

Bafômetro: multa a motorista que recusa teste é válida, decide STF

PÁGINA 10

Senador pretende incluir educação para o trânsito nos currículos da educação básica

PÁGINA 11

Colete com número da placa poderá ser obrigatório para motociclistas

PÁGINA 11

www.monatran.org.br

OM o Monatran

JORNAL DO MONATRAN
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC - MAIO DE 2022 - ANO 11 - Nº 149

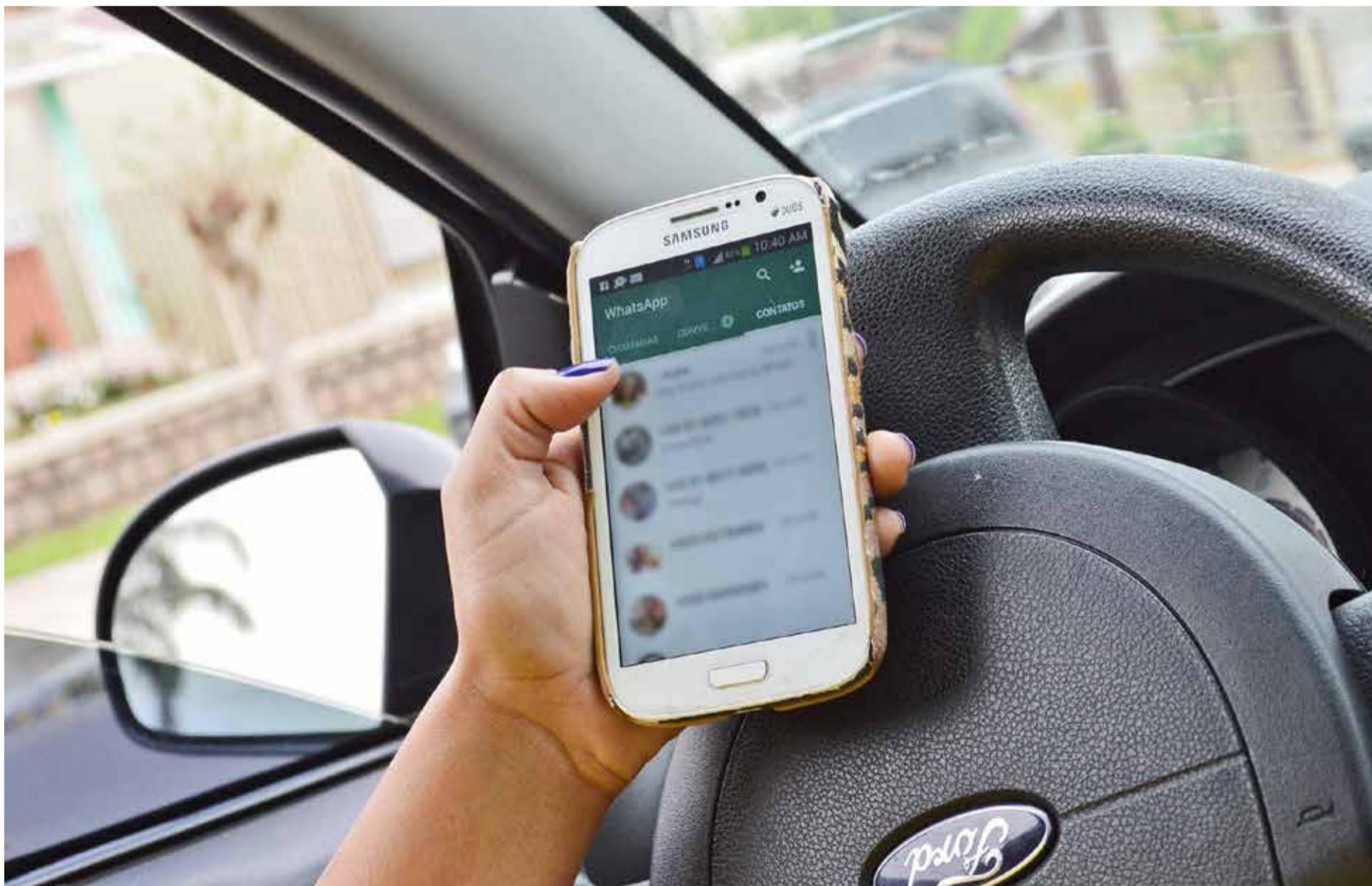


No Maio Amarelo, Governo Federal regulamenta cadastro nacional positivo de condutores

PÁGINA 4 e 13

USO DE CELULAR NO TRÂNSITO

Multas diárias de brasileiros passam de 650



Já está mais do que comprovado que o uso do celular no trânsito é uma das principais causas de distração ao volante. No entanto, saber disso não é o suficiente para impedir que os condutores o utilizem. Dados divulgados pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) mostram que essa é uma das infrações mais flagradas no Brasil. Mesmo sabendo dos riscos foram mais de 240 mil multas só em 2021, correspondendo a mais de 650 diariamente. (Página 8)

KOERICH
Gente Nossa



RESPEITE O LIMITE DE VELOCIDADE.



EDITORIAL

Descaso

Com todo o respeito devido à dramaturgia espanha, mas o imbróglgio que envolve a construção do Contorno Viário da Grande Florianópolis, protagonizado pela Arteris Litoral Sul, já superou o status de Novela Mexicana faz tempo.

Para piorar, nesse ano de 2022 em que a referida obra completa 10 anos de atraso, recebemos a notícia da rescisão de contrato da empresa CCI (Camargo Corrêa Infra), o que impacta aproximadamente 15 quilômetros de obra, incluindo inclusive dois túneis essenciais para o projeto.

Embora esteja sendo anunciado que parte do problema está resolvido, com outra empresa assumindo os trabalhos, ainda existem quilômetros de incerteza quanto à previsão de conclusão em dezembro de

2023, anunciada neste mês de maio pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, a ANTT.

De acordo com o Diretor da Arteris, Antônio César Ribas, apesar dos acontecimentos, a obra não irá parar, havendo apenas uma transição entre as empresas que vão assumir os trabalhos.

Já a ANTT, fiscal institucional do contrato, lavou as mãos informando que as questões entre a Arteris e a CCI são assuntos entre privados e não caberia à ANTT se manifestar.

Desta feita, como lamentavelmente acontece na maior parte dos casos, quem irá padecer é a população que, há tanto tempo, espera por uma solução neste trecho que, todos os dias, sofre com o tráfego intenso

de caminhões carregados e viajantes, disputando espaços que necessitam ser utilizados em atividades rotineiras como ir ao trabalho ou mesmo levar as crianças na escola.

Para quem não conhece os detalhes da obra, o Contorno Rodoviário de Florianópolis é uma nova rodovia de 50 quilômetros que está sendo implantada para desviar o tráfego de longa distância da região metropolitana da Grande Florianópolis. O traçado passa pelos municípios de Governador Celso Ramos, Biguaçu, São José e Palhoça.

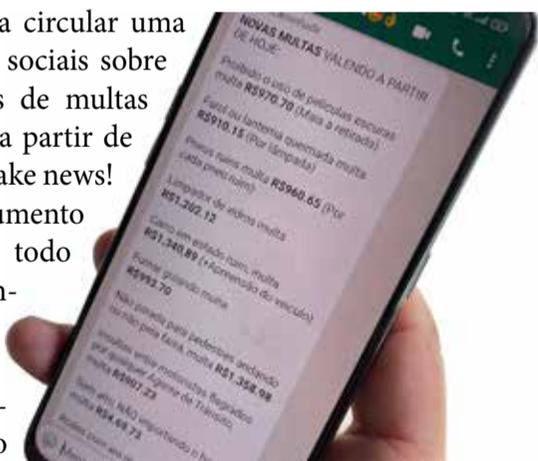
A obra deveria ter sido entregue em 2012 e agora tem como prazo final o mês de dezembro de 2023. Porém, como realistas que somos e diante de tantas evidências, é possível que esta novela esteja bem longe de terminar. Só esperamos que o final seja feliz!

NOTAS E FLAGRANTES

FAKE NEWS

Novamente volta a circular uma mensagem nas redes sociais sobre aumento dos valores de multas de trânsito “valendo a partir de hoje”. Não repasse, é fake news! A informação do aumento não procede. Aliás, todo o conteúdo da mensagem é inverídico e não reflete o que determina a atual legislação de trânsito brasileiro.

A última grande alteração no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ocorreu há um ano, mas não reajustava valores de multas. O último aumento em relação aos valores de multas por infrações de trânsito ocorreu em 2016.



TRISTEZA

Conhecido por suas publicações nas redes sociais ao lado de seu cão Shurastey e um Fusca branco, o influenciador catarinense Jesse Kozochen, ou Jesse Koz, faleceu em um acidente de carro nos Estados Unidos no último dia 23.

Koz estava na Redwood Highway, ou estrada US 199, que fica localizada no estado de Oregon. Ele viajava pelos Estados Unidos em um Fusca branco ano 1978 desde 2017, mas acabou colidindo contra um Ford Escape.



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:

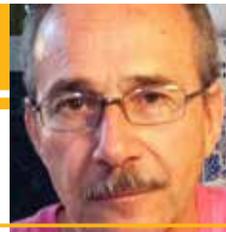
Rogério Junkes
Registro Profissional nº 775 - DRT

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.



Identificação por completo

A administração pública é certamente algo complexo. Diversos interesses sempre estão em jogo e equilibrar todos os pratinhos, realmente, é algo desafiador. Porém, existem algumas decisões que nos deixam perplexos.



A determinação da retirada da identificação visual da cidade e do Estado de registro do veículo das placas padrão Mercosul, por exemplo, é uma dessas deliberações que não fazem o menor sentido. Como pode um item que tem justamente a função de identificar um veículo, não constar uma informação tão básica?

A justificativa para tal disparate não convence nem mesmo uma inocente criança. Dizer que a medida diminui custos não passa de falácia. Os proprietários só teriam gastos extras

se mudassem de cidade e, cá pra nós, tal mudança seria a exceção e não a regra. Num contexto geral, a pessoa costuma permanecer na sua cidade e o ônus para tal alteração seria para uma parcela insignificante da população.

Além do mais, voltamos a repetir, se a função da placa é identificar, o mínimo que esperamos é que se apresentem as informações por completo. Até mesmo por uma questão de civilidade. Já observaram como a gente tem até mais paciência com o motorista meio perdido quando observamos que ele é de outra cidade?

No início do ano passado, até nos iluminou um raio de esperança quando o deputado federal José Airton Félix Cirilo apresentou o Projeto de Lei 279/2021, objetivando trazer de volta a identificação visual da cidade e do Estado de registro do veículo. Porém, no último mês de abril, completou um ano que o PL está em “Apreciação Conclusiva pelas Comissões” da Casa de Leis.

Enquanto isso, observamos cada vez mais veículos emplacados com a identificação do Mercosul, desprovidos de uma informação tão básica

como a cidade de origem. Talvez para países pequenos como o Paraguai ou Uruguai, tal ausência não faça a diferença. Mas para um país com dimensões continentais como o Brasil, não faz o menor sentido omitir essas informações.

Desde a sua estreia, a placa Mercosul ficou consideravelmente mais simples do que o modelo original, concebido em 2014. O chip de identificação nunca foi implementado, o lacre foi substituído pelo QR Code; a bandeira do Estado e o brasão do município foram excluídos; além de duas características visuais criadas para prevenir clonagens e falsificações: o efeito difrativo, parecido com um holograma, nas palavras “Brasil” e “Mercosul” aplicadas sobre os caracteres e na borda externa; e as ondas sinusoidais, grafadas no fundo branco do equipamento. No lugar desse efeito, as inscrições passaram a vir na mesma cor dos caracteres, praticamente desaparecendo.

Ou seja, no final das contas, só quem saiu ganhando foram os fabricantes de placas. Já passou da hora de aprovarmos o PL!



1,8 MILHÃO DE GOLS

No aniversário de 42 anos do Volkswagen Gol, um levantamento exclusivo do Detran/SP mostra que 1,8 milhão de veículos desse modelo ainda circulam pelas vias do estado de São Paulo. Lançado em 1980 para ocupar o lugar do Fusca na preferência dos brasileiros, o Gol foi líder de vendas no mercado nacional por 27 anos consecutivos, de 1987 à 2014.



UBER ELECTRIC

Uma nova modalidade de serviço de transporte por aplicativo já está disponível em Dubai e nos Estados Unidos. A novidade é o lançamento feito pela Uber ao apresentar o seu novo serviço – o Comfort Electric, para carros elétricos premium. Com a nova categoria de transporte, os usuários terão a opção de escolher por veículos da Polestar e da Tesla. Os valores das corridas são em torno de 30% mais altos.

No Maio Amarelo, Governo Federal regulamenta cadastro nacional positivo de condutores

Ricardo Botelho/MInfra

A edição do Diário Oficial da União do último dia 9 de maio traz a Deliberação 257 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que regulamenta o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), previsto na nova lei de trânsito. O texto foi assinado no dia 4 de maio pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, durante a abertura do Maio Amarelo. O cadastro conterá a relação dos condutores que não cometeram infração de trânsito nos últimos 12 meses, podendo ter a boa conduta premiada.

A publicação abre um leque de opções para que os órgãos públicos e as entidades privadas possam oferecer benefícios aos condutores que respeitam as leis de trânsito. Entre os benefícios a serem concedidos estão a possibilidade de descontos e isenção de taxas, condições diferenciadas para locação de veículos, contratação de seguros, tarifas de pedágio e estacionamento, por exemplo.

De acordo com o secretário Nacional de Trânsito, Frederico de Moura Carneiro, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) disponibilizará o acesso dos órgãos públicos e empresas privadas ao RNPC. “Os órgãos de trânsito estaduais têm competência sobre taxas. Fica a cargo de cada um definir qual será o benefício concedido ao motorista que esteja no cadastro positivo”, explica.

COMO ADERIR?

A Deliberação publicada define os critérios gerais do RNPC, que entrará em funcionamento em até 180 dias, tempo necessário para a implantação do sistema de adeso e de consulta ao cadastro positivo. Os condutores interessados poderão fazer parte do registro por meio do



aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT) ou do Portal de Serviços da Senatran.

O condutor será excluído do cadastro nas seguintes situações: quando for atribuída ao cadastrado pontuação por infração; quando o cadastrado tiver o direito de dirigir suspenso; quando a Carteira Nacional de Habilitação do cadastrado estiver cassada ou com validade vencida há mais de 30 dias; e quando o cadastrado estiver cumprindo pena privativa de liberdade.

CAMPANHA

Movimento internacional criado para chamar a atenção de toda a sociedade para a importância de um trânsito mais seguro para todos, o Maio Amarelo tem em 2022 o lema “Juntos salvamos

vidas”. Durante todo o mês o Governo Federal promoveu diversas ações pelo Brasil para conscientizar condutores, motociclistas, ciclistas e pedestres sobre o respeito à legislação de trânsito e assim prevenir a ocorrência de acidentes.

De acordo com o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, o MInfra reconhece a importância da agenda e tem trabalhado para reduzir ainda mais o número de mortos e feridos no trânsito. “Estamos mobilizando a sociedade em torno da campanha, envolvendo os mais diversos segmentos: órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações, federações e a sociedade civil organizada para juntos salvar vidas”, afirmou.

Ministro defende equilíbrio da matriz de transportes para reduzir emissão de gás carbônico na atmosfera



A redução da emissão de gás carbônico na atmosfera passa pelo equilíbrio da matriz de transporte brasileira, hoje com protagonismo do modo rodoviário, e a expansão do uso de ferrovias e hidrovias pelo país, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, no último dia 20 de maio. No Rio de Janeiro, ele participou do congresso Mercado Global de Carbono – Descarbonização e Investimentos Verdes, promovido por Petrobras e Banco do Brasil.

“Temos trabalhado para equilibrar nossa matriz de transporte, que ainda é desbalanceada com o protagonismo do transporte rodoviário. Nosso desafio é ampliar a atuação

dos transportes ferroviário e hidroviário e assim diminuir o Custo Brasil, o custo logístico e a emissão de gás carbônico”, disse o ministro.

De acordo com o ministro, com os projetos em andamento, desenvolvidos a partir das diretrizes de sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura, busca-se uma matriz de transporte mais equilibrada e consequentemente com menor custo e ambientalmente mais sustentável. O Plano Nacional de Logística (PNL) prevê, por exemplo que o transporte ferroviário transporte 40% da produção brasileira até 2035; hoje, o percentual é de aproximadamente 20%.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Trânsito

O Indivíduo e a Coletividade

No momento atual quando os poderes da República se embaralham, se confundem e se atiram é importante olhar um pouco atrás.

E é possível perceber que as raízes coloniais brasileiras são tão fortes que chegam, vez ou outra, impedir que se alce voo em direção ao Século XXI e supere os entraves que nos prendem a um comportamento socioeconômico que há muito o mundo está deixando.

A História brasileira mostra que a elite colonial tinha por hábito mandar seus filhos à Europa, na maioria das vezes com destino à Coimbra. Isto, de um lado, criou uma certa resistência ao desenvolvimento de um projeto de ensino no Brasil e de outro uma visão distorcida das ciências jurídicas.

Pois bem, os filhos dessa elite ao voltarem para o país, trouxeram na bagagem cultural uma percepção de mundo que não se coadunava com a realidade da qual haviam se distanciado. Libertários, alguns eram contra a escravidão e ao capitalismo monopolista praticado pela metrópole portuguesa. Impregnados pelo pensamento da Revolução Francesa transformaram-se na mola mestra da independência e do abolicionismo.

Porém, sempre foi notório um certo ar de superioridade naqueles recém-chegados de Coimbra, acostumados a trajar uma longa capa preta, gravata e camisa social para frequentar as aulas. O visual dava-lhe um ar de prestígio e os alunos gabavam-se de desfilar com sua capa pelas ruas da cidade.

Foi necessário aguardar a transição da corte portuguesa para o

Brasil, em 1808, para que se fundassem os primeiros cursos superiores na Bahia, no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Quando os cursos de direito foram aqui abertos já era perceptível, no imaginário da elite brasileira uma certa submissão intelectual aos conhecedores da lei, como se estes se encontrassem um patamar acima dos simples mortais.

A impostação da voz, o olhar de cima para baixo, o uso do “juridiquês” e a toga preta, tem sua origem remota e podem até explicar um certo equívoco comportamental de alguns que passaram a se portar como cidadãos acima de qualquer suspeita.

Em anos recentes, alguns segmentos das chamadas cortes superiores assumiram parcelas cada vez maiores de mando, com o risco de se transformarem em um poder quase absolutista, a última palavra em tudo, e não só em temas estritamente constitucionais.

O oportunismo das velhas e novas raposas políticas não perdeu tempo. Temas que facilmente emperravam no Congresso foram demandados para as Cortes Superiores com uma roupagem de constitucionalidade, na maioria das ocasiões para queimar esse ou aquele candidato.

Algumas vezes, assuntos de prevalência são pautados, como a chamada Lei Seca. Mas, deve se considerar, que o assunto poderia ser resolvido perfeitamente no âmbito técnico do poder executivo ou nos tribunais das esferas inferiores.

A Associação Brasileira de Restaurantes e Empresas de Entretenimento (Abrasel), a Confederação

Nacional do Comércio (CNC) e a Associação Brasileira das Empresas de Gastronomia, Hospedagem e Turismo entraram com Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs), questionando o uso dos bafômetros e a proibição de comercialização de bebidas alcoólicas nas estradas federais.

O Plenário do Supremo Tribunal Federal ao julgar coletivamente essas ADIs considerou como constitucional as normas que restringem a comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais e a classificação como infração autônoma de trânsito da recusa em fazer o teste do bafômetro, pois visam a proteger a coletividade e o direito à vida.

Destaca-se, aqui o voto do ministro André Mendonça, ao lembrar que *a liberdade do indivíduo não pode se sobrepor à da coletividade*.

A Corte Superior neste caso procedeu de acordo com o que se espera, em defesa dos legítimos interesses da família e da coletividade. Entretanto para resgatar plenamente sua respeitabilidade, precisa circunscrever-se ao seu exclusivo papel constitucional, espelhando-se nos grandes nomes do passado que se pronunciavam apenas nos autos. Resgatar o passado equivale a reconquistar a admiração e o apoio no presente.

* 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.

De cada 10 quilômetros de rodovias estaduais, 7 estão em estado de conservação regular, bom ou ótimo

Em Santa Catarina, de cada 10 quilômetros de rodovias estaduais, que são as chamadas SCs, 7 quilômetros estão em regular, bom ou ótimo estado. É o que mostra a última atualização do levantamento realizado periodicamente pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) utilizado como ferramenta para orientar ações de manutenção e restauração de estradas.

O quadro é resultado do investimento na área. De 2019 até agora, foram aplicados R\$ 307,22 milhões em ações que vão desde o tapa buracos e roçada até a revitalização do pavimento.

Já em obras de maior porte, como implantação, pavimentação, ampliação ou duplicação de estradas, o investimento atual passa de R\$ 1,2 bilhão. E irá alcançar a marca de R\$ 3 bilhões com as estradas que estão em processo de licitação.

A melhora do cenário nos últimos três anos e meio reflete a prioridade dada à infraestrutura. “Estradas em boas condições, além de propiciar mais segurança e conforto, atraem investimentos, movimentam a economia, geram empregos”, destaca o governador Carlos Moisés.

Se compararmos os investimentos realizados em conservação rodoviária em 2018 e em 2022, por exemplo, o valor aplicado quase que triplicou. Foram R\$ 32,27 milhões investidos em todo ano de 2018 e R\$ 118 milhões em 2022 apenas entre janeiro e abril.

A metodologia utilizada na avaliação das estradas tem como ferramenta o aplicativo Levantamento Visual Contínuo (LVC), desenvolvido pela equipe de Inovação da SIE. Diferentemente de estudos de outras entidades, como Fiesc e CNT, que avaliam os principais eixos rodoviários, a Secretaria de Infraestrutura monitora todos os 5.077 quilômetros de estradas estaduais (SCs) pavimentadas. Em 2018, um levantamento da Fiesc chegou a apontar que 74% das rodovias precisavam de melhorias.

Quem opera o LVC, em campo, são os engenheiros fiscais da secretaria, por meio de vistorias periódicas, divididas quilômetro a quilômetro, em todas as estradas pavimentadas que fazem parte do Plano Rodoviário Estadual (PRE).

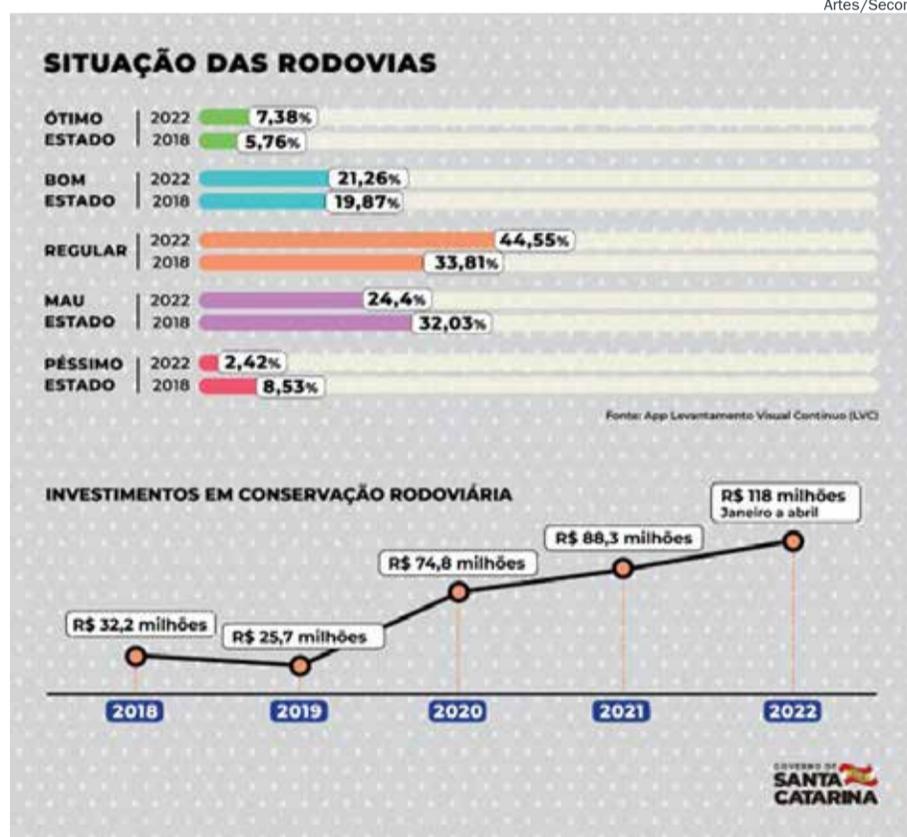


Julio Cavalheiro/Secom

Durante o processo, são atribuídos conceitos aos elementos rodoviários pré-definidos por meio do aplicativo, como imperfeições do pavimento, si-

nalização e roçada.

Os números demonstram uma melhora geral do estado das rodovias desde 2019. Para se ter uma ideia, o



Artes/Secom



Maurício Vieira/Secom

Relatório Anual de Manutenção relativo ao ano de 2018 (que usava metodologia semelhante, mas foi realizada por empresa privada contratada pelo então Deinfra) apontava que 40,56% estavam em estado péssimo ou ruim, completamente esburacadas. Com o trabalho que vem sendo realizado, o número de rodovias consideradas ruins ou péssimas, em 2022, caiu para 26,82%. Em 2022, 2,42% das rodovias estaduais são consideradas péssimas. Em contrapartida, 73,19% são tidas de regulares a ótimas.

ENTENDA O LEVANTAMENTO

Para categorizar a situação das rodovias em ótimo, bom, regular, mau e péssimo, o LVC leva em consideração critérios como a situação do pavimento (avalia e classifica o estado de degradação do pavimento, levando em consideração os principais defeitos da superfície, tais como trincas, buracos, afundamento de trilha de rodas, remendos, ondulações, exsudação, escorregamentos e desgaste superficial), acostamento, limpeza da plataforma estradal, drenagem e sinalização (vertical e horizontal).

RODOVIAS FEDERAIS

Ainda que a responsabilidade sobre a conservação e revitalização das rodovias federais - as chamadas “BRs” - seja do Governo Federal, o Governo do Estado de Santa Catarina também está aportando recursos em BRs que ficam em solo catarinense. O objetivo é dar celeridade a obras que andavam a passos lentos ou estavam paralisadas, mas que são de extrema importância para quem vive aqui. De novembro do ano passado até o último dia 26 de abril, haviam sido investidos R\$ 170 milhões nas BRs 470, 163, 280 e 285.

Ao todo, o governo do Estado, com aval da Assembleia Legislativa, previu a destinação de R\$ 465 milhões para quatro rodovias - R\$ 300 milhões para a duplicação da BR-470, R\$ 50 para a BR-280, R\$ 100 milhões para a BR-163 e R\$ 15 milhões para conclusão da BR-285. “Quem trafega por essas rodovias, enfrenta congestionamentos, sofre acidentes, são os catarinenses”, justifica o governador Carlos Moisés.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Cenário do sofrimento no trânsito.

A irritabilidade é o primeiro sintoma manifesto e é quase sempre uma resposta excessiva a esse estímulo de ansiedade no trânsito, é na realidade uma resposta dos sentimentos de indivíduo. Manifesta-se com maior ou menor intensidade dependendo da personalidade, formação, caráter e uma série de outros fatores.

O aumento do potencial elétrico nas pessoas pode ocasionar perturbações nas funções dos neurotransmissores.

Sabemos que torres de celular, antenas de TV e altos níveis de poluição eletromagnética na atmosfera provocam aumento do potencial bioelétrico que é capaz de provocar alterações nas ligações neuronais e baixa produção de serotonina. Esta substância é além de sedativa, calmante é aquela capaz de elevar o humor e produzir sensação de bem-estar e conforto.

Na lentidão e engarrafamento do trânsito com estresse e desvitalização bioenergética, perde-se o controle dos impulsos, ocorre queda da serotonina que por sua vez reduz os neurotransmissores controladores do comportamento explosivo (diz-se que o indivíduo está com pavio curto).

Outros fatores psicológicos e psiquiátricos como compulsão, depressão, ansiedade, problemas afetivos, agressividade têm baixa produção da serotonina. É essa serotonina elevada que nos mantém alegres, bem-humorados, tolerantes e em equilíbrio. É na realidade um dos mais importantes neurotransmissores.

A perda do controle significa que o nível de serotonina está baixo, podemos aí reagir com distúrbios de comportamento dependendo daqueles fatores psicológicos, psiquiátricos e outros fatores pessoais. Pode-se chegar à impulsividade, agressividade e a violência verbal, gestual e física, o que é hoje comum no nosso trânsito.

O distúrbio de comportamento pode manifestar-se também com negligência e imprudência como produto da agressividade.

Tudo isso causa no motorista envolvido nesse trânsito louco dos grandes centros, dano físico, psicológico e social, tem a saúde comprometida. Doenças primárias afloram e o potencial orgânico fragiliza-se, surgem sinais, sintomas e doenças.

A inalação dos poluentes produzidos pela queima de combustível, a condição climática e muitos outros fatores são desencadeantes. Nos portadores de um perfil potencialmente psicológico ou psiquiátrico os surtos afloram e podem agravar-se.

Tudo isso são causas do “Road Rage” (Fúria no Trânsito).

Outros sinais e sintomas podem ser percebidos, como:

- Frequência cardíaca aumentada, batimentos irregulares
- Elevação da pressão arterial
- Dor no estômago, enjoo
- Extremidades frias, transpiração

Os que mais sofrem são as pessoas tensas, apressadas e ansiosas.

O que fazer:

- Buscar permanentemente o equilíbrio

- Não buscar explicações para o problema, relaxe

- Coloque música ambiente, sente-se confortavelmente

- Faça alongamento, mantenha o bom humor

- Converse com o carona ou parceiro de infortúnio

- Troque gentilezas, coloque uma coisa doce na boca

Lembre-se que todos que estão no trânsito são parceiros do infortúnio e não inimigos. O autoestímulo, bem como o estímulo dos outros seja com um sinal de positivo, com uma palavra de conforto, com simples brincadeira serão certamente agentes atenuantes do desgaste físico, mental e social que todos estão a vivenciar.

Uma conversa, uma brincadeira podem aumentar a liberação de serotonina e sairmos daquela realidade para momentos felizes como quando nos ocupamos com outra atividade de lazer.

Essa agonia no trânsito não pode, não deve ser absorvida, interiorizada para não repercutir no equilíbrio orgânico. Temos que conviver no trânsito com serenidade, equilíbrio para que possamos utilizar da maneira mais correta as funções cerebrais para ter uma direção segura.

* 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.

Procura pela versão da CNH também em formato digital aumenta 40% em Santa Catarina

Prática, segura e com o mesmo valor jurídico da versão em papel, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) Digital tem despertado interesse dos catarinenses. Disponível desde 2019, a opção também pela versão eletrônica cresceu 40% de 2020 para 2021.

Hoje, o Detran disponibiliza duas versões do documento: apenas impresso ou impresso e digital. O motorista pode optar por um dos dois modelos no momento da renovação ou quando tirar a CNH pela primeira vez.

Desde o início deste ano, o Detran de Santa Catarina emitiu 150.328 CNHs de papel e 198.985 nas duas versões: impressa e digital, ou seja, quase 50 mil a mais do que o documento apenas impresso.

Para obter a versão é muito simples. Quem já tem a CNH com QRCode no verso é só baixar o aplicativo “Carteira Digital de Trânsito” armazenando todas as

informações da CNH impressa. Para os motoristas que possuem apenas a impressa e sem QR-Code, é preciso solicitar uma segunda via e ir presencialmente a uma Ciretran para atualização dos dados.

“Com a CNH Digital, o motorista não tem mais a necessidade de portar a versão impressa do documento, pois ele pode conduzir seu veículo portando a versão eletrônica em seu celular. Ao ser abordado, por exemplo, deverá acessar o aplicativo e apresentar o documento à autoridade de trânsito”, explica a gerente de Habilitação do Detran, Thaís Cristina Spohr Zanchet.

:: Número de **CNHs emitidas em Santa Catarina**
2020: 372.846 somente impressas e 359.251 impressas e digitais

2021: 478.695 impressas e 503.637 impressas e digitais

2022 (até início de maio): 150.328 impressas e 198.985 impressas e digitais



Mais de 650 brasileiros são multados por dia pelo uso do celular no trânsito

Mesmo sabendo dos riscos, o uso do celular no trânsito é uma das infrações mais flagradas no Brasil. Foram mais de 240 mil multas só em 2021.

Já está mais do que comprovado que o uso do celular no trânsito é uma das principais causas de distração ao volante. No entanto, saber disso não é o suficiente para impedir que os condutores o utilizem.

Dados divulgados pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) mostram que essa é uma das infrações mais flagradas no Brasil. A grande campeã ainda é o excesso de velocidade, mas talvez pelo fato de ser mais fácil de ser verificada (através de equipamentos eletrônicos de fiscalização). Basta sair às ruas, porém, para constatar que o número de pessoas que usam o celular ao volante é muito mais frequente do que a fiscalização consegue registrar.

De acordo com os números retirados do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), referentes ao ano de 2021, cerca de 675 brasileiros se arriscam todos os dias ao utilizar o aparelho enquanto dirigem, o que significa que, a cada hora, 28 condutores negligenciaram a atenção ao volante, reforçando uma das principais causas de sinistros de trânsito no Brasil. No total, foram registradas 246.438 infrações de trânsito por uso de celular no ano de 2021 no Brasil.

Ainda conforme o Renainf, entre os estados brasileiros que se destacam por acumular os maiores números desse tipo de infração, São Paulo lidera concentrando mais de 22% dos registros nesse período, com 91.362 ocorrências. Em seguida vêm os estados de Minas Gerais e Goiás, com 30.843 e 16.971 infrações contabilizadas, respectivamente.

Tecnologia embarcada nos veículos: segurança ou distração?

Pesquisas mapeadas pela Abramet indicam que o telefone celular é o responsável por quase 50% das atividades



que resultam em Falha de Atenção ao Conduzir (FAC).

Além do perigo de provocar sinistros graves, inclusive gerando vítimas fatais, o uso do celular no trânsito é uma infração de natureza gravíssima.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), aquele que for flagrado pelas autoridades de trânsito segurando ou manuseando o celular enquanto dirige, terá que desembolsar R\$ 243,47 em multa, além de ganhar sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Para Antônio Meira Júnior, presidente da Abramet, essa atitude coloca em risco a própria integridade do condutor infrator. Além, é claro, de todos aqueles que compõem a dinâmica do trânsito.

“Os números refletem parte um problema que deve ser enfrentado por todos. Possivelmente o número de pessoas que utilizam o celular na direção é muito maior. E isso nos leva a reforçar a necessidade de maior conscientização e engajamento da sociedade. E nesse sentido, reduzir os sinistros e preservar vidas no trânsito”, afirma.

Dirigir às cegas

Conforme Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, dirigir é um ato que exige muito do

condutor. Segundo ele, todas as capacidades físicas, mentais, a concentração, a atenção, a disposição, o bem-estar, influenciam na segurança com que é feita a condução.

“O uso do celular no trânsito se tornou um grande problema. As pessoas não conseguem resistir aos benefícios de ter à mão não só um telefone, mas um computador. Ele coloca o condutor em contato com as redes sociais, com as notícias dos sites que ele gosta e assim por diante. Combinando a falta de percepção dos perigos que existem no trânsito com esta vontade de usufruir de tudo o que a tecnologia oferece, nós temos a receita de um fator cada vez mais presente nos acidentes de trânsito, que é a distração causada pela tecnologia de comunicação”, explica.

Ainda segundo o especialista, cada segundo de distração significa percorrer 17 metros sem olhar devidamente para o que está acontecendo no trânsito.

“Em velocidades maiores, como a 100 km/h, um segundo significa dirigir 27 metros às cegas. Já, a 110 Km/h significa 30 metros às cegas. Ou seja, em vias urbanas tem situações onde para ler uma mensagem que foi postada numa rede social, o condutor pode passar uma quadra inteira sem dar a devida atenção para aquilo que está na sua frente”, alerta

Mariano.

Para Mariano, mesmo as ligações feitas pelo sistema viva-voz representam perigo. “A atenção dedicada à conversa telefônica, em muitos casos, já pode ser aquela atenção que vai faltar para o condutor conseguir, por exemplo, se livrar de uma situação de risco”, finaliza.

Campanha

Por ocasião do Maio Amarelo 2022, a Abramet preparou a campanha Toque pela Vida. O objetivo é contribuir no esforço de prevenção ao sinistro de trânsito. Além disso, para a conscientização da sociedade sobre a responsabilidade de cada cidadão na construção de uma mobilidade saudável e segura. Ela terá duração de um ano e destacará os principais fatores que influenciam na segurança e na saúde dos condutores. Como, por exemplo, uso do celular no trânsito, consumo de álcool e drogas, excesso de velocidade, uso do cinto de segurança, da “cadeirinha” e do capacete, sono, saúde do condutor e condições do veículo.

“Ao apoiarmos o Maio Amarelo, damos mais uma contribuição para este debate. Nesse sentido, chamamos a atenção da sociedade para a necessidade de prevenção. E, ainda, alertando para alguns fatores de risco de sinistro. Como, por exemplo, o uso do celular no trânsito”, acrescenta Meira Júnior.

Pontuação da CNH: veja mitos e verdades

A pontuação da CNH é um dos temas que mais levanta dúvidas nos condutores, ainda mais com as recentes mudanças na legislação de trânsito. Veja mitos e verdades!

Infração de trânsito é qualquer desobediência às leis e normas contidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Além de colocar em risco a segurança de todos na via, elas têm a multa como penalidade e podem pesar tanto no bolso assim como na habilitação dos condutores. Nesse sentido, a pontuação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é um dos temas que mais levanta dúvidas nos condutores, ainda mais com as recentes mudanças na legislação de trânsito. Por isso decidimos abordar mitos e verdades sobre a pontuação da CNH.

Eu posso perder a CNH por cometer infrações de trânsito? Qual é o número de pontos para ter a CNH suspensa? Quando se perde a CNH? Como funciona o processo de suspensão do direito de dirigir? O Portal do Trânsito listou essas e outras respostas sobre o tema.

Veja mitos e verdades sobre a pontuação da CNH

Para suspensão do direito de dirigir é levada em conta a gravidade das infrações

Verdade. As regras relacionadas à suspensão do direito de dirigir tiveram alterações no ano passado. E nessa mudança, o limite de pontos na CNH para fins de suspensão do direito de dirigir aumentou e, além disso, passou a ser levada em consideração a gravidade das infrações cometidas.

Conforme as novas regras, será aberto processo de suspensão da CNH sempre que o condutor atingir ou exceder a:

20 pontos, no período de 12 meses, caso constem duas ou mais infrações gravíssimas.

30 pontos, no período de 12 meses, caso conste uma infração gravíssima.

40 pontos, no período de 12 meses, caso não conste nenhuma infração gravíssima.

Se eu pagar a multa, os pontos expiram

Mito. O pagamento da multa não cancela os pontos da CNH do condutor. Cada pontuação fica ativa por um ano a partir da data do cometimento da infração. Isso significa que é possível ter pontos que expiram, por exemplo, em datas diferentes. Uma infração cometida em setembro de 2021 expira em setembro de 2022, uma de janeiro de 2022 vence em janeiro de 2023, e assim por diante.

Para motoristas com EAR na CNH não é levada em conta a gravidade da infração para fins da suspensão do direito de dirigir

Verdade. Para motoristas com notação EAR (Exerce Atividade Remunerada) na CNH, por exemplo, o limite para suspender a CNH é de 40 pontos, independente do tipo de infração cometida.

Se eu fizer o Curso de Reciclagem uma vez e tiver o direito de dirigir suspenso novamente, não preciso mais fazer o curso

Mito. Toda vez que o condutor tiver o direito de dirigir suspenso, ele deverá, para recuperar a sua CNH, passar pelo Curso de Reciclagem, independente se já tiver feito o curso em outra ocasião.

Existem infrações de trânsito que levam à suspensão direta do direito de dirigir

Verdade. A penalidade de suspensão do direito de dirigir pode ser aplicada mesmo sem ser excedido o número máximo admissível de pontos no período de 12 meses. Ou seja, certos crimes ou infrações podem levar à suspensão direta da CNH.

Veja quais são elas:

- Promover ou participar de competição não autorizada, racha, exibição ou demonstração de perícia;
- Disputar, em via pública, corrida por espírito de competição ou rivalidade;
- Praticar manobras perigosas, arrancadas, derrapagens ou frenagens;
- Ameaçar a segurança de pedestres ou outros veículos;
- Dirigir em velocidade superior à máxima permitida em mais de 50%, em qualquer via;
- Transpor bloqueio policial;
- Em caso de sinistro, deixar de sinalizar, bem como afastar o perigo, identificar-se, prestar informações ou acatar determinações da autoridade;
- Deixar de prestar ou providenciar socorro à vítima ou abandonar o local;
- Dirigir sob a influência de álcool bem como de outra substância psicoativa que determine dependência (suspensão de 12 meses);

- Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa;
- Usar qualquer veículo para interromper, restringir ou perturbar a circulação, sem autorização do órgão de trânsito com circunscrição sobre a via;
- Conduzir veículo das categorias C, D ou E com exame toxicológico vencido há mais de 30 dias.
- Para motociclistas e condutores de ciclomotores, além das citadas:
- Não usar capacete bem como vestuário exigido por lei;
- Transportar passageiro sem capacete ou fora do banco;
- Fazer malabarismos ou equilibrar-se em uma roda;
- Transportar criança menor de 10 anos ou sem condições de se cuidar.

Já que tenho muitas infrações em meu nome, posso passar os pontos para outra pessoa

Mito. Além de mito é crime. Em outras palavras, a Lei exige que as informações prestadas pelo proprietário sejam verídicas. No entanto, ocorrem situações nas quais o proprietário é o real infrator, mas, provavelmente por estar perto do seu limite de pontos, solicita a um parente ou amigo que aceite ser indicado como o condutor infrator e receba os pontos no seu prontuário. Essa transferência de pontos é irregular e ilegal. De acordo com o Art. 299 do Código Penal, considera-se a prática como crime de falsidade ideológica.

Quem assume os pontos sem ser o real infrator pode ser penalizado com reclusão de um a cinco anos e multa.

A lei de trânsito permite a indicação do condutor, desde que seja feita corretamente. A permissão para transferir os pontos existe para que a punição e as penalidades recaiam sobre o real infrator.

Existem infrações que não somam pontos na CNH

Verdade. A Lei nº 14.071/2020, que alterou o CTB no ano passado, determinou que uma série de infrações não tivessem mais como penalidade a adição de pontos ao prontuário da CNH. Nesse sentido, é importante destacar que, embora não somem mais pontos, elas continuarão gerando multas e medidas administrativas.

São elas:

- Todas aquelas praticadas por passageiros de transporte rodoviário;
- Infrações que preveem a suspensão da CNH como penalidade;
- Quando as placas do veículo estiverem em desacordo com o CONTRAN;
- Conduzir veículo com cor ou característica alterada;
- Conduzir veículo de carga com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas no CTB;
- Dirigir sem os documentos de porte obrigatório – que são a CNH e o CRLV;
- Deixar de registrar o veículo no prazo de 30 dias;
- Deixar de dar baixa no registro de veículo que deu perda total, além disso, seja irrecuperável ou definitivamente desmontado;
- Não atualizar o cadastro de registro do veículo, bem como da CNH.





JUDICIÁRIO

Bafômetro: multa a motorista que recusa teste é válida, decide STF

O Supremo Tribunal Federal (STF) validou a regra do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que impõe a aplicação de multa, a retenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e apreensão da CNH por um ano a motoristas que se recusam a fazer teste do bafômetro, exames clínicos ou perícias visando aferir eventual influência de álcool ou outra substância psicoativa. O colegiado também manteve a proibição de venda de bebidas alcoólicas em estabelecimentos nas margens das rodovias federais.

O julgamento de três ações que discutiam a constitucionalidade dessas normas foi concluído no dia 19 de maio. O exame da matéria começou no dia anterior, com as manifestações das partes, da Procuradoria-Geral da República e de terceiros interessados e o voto do relator, ministro Luiz Fux, presidente do STF.

Bafômetro

A recusa ao bafômetro é ob-



jeto do Recurso Extraordinário (RE) 1224374, com repercussão geral (Tema 1.079), interposto pelo Detran do Rio Grande do Sul (Detran-RS) contra decisão do Tribunal de Justiça local (TJ-RS) que anulou o auto de infração lavrado contra um motorista que se recusara a fazer o teste. Segundo o TJ-RS, as normas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que instituíram essa infração autônoma (artigos 165-A e 277, parágrafo 3º), são arbitrarias, pois a mera recusa não comprova a embriaguez.

Por unanimidade, prevaleceu o entendimento do minis-

tro Fux no sentido de que, como a recusa à realização de testes não constitui crime e implica apenas sanção administrativa, não há violação ao princípio da não autoincriminação, regra utilizada em procedimentos penais.

Segundo o colegiado, a tolerância zero é uma opção razoável, proporcional e legítima do legislador para enfrentar o perigo da direção sob os efeitos do álcool, e a sanção à recusa aos testes é um meio eficaz de garantir o cumprimento da proibição. Com isso, foi cassada a decisão do TJ-RS e restabele-

cido o auto de infração.

Venda de bebidas

A proibição da comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais, prevista na Lei 11705/2008 (artigos 2º, 3º e 4º), era discutida nas Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) 4017 e 4103, ajuizadas pela Confederação Nacional do Comércio (CNC) e pela Associação Brasileira de Restaurantes e Empresas de Entretenimento (Abrasel), respectivamente. As entidades alegavam que o tratamento diferenciado entre estabelecimentos comerciais na cidade e em rodovias afronta o princípio constitucional da isonomia.

Por maioria, o colegiado declarou a improcedência das ADIs, sob o fundamento de que a restrição é adequada, necessária e proporcional, além de contribuir para a redução de acidentes e a preservação da integridade física de todos que trafeguem nas rodovias federais. Para o Plenário, a ve-

dação não viola os princípios da isonomia ou da livre iniciativa.

Ficou vencido, nesse ponto, o ministro Nunes Marques. Segundo ele, não há dados que indiquem relação de causalidade entre a venda de bebidas nas estradas e acidentes. Ele considera que a norma representa cerceamento da liberdade econômica de pequenos comerciantes em todo o território nacional.

Tese

No RE 1224374, foi fixada a seguinte tese de repercussão geral, que servirá de paradigma para a resolução de, pelo menos, 1.020 casos semelhantes sobrestados em outras instâncias: “Não viola a Constituição a previsão legal de imposição das sanções administrativas ao condutor de veículo automotor que se recuse à realização dos testes, exames clínicos ou perícias voltados a aferir a influência de álcool ou outra substância psicoativa (artigo 165-A e artigo 277, parágrafos 2º e 3º, todos do Código de Trânsito Brasileiro)”.

STJ derruba decisão que exigia volta do licenciamento de veículos em papel moeda

O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Humberto Martins, suspendeu no dia 20 de maio uma liminar do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) que determinava a volta do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) impresso em papel moeda. A pedido de entidades representativas dos despachantes de Santa Catarina, a decisão do TRF4 invalidou as normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que instituíram o documento digital e permitiram sua impressão em papel simples pelo próprio dono do carro.

Ao suspender a liminar, Humberto Martins considerou que a volta do documento em papel moeda, substituindo o documento digital adotado pelo Contran, representaria lesão à economia pública, por gerar despesa anual superior a R\$ 603 milhões, “cuja imprescindibilidade relativa à segurança não se encontra bem definida nos autos”. Segundo ele, diante dessa expectativa de custo, convém que o tema seja discutido amplamente e que qualquer mudança só venha a ser implementada após a conclusão definitiva do processo que tramita na Justiça Federal.

A Resolução 809/2020 do Contran



Ministro Humberto Martins

instituiu o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo em meio digital (CRLV-e) para substituir o tradicional documento emitido em papel moeda, todos os anos, pelos Detrans estaduais.

Alegado risco de falsificação e adulteração

As entidades de despachantes questionaram judicialmente a medida. Em um primeiro processo, o TRF4 concedeu liminar para suspender os dispositivos da resolução que determinavam a expedição do documento apenas no formato digital. O Contran, então, baixou a Portaria 198, segundo a qual, se o proprietário optasse pelo CRLV em meio físico, deveria imprimi-lo em papel A4 comum branco. As

entidades entraram com nova ação, alegando que nessas condições o documento não atenderia os requisitos de segurança do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Na liminar contestada perante o STJ, o TRF4 considerou que os artigos 121 e 131 do CTB dão ao proprietário do veículo a possibilidade de optar pelo documento impresso em papel moeda.

No pedido de suspensão da liminar, a União afirmou que a medida subverte todo o projeto de evolução tecnológica, de segurança e de economicidade que culminou na criação dos sistemas eletrônicos para uso do CRLV-e.

Segundo a União, não cabe ao Judiciário avaliar os critérios de conveniência e de oportunidade para a edição da resolução em debate, tampouco se há mais riscos de falsificações ou adulterações, porque tais questões estariam inseridas no mérito administrativo.

Economia e avanço tecnológico que não podem ser desprezados

Ao analisar o caso, o ministro Humberto Martins afirmou que a lesão à economia pública se caracteriza pelo impacto financeiro que a decisão do TRF4 impõe

ao país, ao determinar uma forma específica de expedição de documentos.

A liminar, comentou o presidente do STJ, acaba por desprezar a economia obtida com o avanço tecnológico, gerando custos e atingindo o proveito de todo o investimento feito pelo poder público no novo sistema.

“Não só o que teria que se gastar com a implantação da decisão judicial impugnada caracteriza a lesão, mas também o que já se gastou para o atingimento de nível tecnológico que permita a viabilização do documento em questão por meio digital e, quando muito, impresso em simples papel A4”, fundamentou Martins.

O ministro lembrou que esse impacto teria efeito cascata, pois, além da necessidade de adaptação por parte da União, todos os estados e o Distrito Federal, por meio de seus Detrans, teriam que se adequar ao retorno da impressão dos documentos em papel moeda.

Segundo Humberto Martins, sem um debate exaustivo – que deve ocorrer no processo original, até o seu trânsito em julgado –, não se justifica tamanha interferência na organização administrativa do Executivo.



Colete com número da placa poderá ser obrigatório para motociclistas

Tornar obrigatório o uso de colete por motociclistas e passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Esse é o tema do PL 1275/2022 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Vinicius Carvalho (PSL/RR), a proposta pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para exigir o acessório para circulação em vias públicas, assim como se exige o capacete de segurança, viseira ou óculos de proteção.

Conforme o deputado, centenas de assaltos e sequestros ocorrem todos os dias nas cidades brasileiras, praticados muitas vezes por criminosos que utilizam motocicletas, motonetas ou ciclomotores. “Utiliza-se muito os veículos de duas rodas para o cometimento desse tipo de delito. Isso porque eles possibilitam deslocamentos rápidos no intenso trânsito urbano. E, além disso, dificultam a identificação do condutor e do passageiro, em razão da obrigatoriedade de utilização do capacete”, argumenta.

Ainda de acordo com Carvalho, a posição dos caracteres nas costas facilitará a identificação do veículo por parte das autoridades policiais, possibilitando chegar aos criminosos.

“Esperamos com esta medida, de baixo impacto financeiro bem como de fácil aplicabilidade, inibir a utilização desse tipo de veículo para a prática dos atos ilícitos citados. Além disso, busca-se instrumentalizar os órgãos de investigação para o desvendamento dos crimes e possibilitar a



punição dos malfeitores”, finaliza.

Outro PL que prevê colete para motociclistas

Um outro PL, que tramita no Senado desde 2012, também pretende tornar obrigatório o uso de colete para motociclistas, no entanto, seria um colete com airbag. Além do colete airbag, no PL também constam como itens obrigatórios capacete, botas, luvas e vestimenta que cubra todo o corpo. A matéria é de autoria do senador Humberto Costa (PT/PE) e aguarda designação de relator na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) do Senado.

Tramitação

O PL foi apresentado recentemente e aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

Senador pretende incluir educação para o trânsito nos currículos da educação básica

Incluir a educação para o trânsito nos currículos da educação básica. Esse é o tema do novo Projeto de Lei do senador Fabiano Contarato (PT-ES).

O PL pretende alterar a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.

“Ainda que órgãos responsáveis pelo controle do trânsito promovam louváveis programas educativos, é pertinente incumbir às escolas a obrigação de trabalhar o tema. Assim, preparando as novas gerações de pedestres, motoristas e motociclistas para o exercício responsável da direção de veículos. E, também, a utilização consciente das vias públicas”, afirma o senador.

A proposição articula a Lei de Diretrizes e Bases (LDB) da educação nacional ao Código de Trânsito Brasileiro. Atualmente o CTB diz “a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação”.

Forma transversal

Como essa mesma determinação ainda não consta na



LDB, Contarato considera urgente que os currículos da educação básica abordem, de forma transversal, a “educação para o trânsito”.

“Precisamos trabalhar de forma coletiva para reduzir a calamidade dos acidentes de trânsito envolvendo mortes e outros danos irreparáveis. Não atingimos a meta de reduzir em 50%, o número de mortes em acidentes, conforme estipulado pela Organização Mundial da Saúde (OMS)”, frisa o senador.

De acordo com Contarato, as escolas são espaços de excelência para provocar mudanças desde já nos ambientes familiares.

NOTA DO EDITOR: Sem dúvida alguma é imperativo que a educação básica é o ambiente ideal para inculcar nas novas gerações os conceitos da educação do trânsito. Todavia, faltou à assessoria do nobre deputado informá-lo de que tal premissa já é prevista no Código de Trânsito Brasileiro, faltando apenas sua regulamentação.

Senado Federal aprova criação do Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito

Você, provavelmente, já ouviu falar no Dia Mundial em Memória às Vítimas de Trânsito. Ele é celebrado no segundo domingo do mês de novembro. Agora, o Plenário do Senado aprovou o PL 5189/2019 do senador Fabiano Contarato (PT-ES) instituindo o Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito, a ser memorado, anualmente, no dia sete de maio. A matéria vai agora à Câmara dos Deputados.

Justificativa

De acordo com o Ministério da Saúde, apenas no ano de 2016, o Brasil registrou 37.345 mortes relacionadas a acidentes de trânsito. Além disso, segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), 600 mil pessoas ficam com sequelas permanentes a cada ano.

Militante da causa do trânsito seguro, Contarato foi delegado de delitos de trânsito e diretor-geral do Detran no Espírito Santo.

“Além da imensurável dor que os acidentes causam, estimativas apontam que os custos anuais associados a eles superam os R\$ 52 bilhões. O impacto social dessa situação é calamitoso. Vivi de perto a desoladora situação das vítimas de acidentes de trânsito e de suas famílias, que tanto padecem frente ao sofrimento da perda de um ente querido”.

O senador defende a necessidade de promover conscientização pública sobre o tema, bem como amparar as famílias que sofrem a perda de entes queridos. “A fim de manter viva a memória de todas as vítimas e de jamais abaxarmos o nível de alerta para a segurança no trânsito. Nesse sentido, instituir o Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito estende a todo território nacional um ato simbólico que auxilie no amparo das famílias das vítimas”, assinala o senador.

Por que dia 7 de maio?

Contarato explicou que a data escolhida tem a ver com um acidente de grandes proporções que chocou o País.

“Num cenário nacional de tantas mortes, torna-se um grande desafio escolher uma data para tal ato. No entanto, por ser um caso que muito me tocou e que chocou a todo país, acredito que a escolha do dia 7 de maio é uma data apropriada para memorarmos a presente questão. Isso porque, nesse fatídico dia, na cidade de Curitiba-PR, o então deputado estadual Fernando Ribas Carli Filho, dirigindo embriagado, em escandaloso excesso de velocidade e com a CNH cassada veio a colidir com o carro em que estavam Gilmar Rafael Souza Yared e Carlos Murilo de Almeida. Dois jovens em tenra idade que tiveram as vidas ceifadas por um homem que deveria, acima de todos, respeitar as leis”, declarou.

Afinal, é proibido pilotar moto descalço?

O CTB nada diz a respeito de dirigir ou pilotar descalço. No entanto, é extremamente recomendável que um calçado seja utilizado.

No mês passado falamos sobre a possibilidade ou não de conduzir veículos calçando chinelos, o que resultou em dúvidas sobre dirigir ou pilotar moto descalço.

Para esclarecer essas dúvidas, a equipe do Portal do Trânsito conversou com o advogado especialista em trânsito, Carlos Crepaldi Junior.

Portal – Afinal, é proibido pilotar moto ou dirigir carros, ônibus ou caminhões, descalço ou apenas não é recomendado?

Carlos Crepaldi Junior – O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) nada diz a respeito de dirigir ou pilotar descalço. Logo, considerando que a administração pública só pode agir em conformidade com a lei, não há qualquer dúvida que não é proibido dirigir ou pilotar descalço.

Entretanto, é extremamente recomendável que um calçado seja utilizado, principalmente quando falamos de motocicletas, uma vez que, em casos de sinistros, as sequelas podem ser bem mais graves caso se esteja descalço.

Portal – Quais são os calçados ideais para dirigir e pilotar e quais são os indevidos ou proibidos?

Carlos Crepaldi Junior – Os calçados ideais são aqueles que se firmam aos pés. No entanto, dúvidas surgem a respeito do que seria calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais.

O Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito traz um norte a esse respeito, vez que define calçado que não se firme aos pés como sendo aquele que não possui formato que envolva o calcanhar, a exemplo sandálias sem alça traseira. Já os que comprometem o uso dos pedais têm-se aqueles que por seu formato, altura ou composição prejudicam a perfeita utilização dos comandos.

Portal – Quais são os riscos para quem pilota uma moto ou dirige um veículo descalço?

Carlos Crepaldi Junior – Evidente que a condução de veículos sem calçados é um fator que deve ser ponderado pelos motoristas e, principalmente, pelos motociclistas. Os calçados, além de protegerem os pés em casos de eventuais sinistros, garantem maior segurança na própria condução, evitando que

calçados proibidos possam se prender nos pedais do veículo ou que os pés descalços possam escorregar. Protege-se os condutores e, principalmente, os usuários da via.

Portal – Há dados estatísticos que apontam esses riscos ou o número de acidentes ou de mortes devido à condução de veículos por motoristas descalços?

Carlos Crepaldi Junior – De acordo com um levantamento efetuado pelo DETRAN-MT, em 2020, naquele estado, foram mais de 11 mil infrações por condução com calçados inadequados.

O número reflete o que facilmente se constata no cotidiano, e é bem provável que os demais estados da Federação sigam proporcionalmente a quantidade de infrações cometidas no Mato Grosso.

Portal – Como são feitas as fiscalizações para esses casos?

Carlos Crepaldi Junior – Raras, senão inexistentes, são ações para constatar esse tipo de infração. Nos casos de motocicletas, fica fácil o agente da autoridade de trânsito visualizar o tipo de calçado que o motociclista usa e, sendo possível a autuação sem abordagem, pode ser lavrada infração ao artigo 252 IV do Código de Trânsito Brasileiro.

Já nos casos de veículos, a constatação somente se torna possível com abordagem, sendo certo que esta deveria ser a regra na fiscalização de trânsito.

No entanto, o que se nota é que a exceção, ou seja, a não abordagem, virou a regra, tornando extremamente mais difícil que os agentes flagrem essa conduta.

Portal – Quais são as penalidades para quem pilota motocicleta ou dirige carros ou caminhões descalço?

Carlos Crepaldi Junior – Não há penalidade prevista no CTB para essa conduta.

Portal – Quais são os maiores desafios para conscientizar a população sobre os riscos de dirigir descalço?

Carlos Crepaldi Junior – Os condutores, via de regra, avaliam apenas a multa prevista no CTB quando descumprem uma determinação legal. Tanto é assim que a primeira pergunta que se faz quando alguém vai dirigir descalço é “não dá multa?”, quando a questão correta, e mais importante, deveria ser “não traz risco à minha vida?”. Talvez isso aconteça pela máxima de que acidentes somente acontecem com os outros ou pela falta da questão pedagógica que apenas se efetiva com a abordagem do agente, raras nos dias atuais.

Imaginemos um motociclista que pilota de chinelos e recebe autuação sem abordagem. Ele continua sua condução normalmente e, passados alguns dias recebe em sua residência uma notificação informando ter sido autuado por dirigir com calçados inadequados. Qual será a reação desse motociclista? Pensará ele que tal conduta colocou em

risco sua vida e dos demais? Evidente que não, ao certo, nem se lembrará efetivamente se estava ou não de chinelos na data dos fatos. O sentimento será de raiva, apenas isso.

Entretanto, se o agente o abordasse e explicasse os riscos reais de sua conduta, haveria conscientização, e muito provavelmente, a não reincidência na mesma infração.

Sem abordagem, a conscientização do motociclista somente ocorreria se houvesse sofrido um acidente. A partir de então, buscaria conscientizar os que estão em seu círculo de convivência.

Portal – Quais são as suas considerações finais a respeito da condução de veículos sem calçados apropriados?

Carlos Crepaldi Junior – Embora seja classificado como uma infração de natureza média pelo CTB, quando algo “dá errado” as consequências são severas. Geralmente envolvem acidentes com sequelas irreversíveis ou até óbitos, como em casos em que chinelos se prendem no pedal do acelerador e o condutor não consegue frear o veículo e atropela um pedestre.

Não se pode ignorar os perigos do trânsito. Se algo é classificado como infração, independentemente da gravidade, é porque traz riscos, e a única forma de minimizá-los é respeitando as regras. Os condutores não devem se preocupar com as multas, mas, sim, com as vidas. Assim, certamente evitarão as multas.





MAIO AMARELO: Sinalização viária é essencial para a segurança nas rodovias

Seja no formato de placas indicativas, de alertas ou pinturas no solo, os diversos tipos de sinalização viária auxiliam na fluidez do tráfego nas rodovias.

O motorista que trafega pelas rodovias do estado de São Paulo, por exemplo, conta com uma série de orientações, como a sinalização viária, ao longo do trajeto para garantir que chegue a seu destino com segurança – que é o tema central deste mês dedicado à prevenção de acidentes e óbitos no trânsito, o Maio Amarelo.

A sinalização, um dos pontos centrais na organização do fluxo viário, só se torna realmente eficiente se o condutor conhecer e observar o significado das mensagens e alertas dos dispositivos implantados nas rodovias concedidas sob a fiscalização da ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo.

As principais classificações da sinalização viária são Vertical e Horizontal, visando atender às finalidades de cada situação. Muitas vezes, usa-se as duas modalidades simultaneamente, exatamente para reforçar as ações de segurança no local.

“A sinalização é uma ferramenta indispensável para garantir a fluidez do tráfego e a segurança nas rodovias, pois ela orienta o motorista sobre como conduzir seu veículo em cada trecho e a fazer uma viagem mais tranquila e organizada. São

esses dispositivos que definem os parâmetros de segurança das rodovias”, enfatiza Cibele Alves, Gerente de Sinalização e Segurança da ARTESP.

Veja os tipos de sinalização:

Sinalização vertical

Este tipo de sinalização é composto por placas instaladas nas laterais ou acima das vias, especialmente para controle do fluxo da rodovia, com informações aos usuários sobre direção a ser seguida, distância entre cidades, limite de velocidade, mensagens educativas, alertas etc. No total, há mais de 100 tipos de placas de sinalização vertical reguladas pelo Contrans – (Conselho Nacional de Trânsito) e divididas em três categorias de sinalização:

Regulamentação: Por exemplo, proibido parar e estacionar, sentido proibido etc;

Advertência: quando há uma situação de risco que merece um alerta, como curva sinuosa à direita ou animais na pista;

Indicação: tem por finalidade indicar as rodovias, locais, destinos e distâncias a seguir.

Sinalização horizontal

São as marcações feitas nas pistas para orientar o usuário sobre as condições de utilizações adequadas da via, compreendendo as proibições, restrições e informações, de forma a aumentar a segurança e ordenar os fluxos de tráfego. São confeccionadas

com tintas retrorefletivas (que ajudam a melhorar a visão para o motorista). Divide-se em cinco grupos:

Linhas longitudinais: ordenam os deslocamentos laterais dos veículos estabelecendo regras para ultrapassagem, bem como mudança de faixa etc;

Marcações de canalizações: orientam o fluxo de tráfego para interseções, variação de larguras das faixas, obstáculos nas pistas;

Marcações transversais: delimitam os deslocamentos frontais dos veículos para que o tráfego seja compatível com os cruzamentos e passagem de pedestres;

Mensagens nos pavimentos: funcionam como reforço à sinalização vertical, podem ser no formato de setas, símbolos ou legendas.

Pinturas em cores contrastantes: aplicadas na cor preta ou vermelha em ciclofaixas ou ciclovias, para melhorar a visibilidade das marcações, quando são implantadas em pavimentos em tonalidades claras.

Já as tachas refletivas (ou “olhos de gato”) se usa para reforçar a sinalização horizontal, principalmente à noite ou em condições climáticas como chuvas e nevoeiros, de modo a auxiliar o posicionamento do veículo na faixa de trânsito. O material utilizado neste dispositivo é retrorefletivo e ajuda o usuário a ter maior visibilidade da pista. Adotam-se para este fim as películas (no caso

da sinalização vertical) bem como as microesferas de vidro na sinalização de solo. Elas possibilitam que a luz emitida para a superfície retorne ao olho humano e, dessa forma, facilite a visualização das sinalizações no período noturno.

Padronização

Vale ressaltar que toda sinalização de trânsito deve obedecer à padronização que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determina. Como, por exemplo, apresentar a mensagem de forma clara, ser vista à distância e em tempo hábil para se tomar uma decisão. Além disso, estar limpa e fixa em local visível.

A implantação da sinalização viária nas rodovias concedidas segue critérios técnicos. Além disso, passa por estudos prévios da Agência reguladora, responsável por orientar e fiscalizar o trabalho das concessionárias. Isso não só no estabelecimento, como na manutenção dos dispositivos. São feitas análises de projetos para avaliar as características de cada trecho. Como, por exemplo, pistas em declive, com curvas acentuadas, com muita passagem de animais, ou trechos de serra, que necessitem de redução de velocidade.

Locais turísticos também exigem sinalização especial para indicação das rotas. Assim como as indicações de saídas para bairros e cidades, e até a indicação da quilometragem da via para ajudar o motorista a se localizar.



CARTAS

EDITORIAL

Gostei muito do texto do Editorial! Definitivamente, temos que escolher candidatos com consciência global. E, muito mais do que isso, mentes pensantes a longo prazo, ainda que não sejamos nós que vamos colher os frutos desta mudança de atitude. Mas alguém precisa parar para pensar nas novas gerações e deixar de lado um pouco o próprio umbigo.

Sônia Guedes – Biguaçu/SC

TEMPO DE RESPOSTA

Mais uma vez, o presidente Roberto Bentes foi cirúrgico em suas palavras. O incidente envolvendo o rompimento de uma adutora da Casan em Florianópolis é mais um daqueles exemplos lamentáveis da desorganização dos órgãos de infraestrutura de nossa cidade. O tempo de resposta de situações críticas que envolvem o trânsito em nossa região é ridículo e nossos governantes precisam ser cobrados por este descaso.

Fernando Nunes – Florianópolis/SC

VIDEOMONITORAMENTO

Finalmente, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) tomou uma atitude decente com relação às normas de fiscalização de trânsito por intermédio de videomonitoramento. Aquela história de invasão de privacidade beirava o absurdo do abuso do judiciário. Espero que a partir de agora, cada vez mais, os infratores sejam punidos por seu desrespeito às leis.

Raquel Dominiciano - Brasília/DF

BANCO DE DADOS

Finalmente, o Ministério da Saúde está trabalhando para integrar e compartilhar informações e estatísticas sobre lesões por violências e acidentes. Todavia, só terá sentido, quando todo o sistema do SUS estiver conectado. Meia dúzia de hospitais de referência não vai refletir nem de longe a realidade do país.

Juliana Batista – São Paulo/SP

MUDANÇAS

Como bem enfatizou o Dr. José Roberto Dias, benditas são as mudanças. Depois de vivermos o inimaginável com esta pandemia e ainda estarmos sofrendo com esta histeria mundial insana, faz-se necessário aproveitarmos as revelações destes tempos difíceis para tentarmos melhorar daqui para a frente! Que tudo o que vivemos não seja em vão.

Lucas Meira – Rio de Janeiro/RJ

RENOVAÇÃO DE FROTA

Não só a frota de caminhões deveria ser renovada. Mas os automóveis todos em geral. Além da poluição, geralmente, são veículos velhos e sem manutenção que acabam por estragar no meio da estrada e ocasionar ainda mais prejuízos à população. Como diz meu avô, lugar de sucata é no ferro velho, não rodando por aí.

Robson Lima – Campo Grande/MS

NOVA DÉCADA

Realmente, como escreveu o Dr. Dirceu no artigo, já sabemos o que fazer para melhor o trânsito no Brasil faz tempo. O que falta é vontade política das autoridades para colocar em execução os planos apresentados por aqueles que indiretamente mostram o que fazer. Coisas a curto, médio e longo prazo precisam ser implantadas para mudarmos esta tragédia atual.

Carlos Freitas – Joinville/SC

DISTRAÇÃO

Impressionante esse estudo que mostra que 18% dos acidentes de carro no mundo têm como causa a distração ao volante. É terrível pensar que, a cada 25 segundos, uma pessoa morre e outras 58 ficam feridas por causa da desatenção. Temos todos que colocar a mão na consciência e pensar em tudo o que está em jogo.

Mônica Godoy – Porto Alegre/RS

CARROS ELÉTRICOS

Que pena que o silêncio dos motores dos carros elétricos se tornaram um problema. Seria tão bom uma redução da poluição sonora por parte do barulho dos motores. Mas o nosso mundo não está preparado para tamanha tecnologia. E o jeito é exigir que os carros elétricos emitam um som para alertar pedestres e outros motoristas de sua aproximação. Segurança em primeiro lugar sempre!

Delber Guerreiro – Curitiba/PR

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 174. Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via: (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)
 Infração - gravíssima;
 Penalidade - multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo; (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)
 Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.



Cartão de estacionamento para idoso vale até para quem não tem CNH

Você sabia que qualquer cidadão com 60 anos ou mais pode solicitar de forma gratuita o cartão especial de estacionamento para idoso? O documento, válido em todo o território nacional, é concedido mesmo àqueles que não possuem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e que andam somente como passageiro. Assim, o titular poderá utilizar o cartão em qualquer veículo, mesmo não sendo habilitado ou proprietário.

No Estado de São Paulo, o Detran/SP é responsável pela emissão dos documentos em 337 cidades que não são integradas ao Sistema Nacional de Trânsito. Nos demais municípios paulistas, que fazem parte do SNT, como na capital por exemplo, o pedido é feito diretamente nas prefeituras.

No Detran/SP, o serviço pode ser feito de forma digital pelo site (www.detran.sp.gov.br). Já para quem preferir realizar o atendimento presencialmente, o cidadão deve solicitar o cartão em uma unidade de atendimento, mediante agendamento pelo portal do Poupatempo (www.poupatempo).

sp.gov.br).

É importante que se utilize o cartão em espaços localizados em vias e logradouros públicos ou em estacionamentos privados de uso coletivo, como shoppings, supermercados, hospitais, bancos, entre outros, devidamente sinalizadas com a inscrição: “Idoso”.

O motorista que estacionar o veículo nas vagas reservadas para idosos, sem a credencial que comprove a permissão especial sobre o painel do carro com parte da frente voltada para cima, receberá uma multa de R\$ 293,47 por infração gravíssima. Além disso, terá o acréscimo de sete pontos na CNH, com a possibilidade de remoção do veículo.

Principais dúvidas sobre o serviço

Quem tem direito ao benefício?

As pessoas com idade igual ou superior a 60 anos, condutoras ou passageiras de veículos automotores.

Como usar o cartão do idoso?

A autorização garante o benefício desde que o idoso



esteja presente no veículo, com o cartão colocado no para-brisa de forma visível, sempre que utilizar este tipo de vaga. O Cartão pode ser plastificado para que seja conservado por mais tempo.

Posso utilizar o meu cartão em outro município?

A solicitação do benefício é sempre feita no município que o cidadão reside, mas vale em todo o território nacional. O

pedido é feito pelo cidadão com idade igual ou superior a 60 anos ou seu procurador legal. É preciso apresentar os originais e cópias dos documentos de identificação com foto (RG, ou habilitação, por exemplo), CPF e um comprovante de residência recente. No caso de procurador, deve-se apresentar também a procuração original por instrumento público (vigente) ou particular (com

reconhecimento de firma por autenticidade ou semelhança).

Onde adquiro meu Cartão?

O Detran/SP é responsável pela emissão do “Cartão para estacionamento em vaga especial – idoso” para quem mora em municípios não integrados ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Nos municípios integrados ao SNT, a responsabilidade é da prefeitura.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



Sorria, você está sendo fiscalizado

Quando era 2016. Sentado no auditório cheio do Hospital de Clínicas de Porto Alegre, ouvia o Professor Dr. Flávio Pechansky, Diretor do Centro de Pesquisa em Álcool e Drogas do HCPA/UFRGS. Enquanto mostrava os resultados dos testes com o “drogômetro”, ele contava sobre sua experiência ao dirigir em uma estrada no Canadá alguns anos antes. Tamanha fora sua surpresa (e apreensão) ao se deparar com uma placa dizendo “Atenção! Esta rodovia pode estar sendo monitorada por drones”. Segundo ele, seu comportamento mudou instantaneamente pela simples possibilidade de estar sendo vigiado.

Desde o dia 1º de abril de 2022, passou a vigorar a Resolução 909 do CONTRAN, a qual passa a permitir o uso de videomonitoramento para a fiscalização viária. Sobre isso, o grande amigo, Professor Carlão, do Canal Manual do Trânsito, postou recentemente esse vídeo extremamente didático e esclarecedor:

Embora a Resolução nº 532/2015 do Contran, que alterou a Resolução nº 471/2013, já previsse a utilização

de videomonitoramento para fiscalização, uma ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal (MPF) proibiu o uso de videomonitoramento na fiscalização de infrações cometidas no interior dos veículos nas vias urbanas.

A ação foi revertida pelo TRF5 no último mês de fevereiro. Ela sustentava que o uso das câmeras violaria direitos fundamentais relativos à intimidade e à vida privada.

Justificativa que remete a um artigo que compartilhei há algum tempo, no qual abordo a ideia de que muitas pessoas transformam seus carros em extensões de suas próprias casas.

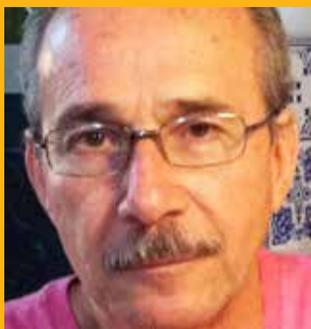
Ainda que os veículos sejam propriedades privadas, devemos sempre ter em mente que eles são utilizados em espaços público, de uso comum. Mesmo assim, quando a discussão tomou forma, não pude me privar de lembrar do clássico da literatura 1984, do grande escritor britânico George Orwell. Nele, Orwell aborda as distopias de uma sociedade fictícia onde imperam o

controle e o totalitarismo.

No entanto, em um trânsito onde o que impera é o descontrole, onde cerca de 1,3 milhões de pessoas simplesmente se matam anualmente, mas que só viram notícia quando se trata de um ex-BBB, não seria interessante um trânsito um pouco mais orwelliano, por assim dizer? Aliás, Big Brother (ou Grande Irmão) foi uma entidade criada justamente por Orwell em 1984 para ilustrar o controle totalitário exercido pelo estado sobre a população. Não sei se monitoramento constante tem nos demais condutores o mesmo efeito que teve no Professor Pechansky. No entanto, se o intuito for “virar o jogo” será bem vindo. E, além disso, se diminuir a mortalidade que assola nosso país, particularmente, sou a favor até mesmo do uso de VAR!

* 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.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Identificação por completo
Palavra do Presidente**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Trânsito
O Indivíduo e a Coletividade**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Cenário do sofrimento
no trânsito.**

PÁGINA 7

RODRIGO V. DE SOUZA



**Sorria, você está
sendo fiscalizado**

PÁGINA 15



Mesmo com a pandemia, aumenta o número de internações por acidentes de trânsito no Brasil

Os últimos dois anos foram marcados pela pandemia causada pela Covid-19 que assolou o mundo inteiro. No Brasil, por exemplo, mais de 665 mil pessoas morreram em decorrência da doença. Agora, com a maioria da população já vacinada, os números parecem estar sob controle. O mesmo, porém, não podemos dizer sobre o trânsito brasileiro. Mesmo com a restrição de circulação nos dois anos anteriores, o Brasil registrou um aumento no número de internações por acidentes de trânsito.

Conforme dados do Ministério da Saúde, o país registrou, em 2020, 187.888 internações de pessoas envolvidas em acidentes de trânsito. Já em 2021, o número aumentou 10%, indo para 207.969. Nos dois primeiros meses de 2022 já houve o registro de 31.780 internações nessas mesmas condições.

Considerado apenas o período de janeiro a julho, em 2021 o número de internações de motociclistas bateu recorde histórico, alcançando 71.344 casos graves e que exigiram a hospitalização do motociclista.

ACIDENTES COM MOTOS

Em razão do Maio Amarelo, o Instituto Nacional de Traumatologia e Ortopedia (INTO) também divulgou alguns dados recentes. Somente no primeiro trimestre deste ano, cerca de 25% dos pacientes transferidos para a unidade, encaminhados de outros serviços de saúde, sofreram algum tipo de acidente de trânsito.

De acordo com o Instituto, o dado faz parte de um mapeamento, iniciado em janeiro, que tem como finalidade identificar os principais tipos de

acidente e as consequentes lesões ortopédicas e sequelas.

“Apesar de não possuir atendimento de emergência, o INTO recebe muitas vítimas de acidentes de trânsito encaminhadas de outras unidades de saúde. É importante entender o perfil desses pacientes, bem como os modais que registram mais acidentes para adotarmos estratégias de prevenção”, explica a diretora do INTO, Germana Bahr.

Os acidentes com motos foram os mais registrados, representando 55% dos casos de trauma recebidos pelo Instituto. Em seguida, estão as vítimas de atropelamentos (26%), além dos incidentes com bicicletas (13%) e carros (6%).

Os jovens adultos do sexo masculino, com idade entre 20 e 39 anos, por exemplo, representam o maior número de internados.