



O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JUNHO DE 2023 - ANO 14 - Nº 162

15 ANOS DA LEI SECA



Marco na luta contra a violência no trânsito no Brasil, a Lei Seca completou 15 anos no último dia 19 de junho. Para lembrar a data, o Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa) divulgou dossiê sobre os acidentes provocados pelo uso de álcool no país. Os dados foram coletados do Ministério da Saúde. O documento revela que 10.887 pessoas perderam a vida em decorrência da mistura de álcool com direção em 2021, o que dá uma média de 1,2 óbito por hora. (Página 2 - Editorial e Página 8)

Veículos de emergência não podem mais ser multados

PÁGINA 6

Saiba quais são as piores rodovias do Brasil

PÁGINA 9

Pets: Conheça as normas de como transportar

PÁGINA 12

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Dois pesos e duas medidas
Palavra do Presidente**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Celebre as Férias de Julho
Dicas para Momentos de Felicidade!!!**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Medicamentos, drogas que repercutem na direção veicular.

PÁGINA 7

Você sabia que as calçadas também fazem parte do trânsito?

PÁGINA 16

EDITORIAL

15 anos

Uma das principais aliadas na construção de um trânsito mais seguro e na redução do índice de acidentes, a Lei Seca – como é conhecida a Lei 11.705 – completou 15 anos desde a sua implantação, em 19 de junho de 2008.

Certamente, a data e os avanços da Lei Seca devem ser celebrados como uma forma de reforçar a importância da medida e alcançar números ainda mais expressivos para fomentar uma cultura de paz nas ruas e avenidas de todo o país.

Todavia, ainda são frequentes as notícias de fatalidades motivadas pela mistura de bebida e volante. De acordo com o Atlas Década de Ações para Segurança Viária da Polícia Rodoviária Federal (PRF), por exemplo, ocorreram 65.637 acidentes em rodovias federais, no período de 2011 a 2020, que tiveram como causa a ingestão de álcool.

Já de acordo com o dossiê sobre os acidentes provocados pelo uso de álcool no país divulgado pelo Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa), 10.887 pessoas perderam a vida em decorrência da mistura de álcool com direção em 2021, o que dá uma média de 1,2 óbito por hora. Ainda é um número é altíssimo, especialmente se a gente considerar que as

mortes atribuídas ao álcool por acidente de trânsito são completamente evitáveis. É só o indivíduo não beber. Mas, vamos aos chamados avanços.

Dirigir sob influência do álcool já era uma condição passível de multa, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de 1997, mas foi só em 2008, com a Lei Seca, que a fiscalização foi fortalecida e uma tolerância definida. Ao longo dos anos, houve o aperfeiçoamento da lei, com aumento de multas e penalidades, para deixá-la ainda mais rígida e coibir a conduta de motoristas que insistiram na prática perigosa.

Desde 2012, qualquer concentração de álcool no sangue passou a ser infração gravíssima. Em 2016, a multa por embriaguez, para os atuais R\$ 2.934,70 – 10 vezes o valor de referência infração de natureza gravíssima –, e o testemunho pelo agente de trânsito de que o motorista estivesse com sinais de embriaguez passa a ser evidência para a punição. No mesmo ano, a recusa ao teste do bafômetro também passou a ser considerada infração gravíssima autossuspensiva, ou seja, que suspende imediatamente o direito do motorista de dirigir.

Já em 2018, a pena para motoristas que tenham bebido e causado acidente pode chegar a oito anos

de prisão. Em todos os casos de comprovação da mistura de bebida e direção, o motorista infrator tem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) suspensa por doze meses, podendo ter a carteira cassada caso seja flagrado dirigindo em via pública nesse período.

Na teoria, é tudo muito bonito. Mas a realidade é que ainda falta muito a ser feito. Quando houve a mudança na tolerância do limite de álcool para o condutor, devíamos estar preparados e com boa infraestrutura para fiscalizar. Mas nós ainda andamos falhando nisso. Queremos tolerância zero, mas não temos esse rigor na quantidade de fiscalização que estamos fazendo.

Não basta estar no texto da lei, tem que fiscalizar. Mais do que isso, precisamos criar a cultura de que cada um de nós se incomode de ver alguém bebendo e dirigindo. Precisa ser muito desconfortável para o condutor que quer beber e dirigir. E não é só o peso da lei que vai garantir isso. Precisamos, por um lado, fiscalizar mais, muito mais. Mas, principalmente, precisamos educar mais, muito mais. Essa pressão social é muito importante. E somente com essa união de forças vamos chegar ao trânsito mais humano e seguro que tanto almejamos!

NOTAS E FLAGRANTES



LOMBADA

Você sabia que a lombada recebe diferentes nomes pelo Brasil? Em algumas regiões ela é chamada de ondulação transversal, tartaruga, redutor de velocidade, quebra-molas, lomba e até de ladeira. Porém, independentemente do nome, as lombadas possuem uma missão vital para a segurança de todos que formam o trânsito com a função clara de reduzir a velocidade de veículos que circulam em ruas e rodovias.

ESCOLINHA DE TRÂNSITO

O estante da Secretaria de Transporte e Trânsito (STT) da Prefeitura de Pelotas, na 29ª Fenadoce, contabilizou a participação de mais de 10 mil crianças no circuito da Escolinha de Trânsito, com estrutura viária à disposição dos pequenos, para aprendizado das regras básicas no deslocamento, com a finalidade de evitar acidentes e preservar vidas. Bela iniciativa que merece ser elogiada e imitada pelas prefeituras de todo o país!



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



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.



Dois pesos e duas medidas

Dois pesos e duas medidas é uma expressão popular utilizada para indicar um ato injusto. Normalmente, está relacionada com situações similares que são tratadas de formas completamente diferentes, seguindo critérios diferentes e a mercê da vontade das pessoas que as executam.

Há poucos dias, a ministra da Igualdade Racial, Anielle Franco (foto), foi flagrada andando de moto sem capacete pelo Complexo da Maré, conglomerado de favelas no Rio de Janeiro.

Obviamente, as imagens repercutiram de forma negativa, visto que o artigo 244 do Código de Trânsito Brasileiro define que andar de moto sem capacete é infração gravíssima: ela acarreta, para o motociclista, suspensão do direito de dirigir e multa de R\$ 293,47.

Em nota após a divulgação do vídeo, Anielle confirmou ter andado sem capacete e alegou que, em favelas, o uso do equipamento é arriscado. “A circulação, na grande parte de territórios de favelas e periferias do Rio de Janeiro, historicamente, não se faz com capacete, pois há riscos dentro da própria comunidade de incitar confronto”, escreveu a ministra.

Curiosamente, a justificativa foi aceita sem resistência alguma por grande parte da imprensa. Aquela mesma que quase “crucificou” o ex-presidente Jair Messias Bolsonaro, quando flagrado andando de moto sem utilizar o equipamento de segurança.

A referida expressão popular nunca fez



tanto sentido. Por que será parece ser tão difícil usar dos mesmos padrões e critérios para julgar as situações e pessoas, sem permitir que interesses pessoais interfiram nesse julgamento?

Para completar, além de normalizar a infração em si, inclusive citando que a violação já havia sido cometida pelo ex-presidente, nada foi dito sobre uma representante do governo federal brasileiro submeter-se às ordens dos traficantes que dominam a Maré e têm um “código de trânsito” próprio.

Como diria o manezinho (apelido carinhoso designado ao nativo da capital catarinense), “eu morro e não vejo tudo”. Um absurdo completo!

Por fim, cabe a nós ressaltar que, de acordo com levantamentos da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), a chance de um indivíduo morrer em um acidente de moto é 20 vezes maior do que a de quem está dentro de um carro. Sem o capacete, o número passa para 60 vezes – o que comprova a importância do item para a vida dos pilotos.



FAKENEWS

Circula nas redes sociais uma mensagem que informa, de maneira inverídica, um novo aumento no valor das multas de trânsito no Brasil. O último reajuste em relação ao valor das multas no país aconteceu em 2016. É possível perceber que sempre que há alguma alteração na legislação de trânsito, o que por si só já causa certa confusão na população, pessoas se aproveitam e começam a disseminar as famosas fake news.



SEXTA-FEIRA

Um estudo encomendado pela Zignet à Unicamp/Estat Jr observou que o dia com maior registro de acidentes no Brasil é a sexta-feira, com 307.436 sinistros, o que remete a 16,7% do total. Em seguida, vem o sábado, com 277.057, e segunda-feira, com 268.840, que remetem a cerca de 14% cada um. Domingo é o dia em que ocorre menos acidentes: 206.838.

Contran estabelece novas regras para ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos

Foi publicada no dia 22 de junho, no Diário Oficial da União, a Resolução 996/23 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Ela dispõe novas regras sobre o trânsito, em via pública, de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos. A norma entra em vigor a partir de 03 de julho.

Conforme a resolução, caberá ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via regulamentar a circulação de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, nas vias terrestres abertas à circulação pública. Além disso, define que a circulação de bicicletas elétricas e de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos deve seguir as mesmas disposições estabelecidas pelo CTB e pelas regulamentações do CONTRAN para a circulação de bicicletas.

A Resolução também cita que as bicicletas elétricas e os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos não são sujeitos ao registro, ao licenciamento e ao emplacamento para circulação nas vias. Por outro lado, a norma define detalhadamente os requisitos e exigências para o registro e o licenciamento de ciclomotores junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Veja exigências específicas das novas regras para ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelido.

CICLOMOTORES

É um veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol 3 (três polegadas cúbicas e cinco centésimos). Ou, ainda, de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW, e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 km/h. Deve-se classificar o veículo cuja cilindrada, potência ou velocidade máxima de fabricação for superior às definidas para ciclomotor como motocicleta, motoneta ou triciclo, conforme o caso.

Para o registro bem como o licenciamento de ciclomotores junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exige-se a apresentação dos seguintes documentos:



- Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT), expedido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme regulamentação específica;
- código específico de marca/modelo/versão;
- nota fiscal do veículo;
- documento de identificação do proprietário do veículo. E, no caso de pessoa jurídica, documento de identificação de seu representante legal bem como comprovante de poderes para assinar pela empresa;
- comprovante do Cadastro de Pessoa Física (CPF) ou do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ).

Para o registro e o licenciamento junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal dos ciclomotores que não possuam CAT e código específico de marca/modelo/versão, fabricados ou importados até a data de entrada em vigor desta Resolução, deve ser exigido:

Certificado de Segurança Veicular (CSV), constando número de identificação veicular (VIN) ou, em sua ausência, o número de série do produto;

Laudo de Vistoria, constando o número de motor assim como o VIN;

nota fiscal e/ou Declaração de Procedência, constando a potência do motor, prevista no Anexo II, para o caso de pessoa física, e no Anexo III, para o caso de pessoa jurídica;

documento de identificação do proprietário do veículo e, no caso de pessoa jurídica, documento de identificação de seu representante legal e comprovante de poderes para assinar pela empresa; e

comprovante do Cadastro de Pessoa Física (CPF) ou do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ).

Os proprietários dos ciclomotores que se enquadram nesse caso devem providenciar a inclusão desses veículos junto ao RENAVAM a partir de 1º de novembro de 2023 até 31 de dezembro de 2025. Ou seja, se ultrapassarem esse prazo, ficam impedidos de circular em via pública.

É proibido transitar com ciclomotores nas vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias

BICICLETAS ELÉTRICAS

É um veículo de propulsão humana, com duas rodas, provido de motor auxiliar de propulsão, com potência nominal máxima de até 1000 W, de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor

pedalar (pedal assistido), sem acelerador ou qualquer outro dispositivo de variação manual de potência e com velocidade máxima de propulsão do motor auxiliar não superior a 32 km/h.

De acordo com a norma, a bicicleta elétrica equipara-se à bicicleta. Além disso, deverá possuir:

- indicador ou dispositivo limitador eletrônico de velocidade;
- campainha;
- sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais;
- espelho retrovisor do lado esquerdo;
- pneus em condições mínimas de segurança.

As bicicletas elétricas podem ser dotadas de modo de assistência a pé. Ou seja, esta função permite ao condutor ativar a assistência do motor elétrico sem pedalar, com um limite de velocidade de até 6 km/h.

Se a cilindrada, potência ou velocidade máxima de fabricação da bicicleta for superior às definidas ela será classificada como ciclomotor, motocicleta, motoneta ou triciclo, conforme o caso.

A circulação de bicicletas elétricas em ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas deve respeitar a velocidade máxima regulamentada pelo órgão com circunscrição sobre a via.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Celebre as Férias de Julho

Dicas para Momentos de Felicidade!!!

O mês de julho está chegando, e com este estão aguardadas férias de inverno, tanto para as crianças, adolescentes quanto para seus familiares, que aproveitam para realizar uma viagem especial onde todos possam conhecer novos lugares e interagirem mais intensamente.

Lembre, o percurso faz parte da viagem, assim como o destino. E, aqui se tem uma importante reflexão para se fazer. Ao se deslocar para algum lugar, a ansiedade e a pressa são péssimos companheiros de viagem. Não só pelo risco que representa como também por desperdiçar a oportunidade de apreciar paisagens exuberantes que vão se descortinando ao longo do trajeto.

Os viajantes experientes enfatizam esse aspecto e recomendam a busca por locais que permitam vivenciar situações novas, que estejam bem longe do estresse do cotidiano. Assim, a regra número um é evitar, na medida do possível, os hábitos e as correrias que se faz ao longo do ano. Nem pensar em trocar um congestionamento por outro.

O Brasil é altaneiro e sua riqueza cultural e natural satisfaz todos os gostos e bolsos, não faltando opções para os que buscam descanso, novas distrações, jogos, brincadeiras e novos conhecimentos.

No entanto, é fundamental estar atento à segurança no trânsito. Afinal todos querem trazer das férias as melhores lembranças. Para isso basta ficar concentrado às regras universais da direção cidadã, evitando o uso irresponsável do celular ao volante, a ingestão de bebida alcoólica e a velocidade.

Nesta matéria, vamos apresentar dicas essenciais para aproveitar as férias de inverno sem ultrapassar os limites aceitáveis de risco.

Aqui um ponto de destaque: as férias de julho duram geralmente duas semanas e os adolescentes e as crianças estão no meio de seus cursos, portanto mais inquietos e ansiosos que os adultos. Para eles não há tempo a perder e vibram pelas novidades que os esperam.

O caro leitor já ouviu centenas de vezes sobre os cuidados para se preparar uma viagem. Mas, conto com sua paciência, para mais uma vez frisar sobre a importância do planejamento, começando pelo veículo, pneus e itens de segurança.

Obvio, mas fundamental alertar, que durante o percurso quem dirige não bebe, e ao chegar ao destino o consumo de álcool deve seguir a mesma advertência.

Dessa forma, necessário se faz buscar alternativas

criativas para suas férias, como organizar ou participar de jogos e de brincadeiras, ir a locais com música animada, dançar, jogar conversa fora, ler um romance, e visitar pontos pitorescos, históricos ou de importância cultural.

Assim, de maneira lúdica, adultos e crianças vão acrescentando conhecimento, pois viajar - com perdão do trocadilho - é ampliar horizontes. Sempre haverá opções de entretenimento que não dependam do consumo excessivo de bebidas alcoólicas.

Durante as férias de julho, quando as estradas estão mais movimentadas, é essencial que todos estejam conscientes dos riscos de beber e dirigir, assim como do excesso de velocidade e do uso irresponsável do celular ao volante. Desligue o smartphone, utilize sistemas de viva-voz ou invista em dispositivos de mãos livres para garantir que sua atenção esteja exclusivamente voltada para a direção.

Encoraje seus amigos e familiares a se comprometerem mutuamente com esses objetivos, mantenham as crianças nas cadeirinhas, e todos os passageiros com os respectivos cintos de segurança, inclusive nos bancos traseiros.

Conscientize-se dos perigos envolvidos e da importância de cuidar não apenas de si próprio e de seus acompanhantes mas também da segurança das outras pessoas. Apoie e respeite os policiais rodoviários que estão nas pistas, expondo suas próprias vidas para proteger as suas.

Aliás, no século XXI, não existe nada mais retrô do que embriagar-se. Os novos tempos são marcados pela vida saudável e pela presença da Inteligência Artificial. A busca da tranquilidade e do bem-estar, ao contrário do passado, não dependem do uso de aditivos. Use de criatividade e do bom senso para lá chegar.

Aproveite as férias de inverno, pois é uma oportunidade única para criar memórias inesquecíveis. No entanto, é fundamental que essas lembranças sejam positivas, felizes e seguras. Ao seguir essas dicas, você garantirá que todos retornem para casa com um sorriso no rosto.

Celebre as férias de julho!!!

* **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.

Vagas para idosos e pessoas com deficiência: o que mudou?

O direito a vaga em estacionamento é garantido ao idoso e a pessoa com deficiência por meio da resolução atualizada

Primeiramente, o direito a vaga em estacionamento é garantido ao idoso e a pessoa com deficiência por meio da resolução atualizada (nº 965/2022). Publicado pelo Conselho Nacional de Trânsito, o documento especifica que as vagas reservadas devem possuir excelente sinalização e o beneficiário deve estar credenciado.

Além disso, 2% das vagas são reservadas a pessoa com deficiência (PCD) e 5% aos idosos (com acesso próximo a circulação de pedestre).

Vagas para idosos e pessoas com deficiência: a obrigação de credenciais

De antemão, uma das novidades relatadas na resolução do Conselho Nacional de Trânsito é a definição do uso da credencial do beneficiário em vagas



em estacionamento. Você pode emitir a credencial (impresa ou digital) com a entidade de trânsito do município.

Além disso, na Câmara Federal existe um projeto de lei (nº 693/2021), do ex-deputado federal Carlos Bezerra.

O documento em questão propõe a possibilidade de dispensar o porte obrigatório de credencial para estacionar

em vagas reservadas aos idosos e PCDs.

Entretanto, a PL segue na Comissão de Viação e Transportes da Câmara Federal sem prazo para votação.

Infrações e multas atuais

O Código de Trânsito Brasileiro prevê punição em quem não respeitar as vagas para idosos e pessoas com deficiência.

Ou seja, além da multa no valor de R\$293,47, a infração é considerada grave e acrescenta 7 pontos na carteira de habilitação. Em alguns casos, o motorista infrator pode inclusive ter o veículo rebocado e apreendido.

Segundo o Senado Notícias, o projeto de lei nº 1.445, da senadora Daniella Ribeiro, prevê um aumento da multa para quem reincide na infração de estacionar em vagas para idosos e pessoas com deficiência sem a respectiva credencial.

Em resumo, dependendo do número de reincidências ocorridas no período de 12 meses, o valor da multa pode ser até 5x maior.

Por fim, a PL proposta pela senadora também permitiria que o Ministério Público cobre indenização por dano moral difuso em juízo do infrator.

A PL nº 1.445 segue tramitando na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa do Senado Federal.

Veículos de emergência não podem mais ser multados

A Lei 14.599/23, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), foi publicada no dia 20 de junho no Diário Oficial da União. A nova lei modificou mais de 50 artigos do CTB e, entre eles, determinou que não existe mais infração de circulação, parada ou estacionamento relativa aos veículos de emergência, ainda que não identificados ostensivamente. Entenda!

O texto da nova lei diz que não há infração de circulação, parada ou estacionamento relativa aos veículos de emergência, ainda que não identificados ostensivamente.

Conforme Julyver Modesto, especialista em legislação de trânsito, de acordo com a nova lei de trânsito, não haverá mais nem mesmo a necessidade de acionamento dos dispositivos (sonoro e luminoso), tampouco a comprovação de serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública, para garantir as prerrogativas.

“A nova regra amplia o disposto no atual Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito que se referia apenas à constatação fotográfica de equipamentos fixos. Agora, não há nenhuma infração cometida por estes veículos, quando relacionada à circulação, parada ou estacionamento”, explica.

Quais são os veículos de emergência abrangidos na lei?



Conforme o parágrafo 6º do Art.280 do CTB, são veículos de emergência, que estão livres de infração de trânsito de circulação, parada ou estacionamento, aqueles destinados a socorro de incêndio e salvamento, aos de polícia, aos de fiscalização e operação de trânsito e às ambulâncias.

Outras alterações da nova lei de trânsito

A nova lei é a 44ª alteração no CTB, sendo a 12ª decorrente de Medida Provisória. Além disso, a segunda com maior número de alterações nas regras de trânsito (atrás apenas da Lei n. 14.071/20).

Conforme Julyver Modesto, especialista em legislação de trânsito, a vigência da Lei é imediata, a partir da data da publicação. Ou seja, já está em vigor.

Ainda segundo o especialista, a origem da Lei é a Medida Provisória n. 1.153/22.

“A MP pretendia (em relação ao CTB) somente

prorrogar para 1º de julho de 2025 o disposto no artigo 165-B do CTB (infrações cometidas pela não realização do exame toxicológico periódico por condutores habilitados nas categorias ‘C’, ‘D’ e ‘E’), mas o Poder Executivo (especificamente a Secretaria Nacional de Trânsito) aproveitou para alterar outros 8 artigos, sobre temas diversos”, diz.

E essa alteração, de acordo com Modesto, não prosperou.

“Em relação ao assunto principal (prorrogação das infrações referentes à não realização do exame toxicológico periódico), não prosperou o adiamento para 1º de julho de 2025. Houve a antecipação do prazo para 1º de julho de 2023 (ou seja, a partir do próximo mês). Conforme escalonamento a ser regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito, não superior a 180 dias”, explica.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Medicamentos, drogas que repercutem na direção veicular.

A direção veicular sobre duas ou mais rodas exige do motorista equilíbrio, concentração, atenção, percepção, resposta motora rápida, sensibilidade tátil, visão, audição e algumas outras condições para o perfeito desempenho.

Todo organismo tem necessidades básicas para o seu funcionamento. É comum entre nós, a utilização de medicamentos por conta própria, sem a orientação do profissional de saúde. Isso é um grande risco.

Algum remédio pode dar positivo no teste do bafômetro?

Não, mesmo aqueles que contenham álcool, porque a quantidade é mínima e o teor alcoólico é baixo. Não produzirá efeitos sobre o sistema nervoso central. Imediatamente após fazer uso do medicamento possivelmente haverá um resíduo na boca. Ao soprar o bafômetro pode ser que apareça algum teor de álcool, mas, soprando minutos após, o teste mostrará nível zero. É o mesmo que acontece quando se come um bombom com recheio de licor. O teor alcoólico presente na boca não faz parte do ar alveolar expirado. No bafômetro a dosagem será zero.

O que fazer quando é preciso tomar um remédio e dirigir logo depois?

Precisa o motorista ter pleno conhecimento das ações do medicamento. Cada organismo é um organismo, não são todos iguais e reagem de maneiras bem diferenciadas.

Alguns são capazes de produzir efeitos in-

desejáveis e provocar um sinistro de trânsito. Exemplos comuns em nosso meio é o uso de um antialérgico, descongestionante nasal, tranquilizante, moderador de apetite e muitos outros. Sabemos que no nosso país temos por hábito fazer à automedicação, como já dissemos, e isso se torna risco muito grande não só para a saúde do indivíduo como também aumenta em muito o risco de sinistro.

Alguns tipos de xaropes para a tosse, por exemplo, e até analgésicos usados para uma simples dor de cabeça são capazes de produzirem efeitos devastadores e consequências imprevisíveis. Nossos organismos são diferentes um dos outros e dessa forma reagimos também diferentemente. O que é bom para uns pode ser verdadeiro veneno para outros.

Existem medicamentos que tem ação depressora, produzindo torpor, sonolência, tonteira, debilidade. Outros com ação estimulante, produzindo perda do sono, agitação, redução da fome, alteração de reflexos o que nunca pode acontecer na direção de qualquer veículo.

Ao usarmos um medicamento quando estamos no exercício de atividade veicular precisamos ter pleno conhecimento dos efeitos colaterais e efeitos adversos que tal produto possa nos causar. Percebendo algum sintoma devemos interromper imediatamente a atividade, repousar, ingerir bastante líquido, para dessa forma, aumentar o processo de eliminação da droga do organismo e receber orientação do médico. De-

vemos manter tal conduta até que haja regressão total de tais sintomas. Insistir na direção é muito perigoso. A possibilidade de riscos é iminente.

Qualquer medicação recomendada pelo médico deve ser acompanhada de explicação minuciosa sobre os efeitos que podem ser observados, a dose a ser usada, o tempo de ação, os riscos com relação à atividade veicular e qual deve ser o comportamento do indivíduo diante de sinais e sintomas. Caso o médico esqueça de dar tal informação, pergunte, não deixe o consultório enquanto não houver os esclarecimentos necessários. Não saia com dúvidas. Ao chegar à casa, esqueceu de perguntar algo, telefone para o doutor, pergunte, tire a sua dúvida. Você fará a sua prevenção.

O que na bula pode indicar que o remédio compromete a habilidade para dirigir?

Na bula há recomendações de contraindicações e efeitos colaterais. Ali podemos obter informação da repercussão sobre o organismo.

De longa data, a ABRAMET conseguiu a aprovação de um logotipo de proibição do uso do medicamento quando na direção veicular a ser colocado na caixa do medicamento. Infelizmente, apesar da aprovação, até hoje não foi implantado.

* 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.

Acordo prevê integração entre ministérios dos Transportes e das Cidades em educação no trânsito

Melhorar a educação no trânsito e a mobilidade urbana no país são os objetivos do acordo de cooperação técnica retomado nesta semana pelos ministérios dos Transportes e das Cidades. A atualização desse laço reforça a necessidade que a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (Semob) têm de agirem de forma integrada para capacitarem municípios e gestores públicos a adotarem as melhores políticas e práticas do setor.

Conforme o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, trânsito e mobilidade urbana estão diretamente ligados.

Neste cenário, a integração da Se-

natran com a Semob é essencial para reduzir sinistros e mortes nas avenidas e estradas do país. Participou também da reunião o secretário nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Denis Eduardo Andia.

“Estamos falando de mudar a forma de pensar o trânsito e a mobilidade no país, o que exige um maior alinhamento entre as secretarias”, destacou Catão. Este trabalho se junta a outras iniciativas do Ministério dos Transportes, como incluir segurança viária como critério para investimentos públicos e a ampliação das adesões ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões e Lesões no Trânsito (Pnatrans).

Como base do acordo, definiu-se o



estabelecimento de reuniões técnicas periódicas para atualizar o conteúdo programático de cursos de capacitação. Além disso, discutir projetos na área de mobilidade ativa e micro mobilidade para a população. E, também, apresentar iniciativas capazes de fazer

a diferença na educação no trânsito e na mobilidade urbana. Outros pontos são o incentivo a boas iniciativas, como o Prêmio Bicicleta Brasil. Assim como, o uso de plataformas de ensino à distância para capacitação de gestores públicos.

Álcool no trânsito mata mais de uma pessoa por hora no Brasil

Marco na luta contra a violência no trânsito no Brasil, a Lei Seca completou 15 anos no último dia 19 de junho. Para lembrar a data, o Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa) divulgou dossiê sobre os acidentes provocados pelo uso de álcool no país. Os dados foram coletados do Ministério da Saúde.

O documento revela que 10.887 pessoas perderam a vida em decorrência da mistura de álcool com direção em 2021, o que dá uma média de 1,2 óbito por hora.

“Esse número é altíssimo se a gente considerar que as mortes atribuídas ao álcool por acidente de trânsito são completamente evitáveis. É só você não beber”, diz o psicólogo e pesquisador do Cisa, Kaê Leopoldo. Segundo o levantamento, cerca de 5,4% dos brasileiros relataram dirigir após beber, índice que tem apresentado estabilidade no país.

Apesar de alarmante, a taxa de mortes por 100 mil habitantes de 2021 foi 32% menor que a de 2010, quando a Lei Seca ainda tinha apenas dois anos. O número de mortos por ano caiu de sete para cinco por 100 mil habitantes no período.

Para Kaê, o número ainda é excessivamente alto, mas “a gente precisa entender que a tendência é de redução. Vem sempre existindo uma tendência de redução ao longo dos 10 anos analisados”, acentua.

Hospitalizações em alta

O total de hospitalizações cresceu 34% no período, passando de 27 para 36 internações a cada 100 mil habitantes. A pesquisa mostra, também, que esse crescimento foi puxado por acidentes



com ciclistas e motociclistas, uma vez que caíram as hospitalizações de pessoas que estavam em veículos e de pedestres envolvidos em acidentes causados pelo consumo de álcool.

O pesquisador do Cisa opina que a expansão das hospitalizações envolvendo ciclistas e motociclistas pode estar relacionada ao aumento da frota no período.

“Principalmente na questão dos motociclistas, que representam um caso que merece atenção especial. Cresceu o total de motoboys e de entregadores. Eles passaram a trabalhar em horários que, às vezes, há outras pessoas dirigin-

do embriagadas [cujos veículos] podem [atingir] motoboys”, destaca Kaê.

Diferenças

Os números de óbitos e hospitalizações variam bastante de acordo com o estado. Enquanto Tocantins (11,8), Mato Grosso (11,5) e Piauí (9,3) registram mais de nove óbitos a cada 100 mil habitantes por acidentes motivados pelo consumo de álcool, Amapá (3,6), São Paulo (3,5), Acre (3,5), Amazonas (3,2), Distrito Federal (2,9) e Rio de Janeiro (1,6) não chegam nem a quatro óbitos por 100 mil habitantes.

Em relação a hospitalizações, elas podem variar de 85,2 a cada 100 mil pessoas, como no Piauí, até 11,8 a cada 100 mil no Amazonas. A diferença é de mais de sete vezes entre os dois estados. Para o pesquisador, é difícil entender essa diferença.

“Temos alguns indicativos como implementação de políticas públicas, fiscalização, densidade de blitzes, fatores culturais, frota de veículos e qualidade da frota e das estradas. Tudo isso entra no cálculo e afeta na diversidade dessas taxas de óbitos e hospitalizações”, argumenta.

A socióloga Mariana Thibes, coordenadora do Cisa, diz que as autoridades locais devem aumentar a fiscalização nas ruas e implementar campanhas de educação.

“A educação da população tem um

importante papel na segurança viária e, em relação à fiscalização, sabemos que quando não há continuidade o impacto na redução de mortes viárias tende a diminuir, apesar da existência de leis”, opina.

Perfil das vítimas

O perfil das vítimas de acidentes envolvendo consumo de álcool é majoritariamente masculino. Isso porque 85% das hospitalizações envolvem homens, enquanto 89% das mortes causadas pelo álcool são de pessoas do sexo masculino. “Em relação à faixa etária, a população entre 18 e 34 anos de idade é a mais afetada”, informa o estudo.

O Centro de Informações sobre Saúde e Álcool alerta que não há um volume seguro para ingestão de bebidas alcoólicas antes de dirigir. Arthur Guerra, psiquiatra e presidente do Cisa, acentua que muitas pessoas acreditam que a pouca ingestão de álcool não interfere na capacidade de dirigir.

“Em pequenas quantidades, o álcool já é capaz de alterar os reflexos do condutor e, conforme a concentração de álcool no sangue, [ele] se eleva e aumenta também o risco de envolvimento em acidentes de trânsito graves, uma vez que provoca diminuição de atenção, falsa percepção de velocidade, aumento no tempo de reação, sonolência, redução de visão periférica e outras alterações neuromotoras”, finalizou.



Saiba quais são as piores rodovias do Brasil

A lista com as piores rodovias do Brasil veio a público em 2022, com a pesquisa elaborada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT). O estudo trouxe um panorama sobre a má qualidade das rodovias brasileiras.

Com isso, foram avaliados 110 mil quilômetros, dos quais 66% foram classificados como regular, ruim ou péssimo. Em 2021 o percentual era de 61,8%. Ou seja, em 12 meses, houve uma piora de 4,2% na qualidade das rodovias do país.

Por consequência, a qualidade inferior das estradas gera aumento de acidentes fatais. Apenas em 2022, foram registrados 65 mil acidentes nas rodovias federais brasileiras.

Além disso, cerca de 82% desses números resultaram em vítimas fatais ou feridas (números também divulgados pela CNT).

Piores rodovias do Brasil levam a mais acidentes fatais

Primeiramente, as rodovias estaduais com os piores índices estão, em sua maioria, na região Nordeste. Abaixo, confira o levantamento das piores rodovias do Brasil:

- BR-101: com 4.650 km de extensão e conhecida com translitorânea, a BR-101 começa no município de Touros (RN) e termina em São José do Norte (RS). Além disso, a



BR-101 é também a rodovia com mais acidentes já registrados pela Polícia Rodoviária Federal.

- BR-040: com 1.175 km de extensão, a estrada liga Brasília (DF) até o Rio de Janeiro (RJ). Recentemente, o Governo Federal decidiu levar essa rodovia a leilão. Com isso, serão incluídos novos trechos e também haverá a conclusão de obras na subida da Serra de Petrópolis (o trecho mais perigoso dessa via).
- BR-116: essa rodovia começa no estado do Ceará e termina no Rio Grande do Sul. Com uma extensão de 4.542 km, a BR-116 é uma das mais importantes do Brasil. A via possui grande fluxo de veículos e corta 10 estados. Por consequência, há trechos irregulares e esburacados, tornando essa rodovia perigosa

tanto para caminhoneiro quanto para os demais motoristas.

- BR-316: de concessão pública, a BR-316 liga cidades de Belém (PA) até Maceió (AL) em 2.000 km de extensão. Além disso, a péssima qualidade do asfalto pode ser observada em praticamente toda a rodovia, além de poucas passarelas para travessia de pedestres. Tanto que, infelizmente, só em 2020, registrou-se 690 óbitos na BR-316.
- BR-222: apelidada de “Rodovia da Morte”, a BR-222 liga Fortaleza (CE) ao Marabá (PA) com 1.811 km de extensão. Em alguns trechos (devido a precarização da estrada e falta de sinalização) recomenda-se reduzir a velocidade drasticamente e conduzir o veículo em 30 km/h.

O que diz o Ministério dos Trans-

portes

Para apurar as informações sobre as piores estradas do Brasil, o Ministério dos Transportes foi consultado. O mapeamento das piores estradas do país começou pela Equipe de Transição de governos.

De acordo com o relatório do grupo técnico, existe deficiência da previsão orçamentária na Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2023 para: execução de obras, redução da carteira de investimento e para a manutenção das estradas em nível crítico (além de perda de instrumentos de governança).

Previsão de melhorias

Entretanto, apesar da situação precária em diversas rodovias do país, para este ano estão previstos R\$ 18,8 bilhões. Dessa verba, há mais R\$ 1,7 bilhões a pagar, chegando a um total de R\$ 20,5 bilhões.

Segundo o Ministério dos Transportes, as concessões em trechos com problemas estruturais estão em estudo pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes. Infelizmente, ainda não há um modelo definido.

Com isso, quando for dirigir por essas ou por quaisquer outras rodovias (ou vias urbanas), lembre-se sempre de usar o cinto de segurança e revisar seu veículo regularmente.

Multa do exame toxicológico periódico vencido voltará em julho de 2023

A Lei 14.599/23, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), modificou mais de 50 artigos do CTB e, entre eles, determinou a volta da multa para condutor das categorias C, D e E que dirigir veículo com o exame toxicológico periódico vencido.

Conforme Julyver Modesto, especialista em legislação de trânsito, a origem da Lei é a Medida Provisória n. 1.153/22, que pretendia prorrogar o prazo para o início da aplicação das multas. Porém, como não prosperou o adiamento, a fiscalização e multa em relação ao exame toxicológico periódico terá efeito a partir de 1º de julho de 2023 (ou seja, a partir do próximo mês).

Lembrando que o exame toxicológico é obrigatório na obtenção e renovação da Carteira Nacional de

Habilitação (CNH) para condutores das categorias C, D e E. Isso acontece, independente se o motorista exerce atividade profissional ou não.

A partir de agora passa a ser infração de trânsito dirigir qualquer veículo sem realizar o exame toxicológico. Antes a infração só ocorria se o condutor estivesse dirigindo veículos das categorias C, D ou E. Nesse caso a infração é gravíssima, com multa é de R\$ 1.467,35. E, em caso de reincidência no período de até doze meses, multa de R\$ 2.934,70 e suspensão do direito de dirigir.

Importante esclarecer que isso não quer dizer que será obrigatório o exame para condutores da categoria A e B. Ou seja, aquele condutor que não realizou o exame toxicológico (obrigatório apenas para categoria C, D ou E) flagrado dirigindo qual-



quer veículo de qualquer categoria de habilitação poderá receber a autuação.

De acordo com a nova lei de trânsito, também passa a ser infração gravíssima dirigir veículo com resul-

tado positivo no exame toxicológico. A multa será de R\$ 1.467,35. E, em caso de reincidência no período de até 12 meses, a multa passará para R\$ 2.934,70 e suspensão do direito de dirigir.



JUDICIÁRIO

2ª Turma começa a discutir alteração na lei sobre homicídio em acidente de trânsito

A Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) começou a julgar, no dia 23 de junho, o pedido de um homem responsável por acidente de trânsito com vítima fatal que pretende que o crime seja enquadrado como homicídio culposo (sem intenção), e não na modalidade de dolo eventual (em que o autor não quer atingir o resultado, mas assume o risco de produzi-lo), em razão de mudança na legislação sobre a matéria. O tema é discutido no agravo no Recurso Ordinário em Habeas Corpus (RHC 208341), cujo julgamento foi suspenso por pedido de vista do ministro Gilmar Mendes.

Colisão

O caso ocorreu em 2013, em João Pessoa. De acordo com a denúncia, J.P.B.I.S. conduzia seu carro, sob a influência de bebida alcoólica, quando colidiu com outro veículo, matando uma pessoa e ferindo outra. O juízo de primeiro grau decidiu submetê-lo ao Tribunal do Júri pela prática dos delitos de homicídio simples doloso e lesão corporal grave.

Lei mais benéfica

O Tribunal de Justiça do Estado de Paraíba (TJ-PB) manteve a decisão em relação à vítima fatal, mas desclassificou a lesão corporal grave para leve. Em novo recurso, apresentado ao Superior Tribunal de Justiça (STJ), a defesa alegou que a Lei 13.546/2017 alterou dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e criou a figura do homicídio culposo sob a influência de álcool, mais benéfica ao réu.

Provas

O STJ, contudo, negou o pedido, por considerar que a decisão de submeter o caso ao júri se baseou em amplo conjunto de provas. Filmagens revelaram que o motorista havia consumido bebidas alcoólicas durante pelo menos três horas

antes do acidente, e o laudo pericial atestou que ele dirigia em velocidade muito superior à permitida na via.

No STF, a defesa reiterou o argumento de que o juízo de origem deveria proferir nova decisão com base na nova legislação. O ministro Edson Fachin (relator) negou provimento ao recurso, e contra essa decisão foi interposto o agravo.

Jurisprudência

Na sessão do dia 23, o relator manteve a compreensão de que o juízo de origem, com base no conjunto probatório, afastou a tipificação culposa por entender que os elementos indiciários contidos na denúncia caracterizam, em tese, o dolo eventual. Além de dirigir embriagado e em alta velocidade, o acusado avançava em cruzamentos cuja preferência não era sua.

Para o ministro, a alteração legislativa não implica o entendimento de que todo homicídio praticado sob influência de uso de álcool na condução de veículo seja necessariamente classificado como culposo, especialmente quando houver elementos indicativos de que o motorista assumiu o risco do resultado danoso.

Norma benéfica

Para o ministro Nunes Marques, que divergiu do relator, a alteração do CTB afastou a aplicação automática do dolo eventual simplesmente pela suposta embriaguez do autor do homicídio. A seu ver, a alteração legislativa constitui, em tese, norma penal mais benéfica, pois prevê penas menores do que as previstas no Código Penal para crime de homicídio ocorrido no trânsito em modalidade dolosa. Uma vez que a lei foi editada quando o processo ainda tramitava no STJ, ele entende que o acusado tem o direito de ter seu caso reexaminado pelo juízo competente considerando, entre as normas aplicáveis, a nova legislação.



São Paulo: justiça e governo consideram irregular a prática do 'fretamento colaborativo' utilizado pela Buser

O Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP) informou que a venda individual de passagens no serviço de fretamento, popularmente chamado 'fretamento colaborativo', atividade praticada pela empresa Buser, é irregular de acordo com o Decreto Estadual no 29.912/89. "A utilização da plataforma tecnológica para prestação do serviço de transporte intermunicipal de passageiros sob fretamento viola os artigos do Decreto. Isso porque não se admite fretamento através de cobrança individual de passagens, bem como caráter aberto ao público", justificou o TJ-SP.

Ainda de acordo com o referido Tribunal, "o que a impetrante (Buser) tenta fazer, com a postura concorrencial que tem adotado, é desvirtuar a autorização que dispõe para usurpar a prestação de serviços públicos outros que escapam ao que lhe foi permitido. Dessa forma, promovendo verdadeiro apoderamento de serviço que pertence ao Estado de São Paulo, sem qualquer autorização ou permissão para tanto".

Posicionamento do Governo

O Governo do Estado de São Paulo também concluiu que a atividade da Buser é irregular e clandestina. Afirmando que "assim, é certo que o direito à liberdade de iniciativa não pode servir de fundamento para a exploração irregular de atividade que se subsume (inclui) ao conceito de serviço público em sentido estrito. Por tais razões a ARTESP, cumprindo as regras editadas pelo Estado de São Paulo e incidentes sobre a espécie, vem reiteradamente classificando como serviço irregular ou clandestino a prestação do chamado 'fretamento colaborativo'", ressaltou.

A 5ª Vara de Fazenda Pública de

São Paulo, em outra decisão, também concluiu que, "em suma, a compra por intermédio de cadastro em site de aplicativo corresponde à cobrança individual de passagem. E representa serviço aberto ao público, uma vez que se mantém acessível a qualquer pessoa. Dessa forma, bastando que se atinja o limite mínimo de passageiros para a realização da viagem, o que afronta ao quanto disposto nos arts. 4º e 5º, ambos do Decreto nº 29.912/1989".

Assim como o Ministério Público do Estado de São Paulo (MPSP), que, da mesma forma aponta a irregularidade do modelo praticado:

"Com efeito, a impetrante, por sua vez, foge de todas essas constrições sob o argumento de que realiza fretamento, embora, na realidade, a atividade econômica que pretende realizar se aproxime muito mais, conforme já explicado, do serviço regular. Ou seja, a impetrante passaria a concorrer em condições privilegiadas, pois suas viagens se restringem a linhas e horários rentáveis, podendo praticar preços melhores justamente porque não têm as mesmas obrigações do que as demais".

Novas deliberações

Recentemente outras decisões contra o modelo foram publicadas. Neste aspecto, o TJ-SP ressalta que "adentrando no mérito da questão, ao analisar os autos, à luz da Jurisprudência, fica claro que o serviço prestado pela impetrante, ao se utilizar da plataforma Buser, assume, de forma inequívoca, o caráter serviço de aberto ao público, operando no regime de linha regular com passagem individualizada. Assim, tal conduta viola os artigos 4º e 5º, do Decreto Estadual nº 29.912/89".

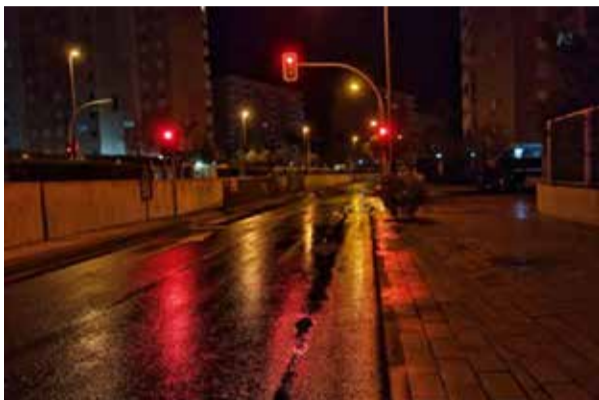


LEGISLATIVO



Avançar sinal vermelho de madrugada poderá ser permitido em alguns casos.

Regulamentar a possibilidade do condutor de veículo avançar o sinal vermelho com ou sem monitoramento entre o horário das 23h e 5h com velocidade máxima de até 30 Km/h. Esse é o tema do Projeto de Lei 2927/23, que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.



De autoria do deputado Sargento Gonçalves (PL/RN), o PL pretende determinar como livre o movimento em qualquer direção, desde que em sentido permitido, diante de sinal vermelho com ou sem monitoramento, no período compreendido entre as 23h e 5h. Para isso, o condutor não poderá ultrapassar a velocidade de 30 km/h.

Conforme o deputado, no Brasil um problema em constante crescimento é o roubo de veículos, assalto e furto de pertencentes do cidadão enquanto este aguarda parado em um semáforo, durante a madrugada.

“Diante disso, nasce a obrigação do poder público em atuar, em especial na sua função legislativa, com o propósito de trazer para o cenário atual as

legislações obsoletas, no caso em tela a presente proposição legislativa visa garantir ao cidadão a possibilidade avançar sinal (semáforo) vermelho em período compreendido entre as 23h e 5h, sem que isso configure infração de trânsito”, argumenta.

O deputado ainda lembra que isso já é possível em alguns municípios. “É importante pontuar que Natal capital do RN, já conta, por exemplo, com a Lei 523/18. Ela garante ao condutor a inaplicabilidade de multas no caso de avanço de sinal vermelho no horário entre as 23h e 5h”, conclui.

Tramitação

O PL aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

Deputado pretende colocar em Lei a exclusividade dos CFCs no processo de habilitação

Inserir no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) a exclusividade dos Centros de Formação de Condutores (CFCs) no processo de habilitação ou formação de condutores de veículos automotores. Esse é o tema do Projeto de Lei 2919/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Zé Neto (PT/BA), o PL quer incluir no CTB a informação sobre a exclusividade dos CFCs credenciados no processo de habilitação. Além disso, cita detalhadamente sobre como seria este processo. Conforme o PL, ele seria composto obrigatoriamente do curso de prática de direção veicular assim como o curso de aprendizagem teórico-técnico. Este curso deverá conter em sua estrutura curricular temas de legislação de trânsito, noções de cidadania, direção defensiva, noções básicas de primeiros socorros e conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o

trânsito. A regulamentação da carga horária continuará a cargo do Contran.

O PL também determina que nos municípios onde não houver Centros de Formação de Condutores credenciados, o Órgão Executivo de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderá autorizar a realização de atendimento especial e por período determinado. Inclusive realizado pelo Instrutor Autônomo, desde que vinculado ao Centro de Formação de Condutores.

De acordo com a justificativa do deputado, o objetivo da matéria é trazer segurança jurídica ao processo de formação de condutores. “A educação no trânsito que hoje se representa exclusivamente pelo aprendizado nos CFCs, não pode permanecer em permanente risco gerado com alternância de poder resultante de cada pleito eleitoral. O Poder Legislativo deve criar normas que garantam esta modalidade de educação”, argumenta.

Comissão aprova gratuidade por 15 min em estacionamento rotativo pago

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 4884/19. Ele garante a gratuidade do estacionamento rotativo pago em vias públicas implantadas, mantidas e operadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, se o período utilizado for de até 15 minutos.

Apresentado pelo deputado AJ Albuquerque (PP-CE), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro.

A proposta recebeu parecer favorável do relator, deputado Nicoletti (União-RR).

“Essa medida, muito além do aspecto financeiro, torna a vida do cidadão

mais fácil, reduzindo assim a burocracia de, mesmo em paradas rápidas, de 5 ou 10 minutos, ter que se preocupar em buscar, através de ambulantes, lojistas ou aplicativos, realizar o pagamento do estacionamento para um período tão curto”, disse.

Conforme a proposta, se aprovada, a prefeitura incluirá a informação sobre o período de gratuidade nas sinalizações e aplicativos utilizados na operação do sistema de estacionamento rotativo pago.

Tramitação

A proposta será analisada em caráter conclusivo pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Deputado pretende vedar normas municipais que impeçam a regulamentação de mototáxi



Estabelecer previsão legal do transporte remunerado de pessoas em motocicletas, bem como a vedação de normas municipais que impeçam a regulamentação de mototáxi ou motofrete que atendam critérios mínimos estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Este é o tema do Projeto de Lei 3181/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Cabo Gilberto Silva (PL/PB), o PL autoriza que motocicletas e motonetas realizem transporte remunerado de mercadorias – motofrete – e transporte remunerado de pessoas – mototáxi. Além disso, diz que será vedada a edição de norma que restrinja em absoluto a execução destes serviços, quando atendido os requisitos previstos no CTB.

Conforme o autor, o objetivo é permitir a execução dos serviços de mototáxi e motofrete. Assim como, impedir que municípios brasileiros proíbam tais atividades através de legislações próprias. “Esses serviços desempenham um papel importante no deslocamento de pessoas e na entrega de mercadorias, contribuindo para a mobilidade urbana e para a economia local. No entanto, muitos municípios têm adotado medidas restritivas que proíbem ou restringem severamente a atuação destes profissionais. Assim, prejudicando a vida de milhares de trabalhadores e a economia informal dessas regiões. Essas proibições acabam por gerar desemprego e a exclusão social de muitas pessoas que dependem dessas atividades como sua única fonte de sustento”, justifica.

Brasil na liderança com os pets, mas muitos tutores desconhecem as normas de transporte

Em 2022 o Brasil foi considerado o país com mais animais de estimação. Segundo a Associação Brasileira da Indústria de Produtos para Animais de Estimação (Abinpet), esse total chega a 139,3 milhões de bichinhos entre cães, gatos, peixes e tantos outros.

Essa parceira de carinho e muito afeto entre humanos e seus pets também é provada no trânsito. Seja para um atendimento veterinário, até mesmo transporte diário para escolas e creches para pets, não há como negar: eles já fazem parte do dia a dia do trânsito no país. Atenta a esse cenário, a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) disponibiliza para o público uma diretriz que estabelece normas para o transporte seguro de cães e gatos nos diversos meios de transporte, especialmente, veículos de passeio. “Nossa missão é apoiar a sociedade, o cidadão, em todos os campos pertinentes, sempre em busca de levar mais segurança e tornar o trânsito mais saudável”, justifica Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet.

O estudo destaca que os animais podem ter comportamentos imprevisíveis, que variam conforme os níveis de tensão e ansiedade aos quais são expostos, o que traz riscos para a segurança no trânsito; riscos que são potencializados



quando os bichinhos não estão adequadamente acomodados.

Luiz Gustavo Campos, diretor e especialista em trânsito da Perkons, explica que a gravidade de um sinistro causado por essas razões “alcançam desde o próprio animal, até seu tutor/condutor, e demais usuários das vias, por isso exigem prevenção. Ser tutor requer também responsabilidade no transporte do pet o que está previsto no Código de Trânsito Brasileiro”, comenta.

Estar bem-informado é segurança para todos

Os especialistas da Abramet e Abra-

pet recomendam que cães e gatos devem estar de peitoral e guia adaptada ou caixas específicas de transporte individuais para fixação ao veículo. Dessa forma, em uma possível frenagem mais brusca, o pet não será lançado contra as partes internas do veículo ou contra o condutor e passageiros. É importante o uso de peitoral e não de coleira simples, para evitar estrangulamento ou lesões na cervical do animal.

Caso o pet seja levado de forma incorreta, além dos riscos de acidentes, o motorista está sujeito à multa prevista no Código de Trânsito Brasileiro. Para

cada uma das condutas, há uma penalização. O artigo 169 do CTB prevê infração leve e três pontos na carteira para ato de dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança, onde se enquadra o transporte de pet solto no veículo. Já o art. 235 ressalta a proibição de transporte na parte externa do veículo, seja no teto, seja no capô, ou com a cabeça para fora da janela ou de qualquer parte do veículo; caso isso ocorra será multa grave e cinco pontos na habilitação. Por fim, o art. 252 enquadra como ilegal levar os animais no colo ou à sua esquerda, junto à janela, como multa média e quatro pontos na CNH.

Como transportar pet com segurança:

- Não o deixe solto nem sozinho no carro;
- Não coloque o pet no porta-malas nem solto na caçamba;
- Certifique-se de que o item de segurança escolhido é adequado ao porte do pet;
- Se o caminho for longo faça paradas para que o pet não passe mal;
- Alimente-o até 4h antes de sair com o carro;
- Mantenha o interior do veículo em temperatura agradável

Uso da tecnologia ao dirigir: distração ou auxílio?

O uso da tecnologia no nosso dia a dia é inevitável. Ninguém mais consegue viver sem acessar seu smartphone em situações banais do cotidiano como procurar um endereço, fazer uma compra e conversar com alguém. No entanto, o uso da tecnologia ao dirigir é um fato que preocupa. Apesar de auxiliar em alguns momentos, a distração presente nesses casos pode ser a causa de inúmeros acidentes que presenciamos nas ruas.

Conforme levantamento do Portal do Trânsito, com base no Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), mais de 280 mil motoristas foram multados, nos dois primeiros meses de 2023, por segurar ou manusear o celular enquanto dirigiam. Média de 4.700 infrações por dia no país. São Paulo, o estado com a maior frota, concentra a maior parte das multas aplicadas. Está em primeiro lugar nesse ranking, seguido de Minas Gerais e Distrito Federal.

Lembrando que de acordo com o artigo 252 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), segurar e/ou manusear o aparelho celular enquanto dirige é uma infração gravíssima. Como tal, a infração incorre no



pagamento de multa de R\$ 293,47 e em 7 pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Ainda de acordo com dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) e Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet):

- Usar o celular enquanto dirige aumenta em 400% o risco de acidentes.
- Digitar uma mensagem enquanto se conduz um veículo a 80 km/h, equivale a dirigir com os olhos vendados, por um percurso de até 100 metros.
- O uso de celular enquanto se dirige é responsável,

em média, por 57% dos acidentes de trânsito, na faixa etária de 20 aos 39 anos.

Dirigir: atividade complexa

Para Adriane Picchetto Machado, especialista em psicologia do trânsito, a tecnologia trouxe grandes benefícios e hoje é impossível viver sem esses equipamentos. “A tecnologia está no trânsito, através do GPS, computador de bordo e a própria direção autônoma. No entanto, dirigir é uma atividade que por si só é muito complexa. O condutor tem que prestar atenção em tudo que está acontecendo a sua volta, e isso chamamos de atenção difusa. Ou seja, o condutor deve estar fazendo uma atenção de varredura procurando todos os indícios e sinais que possam ser importantes para poder concentrar a atenção”, explica.

E, segundo ela, o celular comprovadamente rouba a atenção necessária para que o condutor dirija com segurança.

Consequências no trânsito

As consequências dessa falta de atenção são bastante conhecidas. “Nós precisaríamos despertar nas pessoas a percepção de risco e respeito pelo trânsito. As pessoas deveriam ter a noção de que nessa situação, como condutores, estamos assumindo riscos e não percebemos o quanto estamos expostos a eles”, conclui.

Conheça as 5 melhores ciclovias do Brasil

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.

Ou seja, embora possa parecer contraintuitivo, projetos de ciclovias ou ciclofaixas bem executados promovem a segurança de pedestres e motoristas.

Entretanto, fatores como um mal planejamento urbano e a falta de manutenção em vias públicas podem transformar um bom projeto de urbanismo e mobilidade nas piores ciclovias do mundo.

Com isso em mente, a equipe do Portal do Trânsito listou as 5 melhores ciclovias do Brasil para você conhecer.

Confira as 5 capitais do Brasil com as melhores ciclovias

A princípio, estas são algumas das capitais do Brasil que direcionam mais investimentos para criar melhores infraestruturas em seus bairros:

- São Paulo
- Rio de Janeiro



- Curitiba
- Belo Horizonte
- Porto Alegre

Dessa forma, tanto moradores quanto turistas podem se locomover com mais segurança e qualidade.

Nesse sentido, a Associação Brasileira do Setor de Bicycletas realizou um estudo para levantar quais as capitais brasileiras que priorizam o ciclismo e a mobilidade ativa.

Com isso, confira o ranking das capitais do Brasil com mais ciclovias e

ciclofaixas:

1. São Paulo, SP
2. Brasília, DF
3. Rio de Janeiro, RJ
4. Fortaleza, CE
5. Salvador, BA
6. Curitiba, PR
7. Recife, PE
8. Florianópolis, SC
9. Belém, PA
10. Rio Branco (AC)

Do mesmo modo, vale ressaltar que a instalação de ciclovias ade-

quadas contribui para a redução de acidentes no trânsito.

Além disso, cidades que promovem essa infraestrutura, estimulam a cultura de uma mobilidade urbana mais sustentável e a independência de veículos motorizados.

Você sabia?

Vale ressaltar que, em 2015, a Comissão de Viação e Transportes aprovou o Projeto de Lei (PL) 2180/15. Ou seja, houve uma alteração no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para punir motoristas e ciclistas que não respeitarem as regras para o uso correto de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

Do mesmo modo, a PL considera como infração gravíssima (com pena de multa e retenção da bicicleta) deixar de transitar nas ciclovias ou ciclofaixas quando a via dispuser deste tipo de pista.

Além disso, o valor das multas pode ser vinculado ao número de Cadastro de Pessoa Física (CPF) e inscrito em Dívida Ativa (em decorrência de inadimplência).

Mudança no limite de velocidade da via deve ser comunicada pelo órgão de trânsito?

Muitos condutores reclamam que são pegos de surpresa quando há uma mudança no limite de velocidade em uma via urbana. No entanto, essa mudança não acontece de um dia para o outro e vem acompanhada de substituição das placas e da sinalização horizontal (pintura no pavimento). Elas indicam ao motorista a velocidade permitida em uma via. Além disso, muitas vezes os órgãos de trânsito noticiam essa informação na mídia. Mesmo assim, muitos condutores chegam a levar multa, se a via possuir radar, por não estarem atentos a essa mudança.

Para Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, muitos usuários até esquecem que aplicativos podem auxiliar nesses casos, pois mostram o limite de velocidade da via.

“Apesar disso, essa comunicação poderia ser melhor, tanto no tempo da campanha quanto na diversidade de canais utilizados. Os veículos de comunicação tradicionais, como as emissoras de rádio, por exemplo, que estão presentes na maioria dos veículos, deveriam passar mais tempo comu-



nicando essas mudanças. Isso facilitaria muito a vida daquele condutor distraído e menos multas seriam aplicadas”, explica.

Redução de velocidade

Estudos diversos comprovam que a velocidade média e a fluidez melhoram com vias urbanas em velocidades regulamentadas em 40 km/h e em 50 km/h. Curitiba, capital paranaense, vem adotando essa prática.

“A redução no limite de velocidade em vias urbanas é uma tendência mundial, aplicada para reduzir o número de acidentes e atenuar os impactos provocados por eles”, destaca a superintendente de Trânsito de Curitiba, Rosângela Battistella.

Ela cita ainda programas mundiais. “Ações reconhecidas mundialmente, como o Programa Vida no Trânsito (PVT), chancelado pela Organização Mundial da Saúde (OMS), que agora entra em sua segunda década de ação pela segurança no trânsito, assim como o Visão Zero, recomendam a adoção de redução de velocidade nas vias urbanas”, explica Rosângela.

Iniciado na Suécia e incorporado por diversas cidades ao redor do mundo, o Visão Zero no Trânsito propõe intensificar intervenções na infraestrutura viária, ações de educação e de fiscalização de trânsito, de forma a minimizar consequências do erro humano.



CARTAS

ZUMBIS DE SMARTPHONE

Adorei a ideia da cidade chinesa que adotou calçadas com divisão entre pedestres que usam e que não usam celular. Realmente, muitas pessoas parecem zumbis caminhando olhando para as telas. Porém, o semáforo no chão, já achei exagero. As pessoas precisam ter o mínimo de consciência. Senão o jeito vai ser proibir o uso de smartphones ao caminhar.

Carla Gregório – São José/SC

GAME

Muito legal a iniciativa da Secretaria de Mobilidade Urbana (SMMU) de Porto Alegre/RS, que criou o game sobre trânsito “Tô Indo”. Sem dúvida alguma, chegar ao destino com vida e sem multas deve ser o objetivo de todo o cidadão. Tomara que o jogo seja disponibilizado a outros estados e nossos adolescentes cheguem à vida adulta ainda mais educados nesse quesito.

Luís Lima – Campo Grande/MS

VIRA-LATAS

Situações como a ocorrida na cidade de Jaraguá do Sul/SC deveriam ser tratadas como questão de segurança pública. Dois cachorros “provocaram” um acidente com engavetamento de três carros. Se realmente eram de rua, a responsabilidade deveria ser do município que não recolheu os animais anteriormente para um abrigo. Mas, se tinham donos, deveria ser cobrado dos responsáveis.

Carol Medeiros – Porto Alegre/RS

DESAFIOS

Acho um absurdo saber que o trânsito brasileiro é o terceiro que mais mata no mundo, segundo a OMS, ficando somente atrás de Índia e China. Por maior que o nosso país seja, nem se compara ao tamanho da população dos primeiros da lista. Por isso, os dados só evidenciam os comportamentos criminosos praticados pelos nossos motoristas como beber e dirigir, usar celular ao volante, falta de respeito à sinalização e direção agressiva. Uma vergonha!

Clécio Gomes – Brasília/DF

EFEITO DOPPLER

Muito interessante essa ideia de usar uma tecnologia baseada na detecção do efeito Doppler para fiscalizar a velocidade antes e depois de onde está instalado o equipamento. Só assim para os motoristas respeitarem de fato as velocidades permitidas. Senão só freiam em cima do radar, diminuindo os benefícios do respeito à velocidade permitida.

Mônica Gobbi – São Paulo/SP

SELO

Apesar de bonitinho, achei um tanto inútil a criação de um selo personalizado e o carimbo comemorativo dos correios para homenagear os 10 anos do Maio Amarelo. Quem usa selo hoje em dia? Que impacto isso vai causar na população? Sinceramente, acho que a equipe da Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito) e demais envolvidos estão um tanto atrasados no tempo.

Carlos Dieter – Rio de Janeiro/RJ

DIREÇÃO DEFENSIVA

Irretocáveis as dicas do Dr. José Roberto em seu artigo sobre direção defensiva. Mas a conclusão do texto chega a emocionar de tão perfeita. Se cada motorista, motociclista, ciclista ou pedestre se conscientizasse de que a direção defensiva nada mais é do que a “caridade sob a forma de amor ao próximo”, certamente, teríamos um trânsito mais humano e seguro.

Évellyn Ramos – Cuiabá/MT

AGENTE DE DISTÚRPIO

Impressionante a análise do Dr. Dirceu Júnior em seu artigo. As autoridades públicas ligadas ao trânsito e à mobilidade deveriam ler e reler essas informações. Os usuários das vias deveriam usar o artigo como mantra. Fiquei abismada ao ver os impactos que o engarrafamento e a lentidão de trânsito podem causar no organismo humano.

Cristina Vilela – Joinville/SC

SHOPPING

Muito bom saber que motorista roubado antes de cruzar a cancela do estacionamento de shopping será indenizado. Minha mãe já passou por isso e nem nos atentamos sobre a responsabilidade do shopping. Mas, de fato, nada mais justo do que responsabilizar o estabelecimento comercial, visto que quando queremos ingressar no estacionamento, precisamos reduzir a velocidade ou até mesmo parar o veículo para nos submeter à cancela instalada pelo próprio estabelecimento.

Daniel de Souza – Florianópolis/SC

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

Art. 191. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses da infração anterior.

40% das fatalidades nos trechos administrados pela Arteris no Sul, envolve caminhões

Em 2022 nos estados do Paraná, Santa Catarina e São Paulo, nos trechos sob concessão, 23% dos acidentes registrados, envolveram caminhões/veículos pesados. Os dados são da Arteris. Além disso, em quase 1.200 quilômetros de rodovias administrados pela Arteris, do total de fatalidades no ano, cerca de 40% são acidentes com caminhões.

Durante o ano de 2022 houve o registro de 575 ocorrências envolvendo tombamento de caminhões, aproximadamente 1 a cada 15h15min. No ano passado, foram registrados 7 tombamentos em um único dia em três oportunidades, duas no mês de março e uma em abril.

Causas de acidentes com fatalidades envolvendo caminhões

O descuido ou a imperícia dos caminhoneiros foram, segundo a concessionária, as principais causas dos acidentes, com 84% dos registros. Na sequência estão os acidentes causados por problemas mecânicos ou elé-

tricos e por desrespeito às leis de trânsito, com 6% e 1% respectivamente.

De acordo com a administradora das vias, os riscos podem ser evitáveis.

“Às vezes você pega um motorista que acessa uma serra e não conhece ela. Então ele acaba entrando na serra sem o

freio motor, por exemplo, ou, de repente, com a situação do caminhão inadequada. Todos esses fatores se juntam e acabam causando acidentes”, avalia o diretor de operações da Arteris, Antônio César Sass.

Campanha educativa

Com foco nos caminhoneiros, as concessionárias Arteris Litoral Sul, Arteris Planalto Sul e Arteris Régis Bittencourt realizaram campanhas durante o Maio Amarelo.

Na ocasião as equipes fizeram orientações de segurança aos motoristas, com foco na importância do uso do cinto de segurança, manutenção preventiva e descanso.

Houve, também, o lançamento da Campanha “Propósito

pela Vida #minhaescolhasalvavidas”. Nela, os participantes assumem um compromisso com a segurança no trânsito, a partir da adesão de uma pulseira que materializa o comportamento seguro bem como a adoção de novos hábitos no trânsito.

“Não podemos ficar inertes diante dos números de acidentes e óbitos no Brasil, por isso criamos essa campanha, que promove uma reflexão sobre o comportamento, com a chance de assumir um compromisso pelo período em que a pulseira durar, pois acreditamos que tornar-se-ão hábitos permanentes”, destaca e finaliza Cesar Sass, diretor de Operações da Regional Sul da Arteris, e idealizador do projeto.



ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



As máquinas vão a julgamento

Pela primeira vez na história uma inteligência artificial será usada em um tribunal para defender um réu acusado de infringir leis de trânsito. A startup de consultoria jurídica, DoNotPay, utiliza inteligência artificial e acaba de anunciar sua IA como “o primeiro robô advogado do mundo”. No julgamento, a IA irá ouvir toda a acusação e depois, através de um ponto eletrônico, e a máquina irá dizer exatamente o que o réu deve falar perante o juiz.

De acordo com a empresa, o método empregado pelo software é capaz de vencer maioria dos casos, no entanto, caso o cliente da empresa não vença o processo, a DoNotPay garantiu que pagará a multa aplicada pelo departamento responsável pela regulamentação e fiscalização do trânsito nos Estados Unidos.

Essa não é, no entanto, a primeira vez que as máquinas vão à corte. Se lembra do Watson da IBM? Pesquisas apontam que escritórios dotados desse “motor cognitivo” têm uma taxa de preenchimento correto dos dados em processos de 95% com o uso da tecnologia de Machine Learning, frente à 75% quando o trabalho é feito por humanos.

É algo já bastante aceito o fato de que a maior parte dos sinistros de trânsito são causados por falha humana.

Boa parte deles por falhas de julgamento. O psicólogo e economista israelense-americano, Daniel Kahneman, em seu livro Ruído: Uma falha no julgamento humano, explica como e por que os seres humanos são tão suscetíveis ao ruído e aos vieses ao fazer escolhas.

Talvez isso explique o motivo de tantas pessoas ainda serem contrárias à utilização da Inteligência Arti-

ficial na mobilidade. Recentemente, uma notícia (requentada, diga-se de passagem) voltou a circular nas redes sociais e grupos de Whatsapp, trazendo opiniões diversas. É fácil cairmos na tentação de imaginarmos “e se um dia um hacker invadir o sistema de um carro autônomo?” A verdade é que, atualmente, já temos sistemas de gestão semafórica em rede, por exemplo, e nem por isso vemos hackers acessando esses sistemas e abrindo ambos os sinais de cruzamentos para causar acidentes, tal qual vemos nos filmes.

Na prática, para causar um acidente nem mesmo é preciso de um hacker. Basta cortar os freios do carro! No entanto, eu não vejo ninguém questionar a utilização desses sistemas semafóricos. Nem mesmo a existência dos veículos, sendo que eles podem, já hoje, ser sabotados de tantas outras maneiras...

Ok, Rodrigo! Mas esses sistemas de pilotagem autônoma não são totalmente seguros. – você pode estar pensando.

De fato, você tem razão. Não são totalmente seguros AINDA. Não há dúvidas de que o cinto de segurança, por exemplo, seja um equipamento fundamental, com potencial de salvar milhares de vidas. Porém, na sua criação, dificilmente se imaginou na hipótese de que um veículo pudesse cair na água e que algum ocupante pudesse vir a óbito por afogamento, preso justamente pelo próprio cinto de segurança, como já ocorreu em diversas ocasiões. Ainda assim, nunca vi ninguém advogar contra o uso desse dispositivo. Isso por dois motivos bastante óbvios. Esses casos representam a exceção e não a regra e, principalmente, por que esse dispositivo não se projetou para aquele contexto.

Desde que se começou a utilizar a AI em veículos autônomos, houve o relato de diversos casos de sinistros – alguns até mesmo fatais. Isso tem feito com que algumas pessoas advoguem veementemente contra a utilização dessa tecnologia, condenando-a sumariamente.

Mas não estaremos, assim como o cinto que mata os passageiros afogados, rechaçando-a fora de contexto?

Meu principal argumento nesse tribunal chama-se IoT (Internet das Coisas). É fácil nos sentirmos inseguros diante de tecnologias tão novas. Ainda mais quando praticamente colocamos nossa vida nas mãos (ou na direção) de uma máquina equipada simplesmente com um computador de bordo e uma dúzia de sensores e câmeras.

Mas e quando equiparem a cidade toda dessa forma? Quando não apenas os veículos estiverem conectados, mas semáforos, placas de sinalização, postes e qualquer outro mobiliário urbano? Quando, mesmo a 500 metros de distância, seu carro já souber que há um pedestre atravessando fora da faixa ou enquanto o sinal está fechado para ele, apenas porque a banca de jornais mais próxima o alertou disso?

Enquanto nos preocupamos com o “e se” situações hipotéticas ocorrerem, deixamos de fazer uso de tecnologias que poderiam salvar milhares de vidas. Além disso, seguimos crendo na “segurança e eficiência” humana, que mata milhões todos os anos.

* 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 Porto Alegre.



Você sabia que as calçadas também fazem parte do trânsito?

Apesar de ser destinada aos pedestres, a calçada faz parte do trânsito, sim. Afinal, são vias projetadas para permitir o fluxo de pessoas e que garantem a liberdade de ir e vir com segurança. Entretanto, para isso acontecer as calçadas possuem regras.

As calçadas (na maioria urbanas), possuem configurações variadas. Por isso, podem ser feitas com diversos materiais. Além disso, essa é uma via com tráfego e necessidade de sinalização, assim com ruas, avenidas e rodovias.

Entretanto, manter a calçada conservada é um dever do cidadão e do poder público. De acordo com o Dr. Marcelo Araújo, advogado especialista em direito do trânsito, a calçada possui regras próprias.

“A calçada faz parte do trânsito e inclusive com regras próprias tanto de circulação de pedestre, quanto a excepcionalidade de circulação de bicicleta (quando autorizado) ou também da proibição do estacionamento” ressalta.

Por falar nisso, já ouviu falar em “passeio”? É parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas. Nele, o estacionamento é proibido e isso é garantido pelo Código de Trânsito Brasileiro:

O trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento (lei nº 9.503/97; art. 29; inciso V).

“Essas são algumas peculiaridades a respeito da calçada e do seu conceito. A calçada estando na via pública, por consequência, segue as regras da via pública. Ou seja, ela é parte do trânsito sim”, destaca Dr. Araújo.

Além disso, cabe ressaltar também que os órgãos governamentais precisam viabilizar acessibilidade aos cadeirantes, idosos e aos portadores de deficiências nas calçadas (além de manter a sinalização).

CALÇADAS E A PADRONIZAÇÃO VIA PROJETO DE LEI

Desde 2015, tramita na Câmara Federal, o projeto de lei nº 8.331/15 do senador Aloysio Nunes (PSDB-SP). Esse PL padroniza as calçadas para facilitar a circulação de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (em vias públicas).

De acordo com a Agência Câmara Notícias, o texto especifica que os materiais para as calçadas deverão ter: superfície regular, firme e antiderrapante. Além disso, o PL prevê a existência de faixas de piso tátil, além de observar requisitos de permeabilidade para drenagem urbana.

Ainda segundo o PL, a parte das calçadas destinadas à circulação de pessoas possuirá largura mínima de 1,20 m. Já a porção usada para instalação de placas e equipamentos terá largura mínima de 70 cm e trará rebaixamentos para acesso de veículos.

Porém, não há previsão de votação no plenário da casa.

SABIA QUE O PEDESTRE TAMBÉM PODE SER MULTADO?

Se a calçada possui regras, por consequência é

possível que elas sejam descumpridas. O Código de Trânsito Brasileiro, art. 254, determina:

I – permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

II – cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;

III – atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

IV – utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

V – andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;

VI – desobedecer à sinalização de trânsito específica.

Mas você sabia que essa lei já existia há algum tempo? “No nosso Código, em vigor desde 1998, também existem as infrações aplicáveis ao pedestre e ao próprio ciclista. No caso o pedestre, seria 50% do valor da infração de natureza leve”, esclarece Dr. Araújo.

O especialista relembra que o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) já tentou regulamentar as aplicações de multas para os pedestres.

“Você tem a previsão legal da infração e da penalidade aplicável ao pedestre. Porém, na prática você não tem como executar isso, então ela acaba não existindo”, conclui Araújo.

Somando a educação no trânsito ao convívio entre motoristas, pedestres e ciclistas, podemos criar um trânsito seguro e mais pacífico.