pelos por um período mínimo de 90 dias até seis meses, permitindo a avaliação de hábitos de consumo dessas substâncias pelo doador.

Entre os entorpecentes que é possível identificar, a depender do exame e do laboratório escolhido, estão cocaína, maconha, opiáceos, heroína e ecstasy, entre outros.

O gasto para a realização do exame é relativamente baixo, sobretudo considerando que sua validade é de dois anos e meio e, muitas vezes, pode ser custeado pela empresa contratante. Ainda é preciso considerar o valor extra financeiro, que é a maior segurança viária para todos.



LEGISLATIVO



PL pretende tornar crime a desobediência a normas que tratam de requisitos de segurança para a circulação de veículos

Tornar crime de trânsito a desobediência a leis e resoluções que tratam de requisitos de segurança para a circulação de veículos. Esse é o tema do Projeto de Lei 3276/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Fausto Santos Jr. (UNIÃO/AM), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para incluir como crime de trânsito o homicídio culposo causado pela condução de veículo que não atenda aos requisitos de segurança para a circulação prevista em lei ou em resoluções dos órgãos de trânsito. A pena seria de reclusão, de cinco a oito anos. Além disso, suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Já, se o ato tiver como consequência lesão corporal de natureza grave ou gravíssima a pena será de detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

O PL diz também que no caso de veículos de transporte de cargas, as empresas serão responsabilizadas solidariamente pelos crimes e danos causados pelo descumprimento de requisitos de segurança para a circulação previstos em lei ou em resoluções dos órgãos de trânsito.

Justificativa

O deputado faz questão de destacar, em sua justificativa, a necessidade de se aumentar a segurança no trânsito brasileiro. “Observa-se no Brasil uma legislação de trânsito moderna e um sistema de órgãos administrativos extre-

mamente competentes. No entanto, seja por falta de fiscalização ou de penas mais rigorosas, não se cumpre essas regras. Dessa forma, aumentando a insegurança e o número de mortes em decorrência de acidentes”, argumenta.

Para Santos Jr., o objetivo do PL é que empresas de transporte e motoristas cumpram os requisitos de segurança para transportes no Brasil.

“As estradas matam mais pessoas a cada dia e, mesmo dentro das cidades, atrocidades são cometidas no trânsito. É inaceitável que pessoas sofram lesões ou percam suas vidas por conta da negligência de motoristas”, aponta.

O deputado ainda faz um alerta. “A negligência, principalmente de empresas responsáveis por transportes de cargas, precisa deixar de ser vista como causa de mortes ‘sem a intenção de matar’”, conclui.



Deputado Fausto Santos Jr.

Projeto isenta motoristas de ambulância de taxas para renovação da CNH

O Projeto de Lei 942/23 isenta das despesas para renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) os condutores dos veículos de combate a incêndios e de salvamento, bem como os motoristas de ambulâncias e os condutores de carros de polícia, de fiscalização e de operação de trânsito, desde que públicos.

O texto, em análise na Câmara dos Deputados, insere o dispositivo no Código de Trânsito Brasileiro. A regulamentação caberá ao Conselho Nacional

de Trânsito (Contran).

“A proposta é necessária, pois, caso não exista um incentivo, os condutores podem, a critério que julgarem necessário, deixar de dirigir tais veículos”, diz o autor da proposta, deputado Cabo Gilberto Silva (PL-PB).

Tramitação

O projeto tramita em caráter conclusivo. Ele será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Deputado quer permitir que maior de 16 anos tire CNH

Garantir ao maior de 16 anos de idade o direito de conduzir veículo automotor alterando o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Esse é o tema do Projeto de Lei 3302/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados. Ou seja, é mais um PL que permite que maior de 16 anos tire a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), só que nesse caso, apenas na categoria B que permite dirigir automóveis.

De autoria do deputado Marcos Tavares (PDT/RJ), o PL pretende alterar novamente o CTB dessa vez para permitir que candidato maior de 16 e menor de 18 anos de idade possa se habilitar mas apenas para conduzir veículo automotor na categoria B. Além disso, o Projeto diz que aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos no CTB, aplicam-se as normas gerais do Código Penal, do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber, e da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, naquilo que for aplicável ao

condutor menor de dezoito anos de idade.

CNH para maior de 16 anos

Conforme o deputado, o PL visa garantir o direito de jovens a partir dos dezesseis anos de idade de dirigir veículos motorizados. E por consequência lógica, obterem a CNH, após os exames. No entanto, o condutor menor de dezoito anos, estará autorizado a conduzir apenas veículos da categoria B.

“Dessa forma, a obtenção da carteira de motorista fornece aos jovens uma oportunidade de crescer e desenvolver habilidades essenciais como: responsabilidade, disciplina e tomada de decisões rápidas, o que contribui para o crescimento pessoal e o desenvolvimento da autonomia”, argumenta.

O deputado cita, ainda, que a legislação brasileira já permite que o jovem maior de dezesseis anos participe ativamente da vida política. Além disso, que possa votar em pleitos eleitorais. “Isso já demonstra o reconhecimento da responsabilidade e do amadurecimento de suas decisões”, conclui.

Por que as cores no trânsito são sempre VERDE, VERMELHO e AMARELO?

UMA QUARTA LUZ (branca)

Foi proposto um estudo com o intuito de desenvolver um novo modelo de semáforo composto por quatro luzes, visando solucionar um dos principais desafios enfrentados no contexto da mobilidade urbana: O congestionamento.

Nessa proposta, a luz branca teria como função regular o fluxo de veículos autônomos, proporcionando uma redução significativa no tempo de deslocamento e contribuindo para a diminuição do congestionamento nas vias urbanas.

Além disso, essa abordagem apresentaria uma vantagem adicional aos condutores por reduzir o consumo de combustível.



Utiliza-se os sinais de trânsito para orientar, advertir e disciplinar a circulação dos usuários do trânsito ao longo das vias. Cada um deles tem o objetivo de passar uma mensagem ao condutor, pedestre ou ciclista para manter a segurança e a trafegabilidade. As cores utilizadas no trânsito também orientam os usuários e passam informações específicas, por isso é importante conhecê-las. No entanto, levanta-se uma questão: por que as cores no trânsito são sempre verde, vermelho e amarelo?

De acordo com Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, há muitos padrões no trânsito e é bom que seja assim. “Esse fato garante que em qualquer lugar por onde o usuário circule, ele não vai estranhar a sinalização,

seja ela horizontal ou vertical. Ou seja, nem mesmo os sons ou as cores do trânsito são diferentes”, diz.

Ele explica ainda que a escolha das cores ocorreu conforme um padrão da natureza.

“O vermelho sempre foi a cor que mais chamou atenção de todos os mamíferos, inclusive dos seres humanos. É sinal de perigo. Nesse mesmo sentido, o amarelo é o que vem antes desse ponto máximo da ideia inconsciente trazida pelo vermelho. Já, o verde tem uma associação também natural, espontânea, intuitiva com o ‘está tudo bem’”, afirma.

Mariano diz também que a escolha das cores como padrão ocorreram justamente porque elas remetem a estas sensações. “Mesmo que alguém não tenha exata compreensão do que está vendo,

esta sensação é passada. Às vezes até subliminarmente”, diz.

Ainda conforme Mariano, a escolha dessas cores, desde a Convenção de Viena, como referência para ser aplicada na sinalização do mundo inteiro acabou dando essa contribuição final. “Em qualquer parte do planeta onde haja trânsito organizado você vai ver a cor vermelha na sinalização que está associada ao perigo, pare imediatamente o que você está fazendo, imobilize seu veículo. E o verde, como pode ir, está tudo bem, está tudo tranquilo”, conclui.

Assista ao comentário completo de Celso Mariano sobre o porquê das cores no trânsito serem sempre verde, vermelho e amarelo, no programa Tira-dúvidas do Portal do Trânsito.

Convenção de Viena

Segundo o portal Educa Mais Brasil, a Convenção de Viena, abreviação do documento que ficou conhecido como Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados (CVDT), é um acordo internacional que regulamenta as regras para assinatura de tratados entre países. Proposta pela Comissão de Direito Institucional (CDI) das Nações Unidas, a adoção ocorreu em maio de 1969, mas entrou em vigor apenas em janeiro de 1980 – quando 35 nações a validaram.

Além disso, a Convenção de Viena padronizou a sinalização e normas de trânsito internacionais, que foram adotadas por diversos países, inclusive o Brasil. Essa padronização permite que condutores possam trafegar com segurança em outros países, mesmo sem dominar o idioma local.

Empresa utiliza tecnologia para mapear estradas em tempo real e identificar obstáculos que possam desgastar componentes dos veículos

A Compass UOL, empresa especializada em transformação digital, inicia um trabalho com o uso da tecnologia SLAM – Localização e Mapeamento Simultâneos, desenvolvida com a utilização da Inteligência Artificial Generativa (Gen AI), como parte das ofertas da companhia. A tecnologia permite mapear de estradas de mineração. Além disso, reconhecer obstáculos que podem causar elevado consumo e desgaste, principalmente, nos pneus de veículos pesados. O novo recurso envolve a instalação de câmeras em caminhões que capturam imagens em tempo real durante o seu deslocamento.

Aplicação no dia a dia

Na prática, a SLAM funciona por meio de sensores que criam mapas de ambientes simultaneamente em que determina a localização.

De acordo com a empresa, a tecnologia também é capaz de mapear e identificar vários tamanhos de pedras,

além de poças d'água nas estradas. “Esse diferencial permite que empresas fornecedoras de pneus e indústrias de mineração, por exemplo, tomem medidas preventivas para aumentar a segurança nas estradas e a durabilidade dos pneus. A partir desta etapa, a solução pode indicar a melhor rota para o motorista. Até mesmo – em conjunto com sistemas de automação do veículo – a possibilidade para uma tomada de decisão autônoma”, explica Cleyton Ferreira, CTO da Compass UOL.

O executivo ressalta, ainda, que trata-se de um recurso que coleta dados não estruturados do ambiente. E, também, utiliza algoritmos avançados para processar essas informações e criar um mapa tridimensional.

“Ao mesmo tempo, a SLAM estima a posição e a orientação nos espaços em constante atualização, o que é especialmente útil em situações nas quais é preciso que o motorista trafegue em um



ambiente desconhecido sem o apoio de mapas preexistentes”, acrescenta.

Outros benefícios

Com o uso da nova tecnologia, a Compass UOL auxilia empresas e indústrias por meio de relatórios completos e inteligentes. Dessa forma, utilizando como base os dados coletados durante o processo simultâneo de mapeamento e localização. “Esses relatórios podem ser utilizados por equipes de manutenção ou motoristas. Por meio das informações coletadas os clientes do setor serão capazes de tomar decisões sobre rotas, manutenção de estradas ou precauções adicionais”, afirma Ferreira.

De acordo com ele, os relatórios desenvolvidos baseados nas informações

coletadas com a ajuda da tecnologia SLAM fornecem informações detalhadas, insights e suporte à tomada de decisões em diversos setores. Assim, incluindo mapeamento de estradas, logística, automação industrial, robótica e entre outros benefícios. “Além da entrega dos relatórios, a Compass UOL pretende evoluir esse algoritmo e criar um aplicativo de navegação com a tecnologia SLAM para motoristas, como se fosse um GPS. O objetivo é proporcionar a detecção de obstáculos em tempo real. Além disso, recomendar rotas alternativas com base nas condições do tráfego naquele momento”, finaliza Cleyton Ferreira.

Estudo: venda de veículos elétricos cresce mais da metade no semestre

O mercado de venda de veículos elétricos leves no Brasil teve o melhor semestre da série histórica da Associação Brasileira do Veículo Elétrico – ABVE, com 32.239 emplacamentos nos seis primeiros meses deste ano.

Desse total, a maioria absoluta é de modelos híbridos, incluindo os leves.

Os elétricos correspondem a apenas 12% desse mix dos eletrificados – segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores – Fenabrave.

De acordo com o levantamento, o total do semestre evidencia um crescimento de 58% em relação ao primeiro semestre de 2022, quando o total foi de 20.427 emplacamentos, chegando quase a alcançar o número de vendas de todo o ano de 2021, que foi de 34.990 veículos emplacados.

RESULTADOS

Só em junho foram 6.225 emplacamentos, o equivalente a 53% acima de junho de 2022, cujo total foi de 4.073. Ou seja, foi o melhor mês de junho e



o terceiro melhor mês de toda a série histórica. Superado apenas pelo último mês de maio e pelo mês de setembro de 2022, cujos números foram de 6.435 e 6.391 emplacamentos respectivamente.

Perspectivas

Com este crescimento acentuado no semestre, a participação de elétricos assim como híbridos cresceu um ponto percentual em um ano e está em 3,4%. Já, a frota total de veículos leves eletrificados no Brasil chegou a 158.678 unidades, de janeiro de 2012 a junho de 2023.

Diante dos resultados, a expectativa é que o mercado brasileiro supere a previsão da ABVE. Esta era de realizar 70 mil emplacamentos até o final deste ano de 2023.

Produção de bicicletas ultrapassa 260 mil unidade no primeiro semestre de 2023

As fabricantes instaladas no Polo Industrial de Manaus – PIM, produziram 260.765 bicicletas no primeiro semestre. Os dados são do levantamento realizado pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – Abraciclo.

De acordo com os resultados, este volume é 22,3% inferior às 335.744 unidades produzidas no mesmo período do ano passado.

No mês de junho foram fabricadas 41.687 bicicletas – um volume de 13,5% inferior na comparação com o mesmo mês do ano passado, ocasião em que 48.210 unidades foram fabricadas e 6,8% menor em relação a maio, cujo número ficou em 44.713 bicicletas.

Perfil do cliente

O relatório também informou que a indústria de bicicletas segue buscando atender ao novo perfil do consumidor, que, atualmente, indica preferência pelos modelos com maior valor agregado, o que exige uma série de readequações no planejamento das cadeias logística e de produção.

Além disso, o estudo mostrou que

o primeiro semestre de 2023 manteve a tendência do último semestre de 2022, com o varejo e a indústria apresentando altos estoques.

Diante desse cenário, a Abraciclo revisou para baixo a projeção de produção para este ano. A nova estimativa é produzir 510 mil bicicletas em 2023, declínio de 14,9% na comparação com o ano passado, quando 599.044 unidades saíram das linhas de montagem do Polo de Manaus. No entanto, ainda que a produção siga em ritmo abaixo do esperado, as associadas da Abraciclo mantêm seus investimentos e planos de inovações visando 2024.

Por categoria

A Mountain Bike (MTB) foi a categoria mais produzida no primeiro semestre, com 161.499 unidades e 61,9% do total fabricado, seguida da Urbana/Lazer, com 62.815 bicicletas e 24,1% da produção, enquanto a Infantojuvenil teve 24.001 unidades produzidas, o equivalente a 9,2%.

As posições foram mantidas no ranking mensal: MTB (27.720 bicicletas e 66,5% da produção), Urbana/Lazer (6.599 unidades e 15,8%) e Infantojuvenil (5.516 bicicletas e 13,2%).

CARTAS

**AGRADECIMENTO**

Prezado Presidente,

Agradecemos a felicitação ao secretário, Adualdo Catão, em razão de sua posse. Contamos com o MONATRAN para continuarmos buscando melhorias para todos os que compõem o trânsito.

Gabinete da Secretaria Nacional de Trânsito

MINISTRA

Muito sensata a análise do presidente do Monatran com relação ao fragrante da ministra da Igualdade Racial, Anielle Franco, andando de moto sem capacete pelo Complexo da Maré, no Rio de Janeiro. Não bastasse o mau exemplo da autoridade, ainda temos que aguentar a falta de bom senso da grande imprensa que, em nome da politicagem, joga o erro para debaixo do tapete.

Daniel Dantas – Rio de Janeiro/RJ

EMERGÊNCIA

Finalmente, motoristas de veículos de emergência terão segurança em priorizar a vida no trânsito. Confesso que não consigo entender como demorou tanto para o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determinar que não existe mais infração de circulação, parada ou estacionamento relativa aos veículos de emergência, ainda que não identificados ostensivamente.

Pedro Paulo – Campo Grande/MS

SENATRAN

Saudações a toda a equipe do Jornal O Monatran! Além de agradecer pelo trabalho de excelência, gostaria de perguntar se é impressão minha ou parece que a “badalada” Secretaria Nacional de Trânsito anda meio sumida nesse governo? Parece até que não mais existe. Mas espero estar enganado.

Caroline Ramos – Brasília/DF

15 ANOS

Embora ainda haja muito o que melhorar, não posso deixar de reforçar o coro de parabéns pelos 15 anos da Lei Seca! Com certeza, esta tem sido uma das principais aliadas na construção de um trânsito mais seguro e na redução do índice de acidentes em nosso país.

Simone Freire – São Paulo/SP

FÉRIAS

Muito boas as dicas do articulista José Roberto Dias sobre como aproveitar as férias de inverno de maneira segura, pensando também na nossa postura no trânsito. Pode parecer óbvio, mas a verdade é que muitas famílias teriam uma história totalmente diferente mudada se esses cuidados fossem tomados de maneira generalizada.

Cláudio Guerra – Florianópolis/SC

MEDICAMENTO

Como sempre, muito interessante o artigo do Dr. Dirceu! O uso de medicamento relacionado à direção veicular é de suma importância. Uma pena que até hoje não tenha sido implantada a sugestão da ABRAMET de inserir um logotipo de proibição do uso do medicamento quando na direção veicular a ser colocado na caixa do medicamento. Certamente, vidas seriam salvas.

Cristiane Benevides – Cuiabá/MT

CAMINHÕES

Já passou da hora das autoridades pegarem mais firme com a classe trabalhadora dos caminhoneiros. Os estudos mostraram a responsabilidade desse grupo em um percentual enorme dos acidentes registrados nas estradas. Porém, muito pouco tem sido feito para conscientizá-los disso.

Júlia Teixeira – Porto Alegre – RS

CICLOVIAS

Como bem enfatizou a reportagem, antes de mais nada, as ciclovias e ciclofaixas são projetadas para proporcionar mais segurança aos ciclistas. Além disso, ao incluir ciclovias e ciclofaixas nas cidades é possível melhorar e muito a mobilidade urbana como um todo. Ah se todos os políticos levassem isso em conta! Certamente, teríamos um trânsito muito mais humano e seguro.

Felipe Manoel – São José/SC

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

Art. 192. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Detran/RS apresenta sua Escola Pública de Trânsito para outros estados

Na semana do seu aniversário, o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (Detran/RS) apresentou sua Escola Pública de Trânsito para representantes de Detrans de todo país. A autarquia gaúcha, que completou 26 anos em 1º de julho, mostrou o modelo que adota para todo país.

A apresentação aconteceu no 76º Encontro Nacional dos Detrans, em Natal, Rio Grande do Norte, no final de junho. Promovido pela Associação Nacional dos Detrans (AND), o evento contou com reuniões, fóruns, palestras técnicas, que proporcionaram a troca de conhecimentos e experiências entre os departamentos estaduais de trânsito.

No evento, Carla Badaraco Guglielmi, da direção da Escola Pública de Trânsito do Detran/RS, mostrou como é a estrutura, organograma, princípios que norteiam e trabalho e o que se proporciona à sociedade gaúcha. A Escola oferece inúmeras experiências (cursos, atividades, encontros, vivências) para os mais diversos públicos. São eles: ciclistas, pedestres, professores, profissionais da área de trânsito, credenciados, tanto



presencialmente quanto na modalidade de ensino online.

Tudo isso, com objetivo de promover a educação para o trânsito de forma permanente. Dessa forma, contribuindo para a construção de uma cultura de preservação e valorização da vida.

“As Escolas Públicas de Trânsito têm sua previsão legal no Código de Trânsito Brasileiro. Por força de lei, é um direito de todos e dever prioritário dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito,

portanto devem ser abertas ao público em todos os estados. Não só é possível implementar, como é o mais desejável por todos os cidadãos, porque somente com a educação, processo contínuo e sistemático, poderemos alcançar a tão almejada mudança de comportamento no trânsito”, destacou Carla.

A diretora institucional do Detran/RS Diza Gonzaga destaca a importância do trabalho da Escola no Rio Grande do Sul. A escola, por enquanto, vem atuando na

modalidade online. “Temos como missão promover a educação para o trânsito de forma permanente, pelo exercício da cidadania. Agora, estamos empenhando nossos esforços para estruturar a sede da Escola Pública de Trânsito. Ou seja, ela, em breve, poderá abrir as portas à comunidade gaúcha, tendo a sua sede em Porto Alegre. A realidade que vai se impor ao Rio Grande de uma forma maravilhosa e abrangente é que a Escola poderá receber diariamente e presencialmente os mais diversos atores do trânsito”, diz.

Ela cita ainda que crianças, pedestres, ciclistas, empresas, escolas, credenciados e servidores do Detran, todos terão uma verdadeira aula de vida.

“Nossa essência e nosso propósito é atuar em defesa da Vida, com princípios de equidade, com valores éticos visando uma melhor compreensão do sistema de trânsito. Desta forma acreditamos que a mudança de comportamento, que tanto almejamos será alcançada, e que assim possamos ter um trânsito mais humano, seguro e fraterno neste espaço público privilegiado onde nos deslocamos das mais diversas formas”, conclui.

ESPAÇO LIVRE

Fredy Tejada*



Que exemplo você segue e dá no trânsito?

Seguir um modelo é característica do ser humano. O católico tenta espelhar-se em Jesus, o esportista tenta acompanhar seu ídolo, o cientista seguir os passos dos gênios; nossos sonhos, podem resumir-se a tentar alcançar algo ou alguém que serve de exemplo. No trânsito devemos seguir os melhores exemplos.

Incrivelmente, apesar de “racionais”, muitos homens e mulheres seguem na contramão do mais básico quando estão no trânsito, que é a preservação da vida. Nessa categoria estão condutores de veículos, de duas e quatro rodas, basta notar os milhares de mortos no trânsito todos os anos. Atitudes e comportamentos no trânsito que convergem com as estatísticas.

A pergunta

Qual modelo eles estão seguindo? No momento de habilitar-se a preocupação é repetir a orientação do Instrutor do CFC; em ambiente controlado sob a supervisão de um Examinador de Trânsito segue o exemplo dele e você se transforma numa pessoa habilitada a conduzir e comprar uma moto.

Ascendeu a uma nova categoria de cidadão que por mais experiente que seja, continua seguindo um modelo no trânsito. Qual é esse que você segue? Saiba que isso faz toda a diferença. A realidade é que carecemos de bons exemplos à nossa volta. E pior, o trânsito está infestado de maus e péssimos exemplos.

O uso do celular por motociclistas também é causador de acidentes, os aplicativos de entrega aumentaram o uso dos aparelhos.

O que se vê no dia a dia das grandes cidades é um universo de motoristas e motociclistas seguindo maus exemplos que causam acidentes e impedem a harmonia entre os diversos atores do trânsito. E você? É um bom exemplo a ser seguido? Sempre?

As crianças e adolescentes invariavelmente seguem o exemplo dos pais; embora os amemos e estejamos dispostos a relevar seus deslizos, no trânsito nem sempre são o melhor modelo.

O seu exemplo é o que, invariavelmente, será seguido.

O que fazer?

Bem, se você leu até aqui é provável que

seja uma pessoa consciente da importância de seguir e ser um bom exemplo. Um ótimo exercício é medir, após cada saída com sua moto ou carro, se sua condução contribuiu para um trânsito mais harmônico; a realidade é que poucos têm competência para ser bom exemplo.

Experimente rodar sinalizando todas as mudanças de faixa, de direção, manter-se dentro dos limites de velocidade, manter a distância segura do veículo à sua frente, ceder passagem aos pedestres e ciclistas, parar antes da faixa de retenção, andar no corredor com pouca diferença de velocidade, etc...

Manejar na velocidade do corredor é uma forma de preservar a vida.

Se você conseguir passar com boa nota neste teste, seu exemplo será uma contribuição fantástica para a harmonia no trânsito. A família e a sociedade agradecem. Aceita o desafio?

*Fredy Tejada é engenheiro automobilístico, observador Certificado do Observatório Nacional de Segurança Viária, piloto de trial e instrutor de técnicas off-road.



Segurança: entenda porque é proibido o transporte de crianças menores de 10 anos no banco da frente do carro

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz que é proibido o transporte de crianças com idade inferior a dez anos que não tenham atingido 1,45 m – um metro e quarenta e cinco centímetros de altura no banco da frente dos automóveis. Ou seja, só é possível transportar crianças no banco da frente depois de completarem 10 anos. No entanto, além da idade, outros aspectos devem ser observados.

De acordo com Dr. Flavio Adura, diretor científico da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), não há um consenso na literatura científica, bem como nas legislações internacionais, sobre a partir de que idade se pode transportar a criança, com segurança, no banco da frente de um veículo automotor. “Nos Estados Unidos, por exemplo, há legislações diversas nos estados. Em Michigan já podem andar no banco da frente a partir dos

quatro anos de idade. Na Georgia e New Jersey oito e Louisiana 13. Já, Califórnia, Arkansas, Connecticut, Florida, Illinois, Indiana, Maryland Massachusetts e New York não estabelecem limite. No Canadá, embora a Canadian Transportation Agency recomende que não se transporte as crianças no banco da frente até completarem 13 anos de idade, algumas províncias permitem crianças acima de 12 anos”, conta.

Para ele, as crianças, à medida que interagem com o mundo ao seu redor, adicionam novos conhecimentos. Além disso, constroem sobre o conhecimento adquirido. “E, por volta dos 10 anos passam a ter maior capacidade de entender conceitos morais de certo e errado”, explica.

QUESTÕES BIOLÓGICAS

Ainda conforme o médico, existem questões biológicas e estruturais

que se leva em consideração para determinar como proibido o transporte de crianças menores de 10 anos no banco da frente.

“Os ossos do tórax completam seu desenvolvimento por volta dos 10 aos 12 anos. Sem um sistema esquelético maduro, uma criança corre maior risco de lesão. Especialmente se estiver no banco dianteiro e na zona de acionamento de um airbag”, aponta.

Dr. Adura diz que de acordo com estudo publicado na Paediatrics and Child Health, antes dessa faixa etária as crianças têm cristas ilíacas menos desenvolvidas do que as dos adultos.

A crista ilíaca é a parte do osso do quadril que mantém o cinto de segurança posicionado corretamente. Dessa forma, evitando que se posicione sobre o abdômen com risco de, no caso de sinistro, ocorram lesões graves provocadas por esse posicionamento. “Para

estar segura, a criança precisa ter o tamanho adequado, que possibilite se sentar e dobrar seus joelhos na borda do assento. Além disso, não pode afastar as costas do encosto do banco. As crianças, geralmente, não se adaptam ao cinto de segurança do veículo até atingirem a estatura mínima de 1,45m. E as crianças brasileiras em média (percentil 50 de 100 pessoas metade tem aquele resultado), atingem 1,45m de altura aos 11 anos aproximadamente. Isso acontece tanto para o gênero masculino como para o feminino”, conclui.

PENALIDADES

De acordo com o CTB, transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança é uma infração gravíssima com penalidade de multa e retenção do veículo até sanar a irregularidade.