

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Demora
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



“O novo” bate à porta:
Veículos elétricos e autônomos
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Repercussão
do ruído
PÁGINA 7

Estudo aponta
fatores de
risco para
motociclistas
no Brasil

PÁGINA 13

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MARÇO DE 2023 - ANO 14 - Nº 158

TRÂNSITO REDUZ QUALIDADE DE VIDA



Em 2022 o motorista brasileiro passou, em média, mais de 200 horas preso em congestionamentos nas principais cidades, segundo dados do levantamento realizado pela empresa TomTom. A análise, que levou em conta os horários de pico em dias úteis, além do tempo perdido, também identificou a média de velocidade na hora do pico e quanto tempo leva para viagens de 10km. Página 9

BMW vai pagar indenização
por acidente que matou o
cantor João Paulo

PÁGINA 10

PRF encerra Operação
Rodovia 22/23 com altos
índices de fiscalização

PÁGINA 8

Existe um limite de
idade para dirigir?
Veja o que diz o CTB

PÁGINA 16

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

NÃO USE O CELULAR NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
RETORNAR



ALFÂNDEGA



MÃO DUPLA

EDITORIAL

O Futuro da Mobilidade

Com recorde de público, foi realizado de 22 a 24 de março, o Smart City Expo Curitiba 2023. Em três dias de exposição e congresso, o evento recebeu 15 mil pessoas, um aumento de 50% em relação à edição 2022, o que faz da cidade a segunda maior do mundo em público, atrás apenas da edição de Barcelona, entre 40 eventos realizados nos últimos 13 anos.

Esta foi a quarta edição do maior evento de cidades inteligentes do país, organizado pelo iCities, hub brasileiro de negócios em cidades inteligentes, com a chancela internacional da Fira Barcelona.

Sob o tema “Cidades que conectam pessoas e tecnologias, a edição de 2023 do SCECWB teve um espaço inédito para receber prefeitos e prefeitas durante os três dias de evento, o City Hall, que reuniu cerca de 500 municipalidades dos 26 estados brasileiros e Distrito Federal. Além de receber visitantes e palestrantes de 45 países.

Outra iniciativa inédita no país, foi a realização do Tomorrow Mobility, maior evento de mobilidade



urbana do mundo, que contou com a exposição de diversos veículos movidos à energia limpa, indicando o futuro da mobilidade. Além disso, um espaço metaverso, possibilitou uma experiência imersiva dos participantes.

Curitiba mais uma vez demonstrou sua potência, capitaneando os projetos de smart cities pelo Brasil e dando a largada para o calendário global de eventos

da Fira em 2023 como uma das cidades líderes em soluções de smart cities pelo mundo.

Sem dúvida alguma, é espetacular perceber esse verdadeiro ecossistema do Paraná, comparado ao de cidades como Xangai e Barcelona. A sinergia entre o poder público municipal e estadual, somada à iniciativa privada e às startups regionais, em todos os setores de inovação, explica o sucesso do Smart City Expo Curitiba.

Todavia, esperamos profundamente que as boas práticas de Curitiba inspirem prefeitos de todo o Brasil, mas especialmente os órgãos nacionais de trânsito. Pois só com uma ação coordenada a nível nacional, o Brasil poderá

sair desta sina de país de terceiro mundo, contando seus mortos no trânsito com a frieza de quem já se acostumou com a tragédia de suas ruas violentas, com pavimentação precária, falta de planejamento e sinalização inexistente em diversos trechos.

Enquanto os problemas primários do trânsito no Brasil não forem solucionados, será difícil falarmos em mobilidade do futuro.

NOTAS E FLAGRANTES



CARREIRO

Motoristas que transitam pela SC-155 encontram dificuldades e muitas vezes precisam realizar manobras para buscar desviar os buracos existentes na via. Na cidade de Abelardo Luz/SC um “carreiro” foi aberto em meio a uma rotatória para que os condutores possam desviar os espaços esburacados.

O que chama a atenção é que o local foi recentemente revitalizado, com asfalto novo que liga o Oeste de Santa Catarina com a BR-280, já em solo paranaense. Porém, o trecho onde existe a rótula não entrou no pacote da revitalização.

SP: APLICATIVO PÚBLICO

Já está em operação na cidade de São Paulo o aplicativo público para transporte individual de passageiros - MobizapSP. A ferramenta, similar às plataformas Uber e 99, foi lançada pela prefeitura de São Paulo e pretende “melhorar as condições de acessibilidade e mobilidade urbana dos munícipes, com foco em facilidade, eficiência, segurança e preço justo”.

Entre as diferenças das plataformas privadas, está o fato de não haver alterações de preço para passageiros – a chamada tarifa dinâmica – assim como uma melhor remuneração para motoristas. Para mais informações, acesse: <https://mobizapsp.com.br/>



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.



Demora

Em nossa última edição, publicamos um artigo falando a respeito do descaso por parte do Governo Federal ao não definir quem iria comandar a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) passados quase dois meses de gestão.



Todavia, finalmente, no dia 23 de fevereiro, foi publicada no Diário Oficial da União, a portaria com a nomeação de dois novos integrantes do alto escalão da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). O novo secretário da pasta, subordinada ao Ministério dos Transportes, é Aduardo de Lima Catão (foto), ex-diretor do Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas (Detran/AL).

Na mesma portaria, o governo federal nomeou Maria Alice Nascimento Souza, nova diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran. A diretora foi a primeira mulher a ocupar o cargo de diretora-geral da Polícia Rodoviária Federal, em 2011.

Aduardo de Lima Catão possui graduação em Direito pela Universidade Federal de Alagoas, mestrado em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco e doutorado em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco. Em seus perfis relata que é professor adjunto da Universidade Federal de Alagoas assim como professor do Centro Universitário CESMAC. Exerceu por

quatro anos o cargo de diretor-presidente do Detran/AL. Quando assumiu o Detran, em 2018, por exemplo, declarou que o foco do seu trabalho seria transparência, proximidade com a população e rigor fiscal.

Já Maria Alice Nascimento Souza é graduada em Ciências Sociais com especialização em Sociologia, Ciências Políticas e Antropologia, pela Universidade Federal do Paraná. Ingressou na Polícia Rodoviária Federal (PRF) em 1985. Ela e outras quatro agentes foram as primeiras mulheres a ingressarem na PRF. Além disso, em 2011 foi a primeira mulher a ocupar o cargo de diretora-geral da PRF.

Como de costume, em nome do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, enviamos um ofício cumprimentando o secretário pela posse nesta tão importante Secretaria e destacando a responsabilidade no direcionamento da política de trânsito, que está a exigir atenções muito especiais dos órgãos competentes no enfrentamento da dura realidade que se apresenta hoje em todo o País.

Por fim, desejamos sucesso aos nomeados e expressamos nossa expectativa de que a SENATRAN conte realmente com um comando e uma equipe capaz de promover essa atividade tão essencial para a nossa população, colocando nossa entidade à disposição da Secretaria para o desenvolvimento de um trânsito mais humano e seguro.

100% ELÉTRICO E BRASILEIRO

Antes mesmo das grandes montadoras multinacionais perceberem que o futuro dos automóveis seria a eletricidade, uma empresa brasileira desenvolveu em 1974 aquele que seria o primeiro carro elétrico da América Latina. Gurgel Itaipu: O primeiro carro 100% elétrico e brasileiro.

O Itaipu tinha carroceria de fibra de vidro, com 2,65 metros de comprimento por 1,40 de largura. O motor gerava 3,2 kW, equivalente a 4,2 cv, com velocidade máxima de 50 km/h e autonomia de 60 a 80 quilômetros com carga total.



Em 1974:

- A Apple só seria fundada dois anos depois.
- Elon Musk tinha 3 anos de idade.
- Microsoft só seria fundada no ano seguinte.
- A Nasa estava em plena missão Apollo.

E, no Brasil, João Gurgel apresentava no programa Silvio Santos seu carro elétrico.

GOLPE

O Detran-MS (Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul) alerta para golpe da falsa autoescola e site clonado para emissão da CNH (Carteira Nacional de Habilitação). Denúncia encaminhada por meio da ouvidoria indica atuação de estelionatários para tirar dinheiro das pessoas com a promessa de realizar todo processo para emissão da primeira habilitação.

Conforme relato, a pessoa chegou a fazer aulas e prova na autoescola da Capital Sul-Mato-Grossense denominada Ativa. Porém, no momento de retirar a CNH a empresa tinha sumido. O QR Code da guia de "aprovação" anexada a denúncia, direciona para um falso site. Ele possui a mesma interface do Portal de Serviços do Detran-MS, porém, com domínio diferente do site oficial.

DNIT inicia curso de educação para o trânsito voltado ao Ensino Médio

Começou no final de fevereiro (28/02) o novo curso de educação para o trânsito “Inovação e Transversalidade no Ensino Médio”, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) voltado a gestores bem como professores, elaborado em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

Para a abertura do curso foi realizada uma videoconferência no canal do DNIT no Youtube que reuniu o Coordenador de Multas e Educação para o Trânsito da autarquia, Julio Cesar Donelli Pellizzon, e os coordenadores do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Educação para o Trânsito do Laboratório de Transportes e Logística (NEPET/LabTrans/UFSC).

Na videoconferência foi apresentado um pouco do conteúdo do curso. Ele trará atividades síncronas e assíncronas, com tutorias que serão feitas pelo WhatsApp. Além disso, houve a apresentação do Módulo 1 que aborda de forma conceitual às especificidades de cada módulo, bem como os dilemas que envolvem o planejamento de conciliação dos tensionamentos para os direcionamentos das estratégias pedagógicas.

Nesse tópico, considera-se como principais etapas: o diagnóstico, a definição de estratégias e metas, os atores envolvidos assim como os resultados finais pretendidos.

O curso de 80 horas tem quatro módulos estruturados em cinco tópicos de estudo. Neles



são transversalizados os conhecimentos pertinentes à docência no Ensino Médio. Busca-se, por exemplo, um alinhamento com as diretrizes desta etapa da Educação Básica, com destaque ao desenvolvimento de práticas pedagógicas que promovam o protagonismo, o ensino contextualizado às questões contemporâneas e o foco na problematização da condição juvenil.

A cada novo módulo que o DNIT irá disponibilizar acontecerão videoconferências no canal do órgão no Youtube. O objetivo será discutir os diversos assuntos do curso bem como as im-

pressões e dúvidas dos cursistas ao longo de suas trajetórias.

Calendário das próximas videoconferências:

Tema: O Planejamento no Ensino Médio: Mapeando Experiências de Educação para o Trânsito.

Dia 04 de abril, às 17h.

Tema: Práticas Pedagógicas Inovadoras no Ensino Médio para a Práxis no Trânsito

Dia 25 de abril, às 17h.

União dos órgãos locais de trânsito é fundamental para sucesso do Pnatrans

Vosmar Rosa/MT



Revisado há dois anos, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) precisa da união de todos os órgãos de trânsito locais para ter sucesso. A avaliação é do secretário nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes, Adualdo Catão, que participou do 75º Encontro da Associação Nacional dos Detrans (AND), realizado no dia 2 de março.

Sucesso do Pnatrans

O plano é um conjunto de medidas estabelecidas pelo Governo Federal para reduzir o número de mortes bem como lesões decorrentes de acidentes no país. Entre as principais ações estão, por exemplo:

- a melhoria da infraestrutura viária;
- a educação para o trânsito;
- fiscalização do uso de álcool e drogas;
- incentivo ao uso de meios de transportes não motorizados;

- aprimoramento do atendimento às vítimas de acidentes.

“A união dos Detrans é crucial para a implementação bem-sucedida do Pnatrans, uma vez que só com a colaboração e troca de experiências entre os órgãos de trânsito estaduais é possível alcançar resultados significativos na promoção da segurança viária em todo o país”, explicou o secretário.

Serviços

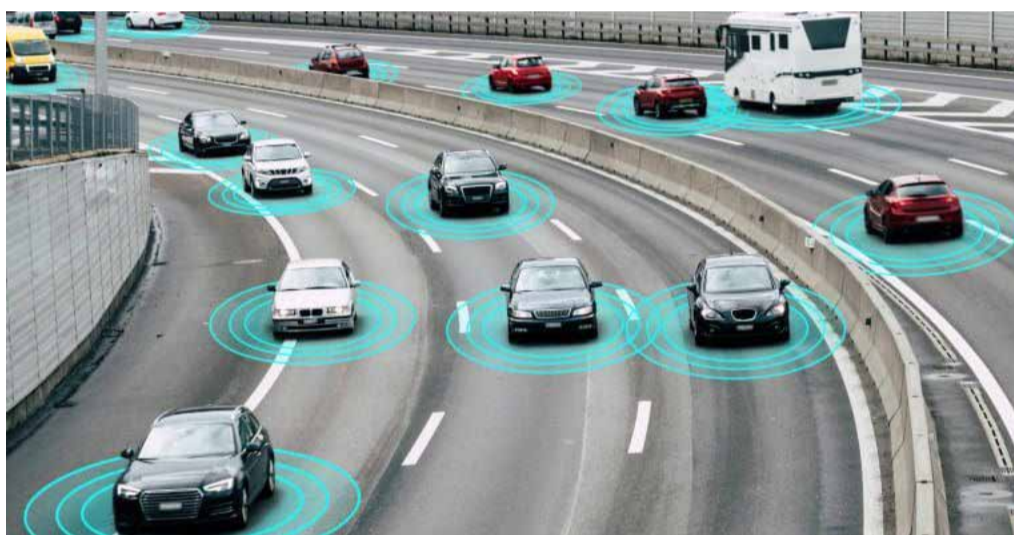
Conforme Catão, outra aliada para aumentar a segurança viária é a implantação da tecnologia na redução de burocracia de processos, tornando os serviços mais eficientes e ágeis para a população. “É preciso investir em sistemas que permitam a integração os órgãos de trânsito. Dessa forma, facilitando a troca de informações e melhorando a fiscalização da secretaria”, disse. (As informações são da Assessoria Especial de Comunicação)



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

“O NOVO” BATE À PORTA: VEÍCULOS ELÉTRICOS E AUTÔNOMOS

A riqueza das nações apoia-se no tripé: liberdade, educação e desenvolvimento científico e tecnológico. O livre pensar, empreender, fazer e circular, ou seja, transitar livremente pensamentos, pessoas e produtos - sem barreiras físicas ou ideológicas - é o que garante a pujança e a felicidade das nações.



Basta correr os olhos mundo afora para se perceber que a liberdade, sem adjetivações, é o alicerce onde se constrói o êxito dos indivíduos, das famílias, das sociedades e dos estados nacionais.

Estará o Brasil preparado para se incorporar produtivamente à nova tecnologia veicular, ou como sempre o cavalo passará encilhado e o que restará será consumir carros elétricos e autônomos produzidos pelos outros países?

Interessante Artigo publicado no site Farella Braun & Martel, mostra que os veículos autônomos ou “AVs” de nível 5, ou seja, sem volante, inicialmente previstos para aparecerem em número significativo em 2030, já circulavam em ambiente restrito desde 2015. Em 2018, na cidade de Las Vegas, Nevada, foram feitos testes com “AVs” elétricos com sucesso absoluto.

Esta previsão inicial, agora em 2023, está totalmente fora de foco. A nova realidade se imporá e esses veículos domi-

narão em breve as ruas de todo o Mundo.

Como sempre, o jovem empreendedor Elon Musk saiu a frente ao afirmar que seu Tesla inteligente já está preparado para dirigir autonomamente entre Los Angeles e NY e garantiu que seus carros são confiáveis e eficientes.

Hoje já se assiste uma frenética corrida entre os fabricantes de veículos elétricos e autônomos. Indústrias, como a Ford, foram obrigadas a fazer mudanças radicais nas suas administrações para não ficarem atrás no promissor mercado dos autônomos.

A Califórnia, nos Estados Unidos com sua característica de Estado progressista, e portanto regulatória obrigou os veículos autônomos a manterem um motorista ao volante, para o controle de determinadas situações. As empresas contestaram, demonstrando através de testes que mesmo um veículo imperfeito, de nível 5, é mais seguro do que um que depende do motorista em caso de emergências e mais confiável que os carros convencionais. Depois desse estudo restou a burocracia da Califórnia concordar e permitir a implantação de AVs sem volante.

Agora se observa uma nova etapa na implantação dos carros autônomos e elétricos, com empresas como Uber, Lift, e a chinesa Didi, desenvolvendo projetos para substituição de seus motoristas por AVs. O Uber já testa nas vias de São Francisco, Fenix e Pitsburgo. O valor das viagens cairá substancialmente pois não precisará de motoristas, econômicos pois são elétricos, e como afirma Farella Braun & Martel, de baixo custo, pois produzidos em massa e de simples manutenção.

Além de tudo isso, vislumbra-se no horizonte a diminuição da poluição pelos motores elétricos e a redução da frota de veículos, uma vez que os proprietários de automóveis individuais considerarão mais barato alugar um carro do que mantê-lo em sua própria garagem.

Até 2030, grande parte da frota nos USA será formada por veículos autônomos elétricos, com a maioria dos deslocamentos sendo realizados por frotas. Além disso, o valor do seguro dos automóveis deverá baixar, pois o limite aceitável de risco será bem menor com os carros inteligentes.

E o Brasil, estará pronto para os carros autônomos e elétricos, ou continuará a ser progressista ao avesso, burocrata e cartorário com carimbos, selos, controles e corrupção endêmica?

Creio que não, os ventos da mudança irão soprar, e o silêncio que se houve é o que precede o inevitável...

* **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.

O IPVA é usado para manutenção das vias públicas?

Muitos acreditam que o IPVA foi criado para viabilizar a construção e manutenção de vias urbanas, estradas e rodovias no Brasil. No entanto, não é bem assim.

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) é um imposto estadual, cobrado anualmente, cuja alíquota varia de estado para estado, de 1% a 6%, de acordo com o valor do veículo (Tabela FIPE). Esse imposto atinge todas as pessoas que possuem um carro ou moto. Porém, como o próprio nome indica, o imposto não incide apenas sobre carros ou motos, mas sim sobre todos os veículos automotores seja automóvel, motocicleta, aeronave ou embarcações. Muitos acreditam que o IPVA foi criado para viabilizar a construção e manutenção de vias urbanas, estradas e rodovias no Brasil. No entanto, não é bem assim.

De acordo com o advogado Rodrigo Kanayama, doutor em Direito do Estado pela Universidade Federal do Paraná – UFPR e professor adjunto do Departamento de Direito Público da UFPR, não existe um imposto direcionado para a manutenção das vias públicas, porque não se pode vincular imposto a uma finalidade específica que é a manutenção de vias públicas.

Portal do Trânsito – O que podemos entender como vias públicas?

Rodrigo Kanayama – Vias públicas são ruas, estradas, avenidas, todas aquelas de domínio público, ou seja, bens de uso comum do povo, como diz o Código Civil na classificação de bens públicos. O Código Civil estabelece uma classificação e as vias públicas são bens de uso comum do povo. Portanto, pertencem ao ente federativo respectivo. As estradas, as ruas, as avenidas, cada uma delas tem o seu domínio, o ente federativo responsável pela sua manutenção. Então, recomendo que se observe a classificação do Código Civil, que pode ser bastante útil. Esse é o primeiro ponto que eu trago.

Portal do Trânsito – O que diz a legislação sobre a responsabilidade da manutenção das vias públicas no Brasil?

Rodrigo Kanayama – Depende de quem é o responsável legal da via pública. Há estradas que são de responsabilidade da União, que deverá cuidá-las e, inclusive, fazer concessão das vias públicas para particulares, para que possam explorar e cuidar daquela via. As vias municipais, são de responsabilidade de cada um dos municípios. Ou seja, a manutenção das avenidas de Curitiba, por exemplo, são responsabilidade do município. As estradas são de responsabilidade dos estados. Só para fazer uma classificação mais simples, existem estradas federais, que são de responsabilidade da União. Estradas estaduais



que são de responsabilidade dos estados. Além disso, as vias municipais que são essas que cortam as cidades, que nós circulamos com regularidade, todos os dias dentro da cidade.

Portal do Trânsito – De que forma é feita a manutenção dessas vias?

Rodrigo Kanayama – Novamente vai depender de quem é o responsável. No caso da União há um órgão que é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, que cuida da manutenção das vias federais, regula o uso, assim como também, em certos casos, pode conceder para um particular a exploração e para que ele também cuide.

Da mesma forma acontece nos estados. Há estradas que também deverão ser cuidadas pelos estados. Só lembrando que os estados recebem uma delegação da União para cuidar das estradas federais, que aí passam a ser cuidadas pelos estados, então, isso também é possível. E as vias municipais são cuidadas pelo próprio município, em que o próprio município realiza. Pode ser por meio de uma secretaria, pode ser um contrato administrativo para que uma empresa faça, o que normalmente acontece. Então, uma empresa é contratada, uma terceirizada, que realiza essa manutenção. E, aí há um custo que sai do tesouro municipal, no caso das vias públicas municipais.

Portal do Trânsito – Qual é o imposto direcionado para a manutenção das vias públicas?

Rodrigo Kanayama – A fonte de recursos para cuidar das vias públicas é geral, é do erário, do tesouro de cada um dos entes federativos. Não existe um imposto, porque você não pode vincular

imposto à uma finalidade específica, que é a manutenção de vias públicas.

Então, não é possível, embora muitos pensem que o IPVA é vinculado à manutenção de vias públicas ou para o trânsito, isso não é verdade. Não existe uma vinculação de impostos para cuidar do trânsito, para cuidar das vias públicas.

O dinheiro vem diretamente do tesouro. Com a captação dos impostos, incluindo o IPVA, no caso dos estados, e no caso dos Municípios, o IPTU, o ISS, por exemplo, esses recursos vão para o caixa dos estados ou dos municípios, e, aí esse dinheiro pode ser utilizado para a realização de obras públicas.

É possível que as multas sejam utilizadas para algumas finalidades específicas, especialmente para educação no trânsito, mas aí são as multas e não os impostos. Não há a vinculação de impostos a nenhuma manutenção das vias públicas.

Portal do Trânsito – Por que algumas estradas e vias estão em péssimo estado de conservação?

Rodrigo Kanayama – Primeiramente, nós temos situações em que a exploração ocorre pelo próprio ente federativo, e a União não tem estrutura suficiente para cuidar de todas as estradas. O mesmo ocorre com os estados, então, por causa disso, por não ter dinheiro, não ter estrutura, as estradas vão se deteriorando. Por isso, a concessão se torna muito importante. A concessionária cobra um pedágio para que se possa manter o funcionamento da via e, obviamente, ela obtém lucro com isso, e, ao mesmo tempo, mantém a via trafegável.

Então, por isso, a concessão é muito relevante e creio que as estradas devem

ser, sim, concedidas para exploração por pedágio. Nada impede, não tem nenhum impedimento jurídico de que isso ocorra também diretamente para os estados, que o próprio estado cobre o pedágio, mas, me parece muito ruim nos dias de hoje que o próprio estado faça isso. O ideal seria a concessão, essa seria a solução para resolver o problema da conservação das estradas. O problema é que hoje, como eu disse, não há estrutura, o próprio estado não tem estrutura para cuidar de todas as vias públicas no Brasil, então, reforço que a concessão seria a melhor opção.

Portal do Trânsito – Quem é o responsável pela fiscalização do uso do dinheiro para vias e sinalização?

Rodrigo Kanayama – O Tribunal de Contas emite um parecer sobre as contas dos chefes do poder executivo que são os prefeitos, os governadores e o presidente. Depois, o Poder Legislativo julga essas contas. Então, em primeiro lugar é o Tribunal de Contas que emite o parecer e, também, o Poder Legislativo que fiscaliza. E fiscaliza não somente dessa forma, mas também, de outras maneiras, como através de denúncias, por exemplo. É possível, também, que haja alguma CPI por parte do Poder Legislativo para fins de investigação. Então, existem várias formas de fiscalização por parte do Tribunal de Contas e do Legislativo.

Portal do Trânsito – O que é possível fazer para que tenhamos melhorias nas vias públicas no Brasil?

Rodrigo Kanayama – Eu creio que no caso das estradas, nós precisamos de concessões, nós precisamos de mais pedágios. É importante, por exemplo, que no estado do Paraná, a discussão sobre os pedágios se encerre e se iniciem as contratações. É fundamental a concessão desse serviço de pedágio. E com relação às vias dos municípios, seria possível criar algumas políticas, tanto das vias, quanto das calçadas, que é um outro ponto importantíssimo. Eu conheço muitas pessoas que não andam pelas ruas especialmente pela qualidade das calçadas. Então não é somente asfaltado, nós precisamos ter sim, melhores calçadas, calçadas funcionais não somente bonitas, mas, calçadas que realmente não ofereçam riscos para os pedestres.

Mas, é fundamental que haja até, eventualmente, e muito raramente, um fundo para tratar sobre esses assuntos. É possível constituir até um fundo, embora seja raro, porque agora a Constituição dificultou bastante a criação de fundos, mas, em tese, isso seria possível.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Repercussão do Ruído

O ruído é um problema ambiental capaz de produzir sinais, sintomas e doenças. Não podemos ignorar que os usuários do nosso transporte e a sociedade são vítimas.

A legislação prevê que para uma jornada de 08 horas a exposição ao ruído este não deve ser superior a 85 decibéis (db). Se isso acontecer temos que atuar na fonte ou sobre o operador para que não haja dano auditivo que levará o indivíduo a perda auditiva progressiva e em consequência a surdez.

Repercussão do Ruído sobre o Organismo

Queixas mais comuns:

- Irritabilidade - Fadiga - Exaustão - Tremores - Zumbidos - Sonolência - Perda Auditiva - Surdez - Distúrbios Metabólicos - Dor nos Ouvidos - Dist. Emocionais

Surdez

De todos esses sintomas o que mais preocupa é a surdez.

O ruído intenso está presente nas mais variadas atividades industriais, tais como metalúrgica, química, têxtil, construção civil, energéticas e outras. Ocorre ainda no transporte e no uso de máquinas agrícolas.

Leva a perdas auditivas progressivas e irreversíveis.

A audiometria é o exame que atende a finalidade para medição da audição do indivíduo.

A presença do ruído constante acima dos 85 dB, em longo prazo produz lesão dos cílios no ouvido interno levando a perda dos mesmos de tal maneira que o som não consegue ser propagado ao outro cílio porque houve destruição do cílio anterior. Dessa maneira o sistema deixa de transmitir a vibração sonora aparecendo inicialmente zumbido, seguido de perda auditiva e se mantido o ambiente ruidoso evoluirá para surdez.

Os motoristas em geral não estão ligados no risco que o barulho produzido pelo trânsito é capaz de causar. Ele produz redução da audição, zumbidos e surdez.

Quanto maior o barulho e quanto maior o tempo de exposição diária maior será a perda. Não acontece num dia logicamente, há necessidade de exposição prolongada. Depende também da sensibilidade de

cada um e de doenças pré-existentes ligadas à audição.

Sabemos que todo veículo sem boa manutenção é bastante ruidoso chegando muitas vezes a ultrapassar os limites preconizados. Sabemos ainda que as jornadas de trabalho dos profissionais do transporte são muito longas e em muitos casos fazem até duas jornadas por dia.

Hoje, o Código Nacional de Trânsito, discordando da Legislação do Trabalho, não recomenda uso de protetores auriculares para aqueles que trabalham no transporte, mesmo sabendo tratar-se de ambiente extremamente ruidoso. Deixa dessa maneira totalmente desprotegidos os motoristas em geral.

Nós que atuamos na saúde ocupacional não conseguimos pensar de outra maneira se não na prevenção. Evitar o zumbido, perdas auditivas e surdez porque são alterações que se iniciam e o indivíduo não percebe e o pior, são lesões progressivas, crônicas e incapacitantes. Em estudos realizados com o ruído produzido pelo trânsito chegamos a concluir que 20% dos investigados eram portadores de perdas auditivas importantes, e não sabiam. Lembro aqui que perda auditiva em determinado nível é incapacitante para atividade profissional no transporte.

A perda é gradual. Não é perceptível. Vai-se perdendo com a maior intensidade do ruído e com tempo de exposição. Lógico que depende também de outros fatores como idade, suscetibilidade, fator familiar, doenças pré-existentes etc.

Muitas vezes quem identifica a perda auditiva são pessoas da família, no convívio diário percebem que precisam elevar a voz para serem ouvidas.

Outras vezes o indivíduo observa que tem dificuldade para ouvir a televisão, por exemplo, quando alguém conversa próximo.

É comum também o indivíduo procurar o médico porque percebe um barulho dentro da orelha, como se fosse o barulho de uma cachoeira, alguns até referem que parece existir um grilo dentro da orelha. Esse barulho, eles referem que aumenta durante a noite e que não conseguem dormir por isso. O zumbido, a perda

auditiva e a surdez são lesões evolutivas e definitivas, isto é, não tem retorno, não há recuperação e leva o indivíduo a incapacidade social e funcional.

Como proceder?

A conduta diante do ruído é posicionar a máquina geradora o mais distante possível do homem. A fonte ruidosa deve ficar bem longe das orelhas do trabalhador. Não podendo adotar este critério temos que pensar em enclausurar a máquina ruidosa, colocá-la em ambiente totalmente fechado. Tudo isso é também impossível no nosso caso. Partimos então para proteção coletiva e ou individual. O uso de protetor auricular (plug ou abafador de ruído) seria a alternativa. A legislação de trânsito não recomenda tal proteção. A única opção que nos resta é reduzir o tempo de exposição do motorista ao ruído. Daí pode-se entender por que de longa data recomendamos redução do tempo de exposição para todos aqueles que direta ou indiretamente estão expostos.

O que fazer:

Zelar pela boa manutenção do veículo que bem cuidado faz menos barulho. Atuar sempre na redução desses ruídos, observando vibrações, regulagem, descarga, ajustes, amortecedores, suspensão etc. Sempre lembrar que buzina é outra fonte de ruído e como tal não deve ser usada para abrir caminho. Esta buzina também causa perda auditiva, zumbidos e surdez, mesmo usada de maneira intermitente como hoje fazem os motoboys.

No exame médico admissional deve ser incluído a realização de uma audiometria, o que infelizmente não é recomendada pela legislação. Essa audiometria serviria de parâmetro para os exames posteriores. O médico avaliará e havendo perda tomará dentro das medidas preventivas já apresentadas a conduta ideal.

* 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.

Senador propõe fim da taxa de licenciamento anual



Isentar o contribuinte do pagamento da Taxa de Renovação de Licenciamento Anual de Veículo, ou seja, acabar com a taxa de licenciamento anual. Esse é o tema do PLS 365/23, que começou a tramitar no Senado Federal.

De autoria do senador Cleitinho (Republicanos-MG), o PL propõe que o contribuinte seja isento do pagamento da Taxa de Renovação de Licenciamento Anual de Veículo (TRLAV). Ou seja, seria o fim da taxa de licenciamento anual.

Conforme o autor, o PL quer o fim da taxa de licenciamento anual devi-

do a substituição do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV, documento em meio físico, pela sua versão digital. "A inovação tornou desarrazoada a cobrança da taxa de Licenciamento Anual, em valor incompatível com o serviço prestado ao cidadão, proprietário de veículo automotor", justificou.

Além disso, para o senador, a cobrança é descabida. "A cobrança da taxa ainda pesa no orçamento familiar num momento crítico, em que as dificuldades financeiras atingem muitas famílias brasileiras", conclui.

PRF encerra Operação Rodovia 22/23 com altos índices de fiscalização

Encerrada no 26 de fevereiro, após 74 dias de intenso trabalho nos 75 mil quilômetros de rodovias federais, a Operação Rodovia 22/23, da Polícia Rodoviária Federal (PRF), registrou queda de 9% no índice de óbitos em relação a 2021/2022 e diminuição de 4% na taxa de acidentes. O índice de feridos apresentou alta de 4%.

Os resultados do esforço de fiscalização podem ser constatados em mais de um milhão de veículos abordados e 1,3 milhão de pessoas verificadas, além de mais de 700 mil testes de etilômetros aplicados, o que representa aumento de 76% em relação à operação do ano passado.

FOCO DAS AÇÕES

Criada em 2011, com foco na preservação de vidas, a Operação Rodovia combina ações de fiscalização e de educação para o trânsito, voltadas à prevenção de acidentes e repressão às infrações.

Conforme a PRF, o esforço de fiscalização é direcionado para comandos com foco específico, como embriaguez ao volante, excesso de velocidade, ultrapassagens indevidas, conferência de equipamentos obrigatórios e de dispositivos para transporte de crianças, entre outros.

A ação é capitaneada pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública, por meio da PRF. Assim como, conta



com a participação de outras pastas federais, como Saúde e Transportes. Destacam-se os parceiros estaduais bem como municipais, como Polícias Militares, Bombeiros, Detrans, DERs e guardas municipais.

Durante a Operação Rodovia 2023, iniciada em 15 de dezembro de 2022, o órgão realizou 5.242 co-

mandos educativos, que alcançaram quase 55 mil pessoas. Ou seja, apenas com o cinema rodoviário, a PRF abordou 11.337 veículos. Além disso, mais de 24 mil pessoas, entre condutores e passageiros, passaram pelas carretas da PRF para aprender mais sobre segurança viária. Realizou-se, ainda, 4.941 comandos de radar.

PRF participa de fórum mundial de segurança viária promovido pela ONU

No evento, a PRF apresentou palestra sobre uso de álcool e drogas, e as consequências para o trânsito nas rodovias.

Mais segurança no trânsito, com menos acidentes, mortes e feridos. Este é o objetivo comum dos países que participam da 86ª edição do Fórum Global para Segurança Viária. O encerramento aconteceu em Genebra, na Suíça, no dia 16 de março. Promovido pela Organização das Nações Unidas (ONU), o encontro permitiu a troca de experiências entre países durante cinco dias.

Os participantes debateram alguns temas. Como desafios para melhoria do trânsito em países de média e baixa renda, influência da direção autônoma e de fatores humanos para o futuro do trânsito. Assim como, da condução de veículos sob o efeito de álcool e drogas.

Os impactos que as drogas lícitas e ilícitas causam à segurança viária, bem como as ações de fiscalização foram temas de apresentação feita pelo Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal, Fernando Oliveira. Entre os aspectos abordados, destacam-se a prevenção e o combate à mistura álcool e direção. Além disso, ações educativas e a atualização nas leis do Brasil no enfrentamento à direção sob efeito de álcool, autuação por recusa e por meio de constatação de sinais sem uso do etilômetro.

A PRF também apresentou o estudo que avalia a implantação do “drogômetro”. Este é o aparelho que



permite às autoridades de trânsito identificar motoristas que dirigem sob efeito de drogas.

“A fiscalização de trânsito para o uso de drogas no Brasil ainda não é uma realidade. Há pesquisas para a implantação deste tipo de controle e a PRF é integrante de um desses estudos. O presente trabalho apresenta o resultado de uma ampla coleta de saliva de condutores de forma aleatória em dez unidades operacionais em diversas regiões do Brasil”, explicou Fernando Oliveira, durante apresentação do projeto.

Durante o evento, PRF Fernando entregou o Atlas PRF da Década de

Ações para Segurança Viária à Coordenadora do Fórum Global para a Segurança Viária, Luciana Iorio. A publicação traz medidas adotadas e resultados alcançados pela Polícia Rodoviária Federal na busca pela diminuição do índice de mortes no trânsito nas rodovias, de acordo com o objetivo estabelecido pela ONU. Também traz a meta definida para promover a segurança viária na próxima década.

O Brasil é signatário do plano de segurança viária da ONU. Além disso, pode votar sobre relatórios elaborados pelas comissões que integram a Comissão Econômica das Nações Unidas

para a Europa (UNECE). Também é possível que o país adote práticas aprovadas no fórum, por exemplo, para garantir maior segurança no trânsito.

OUTRAS AGENDAS

Em agendas paralelas, o Diretor-Geral bem como o Diretor de Operações da PRF, Marcus Vinícius de Almeida, se reuniram com representante do Alto Comissariado para os Direitos Humanos da ONU, Christian Salazar Volkmann. No encontro, o primeiro da história entre um representante da PRF e do Alto Comissariado, Fernando Oliveira e Marcus Vinícius reafirmaram a garantia de transparência em processos que apuram violações assim como o respeito aos direitos humanos no trabalho policial. Recentemente, a ONU encaminhou carta à PRF com perguntas referentes às atividades do órgão.

Os Diretores da PRF também se reuniram na quarta-feira com a Sra. Audrey Purcell O’Dwyer, Coordenadora de Operações da América do Sul do Comitê Internacional da Cruz Vermelha. Ou seja, o assunto tratado diz respeito à inserção da PRF como parceira do Comitê Internacional da Cruz Vermelha. Dessa forma, cooperando inclusive com capacitação e ações conjuntas, esta também foi uma agenda inédita para o órgão.

Brasileiros perderam mais de 200 horas em congestionamentos em 2022

Em 2022 o motorista brasileiro passou, em média, mais de 200 horas preso em congestionamentos nas principais cidades, segundo dados do levantamento realizado pela empresa TomTom.

A análise, que levou em conta os horários de pico em dias úteis, além do tempo perdido, também identificou a média de velocidade na hora do pico e quanto tempo leva para viagens de 10km.

Indo na contramão do que a maioria esperava, a cidade campeã foi Recife, e não São Paulo. É na capital pernambucana que o motorista perde mais tempo em congestionamentos, com 220 horas dentro do carro contra 209 horas na capital paulista.

Veja o ranking das cinco cidades com piores trânsitos e congestionamentos para os brasileiros:

1º lugar – Recife: 220 horas por ano em congestionamento; velocidade média de 21 km/h; média de 22 min e 50 segundos em viagens por 10 km.

2º lugar – Belo Horizonte: 214 horas por ano em congestionamento; velocidade média de 21 km/h; média de 22min em viagens por 10 km.

3º lugar – São Paulo: 209 horas por ano em congestionamento; velocidade média de 22 km/h; média de 22 min 10 segundos em viagens por 10 km.

4º lugar – Curitiba: 207 horas por ano em congestionamento; velocidade média de 22 km/h; média de 22min em viagens por 10 km.



5º lugar – Fortaleza: 205 horas por ano em congestionamento; velocidade média de 23 km/h; média de 21 min e 30 segundos em viagens por 10 km.

O Ranking retrata mais de uma semana inteira preso no trânsito. Sem falar do tempo perdido individualmente, que resultam em significativos custos econômicos do congestionamento, chegando a custar bilhões para o país como um todo.

Bons exemplos no mundo

1 – **Melbourne, na Austrália:** usa inteligência artificial e tecnologia de veículos conectados para tornar o tráfego mais seguro. E, também para lidar com o crescente volume de tráfego, que traz níveis crescentes

de poluição e congestionamento.

Por meio do Australian Integrated Multimodal EcoSystem – AIMES, o país conecta todos os veículos por meio de uma teia de sensores ambientais e de tráfego. Isso possibilita que as autoridades de tráfego consigam coletar, analisar e distribuir as informações rapidamente para ter uma descrição do trânsito atual.

A tecnologia, por exemplo, auxilia a tomar decisões sobre o fluxo e rotas alternativas para proporcionar maior eficiência e segurança nas estradas.

2 – **Sevilha, na Espanha:** conhecida como cidade modelo, também já investe em Inteligência artificial com a Plataforma de Dados de Mobilidade, para reduzir os congestionamentos.

Em tempo real, a ferramenta possibilita o envio de dados para os gestores de tráfego através de câmeras bem como informações gráficas. Dessa forma, tornando possível realizar o controle do tráfego e evitar congestionamentos.

3 – **Gotemburgo, na Suécia:** desenvolveu um novo sistema de cobrança de congestionamento a fim de gerenciar os níveis de tráfego urbano. A partir dessa tecnologia, o pedágio cobre, por exemplo, uma área urbana por onde passam, aproximadamente, 150 milhões de veículos por ano. Em paralelo, à redução do tráfego, o novo sistema proporciona à cidade, em torno de 90 milhões de euros de receita tributária por ano.

Mesmo depois de 25 anos de obrigatoriedade, não usar cinto de segurança continua no TOP 5 das infrações de trânsito

Usar o cinto de segurança reduz o risco de morte de motoristas e passageiros dos bancos dianteiros entre 45% e 50% e o risco de morte e lesões graves de passageiros dos bancos traseiros em 25%. É o que explica a Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS).

Mas dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) mostram que o não uso do cinto de segurança está em 5º lugar entre as infrações mais registradas em 2022, resultando em 2.916.259 multas.

Segundo Luiz Gustavo Campos, diretor e especialista em trânsito da Perkons, o cinto de segurança é um dispositivo essencial para proteger a vida e diminuir as consequências dos sinistros de trânsito. “Ele é um importante aliado, pois ajuda a impedir, em caso de colisão, que seu corpo se choque contra o volante, painel e para-brisas. É mais que sabido que o uso correto desse

equipamento reduz significativamente o risco de morte de quem se envolve em ocorrências de trânsito”, comenta.

E o número expressivo de infrações no ano passado é realmente assustador, já que nenhum brasileiro pode dizer que desconhece a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança, tendo em vista que ele passou a ser obrigatório em 23 de setembro de 1997, sancionado pela Lei nº 9.503, do Código de Trânsito Brasileiro. Segundo o artigo 167, a não utilização em vias urbanas e rodovias, é considerada infração grave, com multa de R\$195,23 e cinco pontos na Carteira Nacional de Habilitação.

USO EM TODAS AS SITUAÇÕES

Todos sabemos da obrigatoriedade deste dispositivo, mas, muitas vezes, negligenciamos o seu uso em situações corriqueiras, como por exemplo, percorrer pequenas distâncias e estar sentado



no banco traseiro. Para todos os casos é importante ressaltar que o não uso do cinto pode resultar em graves lesões ou projetar condutor e passageiro sem cinto para fora do veículo, causando danos irreparáveis.

Não faltam exemplos práticos e estudos sobre a importância e eficiência do cinto de segurança. Segundo a Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), o uso do cinto no banco

da frente reduz em 45% as chances de lesões graves em sinistros e, no banco de trás, os passageiros ficam até 75% mais seguros (dados válidos para o cinto de 3 pontos).

“Como em quase tudo relacionado ao trânsito, educação e conscientização são primordiais e, porque não, vitais. Faça a sua parte sempre. Use cinto, respeite as leis e o próximo”, finaliza Campos. (Publicação PERKONS)



JUDICIÁRIO

BMW vai pagar indenização por acidente que matou o cantor João Paulo

A Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve, no dia 23 de março, o acórdão do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) que condenou a BMW a indenizar a família do cantor João Paulo, da dupla João Paulo e Daniel, em virtude do acidente automobilístico que causou a sua morte, em 1997. Segundo o processo, o acidente ocorreu após um pneu ter esvaziado de forma repentina, provocando o capotamento e o incêndio do veículo que o artista dirigia.

O TJSP fixou a indenização por danos morais em R\$ 50 mil para a viúva e R\$ 50 mil para a filha do cantor, por considerar que, embora a vítima tenha contribuído para o acidente ao dirigir em alta velocidade e não utilizar cinto de segurança – caso de culpa concorrente, portanto –, a BMW não conseguiu demonstrar que o esvaziamento repentino do pneu do carro não decorreu de defeito de fabricação.

Além dos danos morais, o tribunal paulista estabeleceu pensão mensal à família no valor correspondente a um terço dos rendimentos do artista, a

serem apurados na fase de liquidação de sentença.

Tanto a família quanto a BMW recorreram ao STJ. Segundo a fabricante, além de não ter sido comprovado defeito no veículo acidentado, o acidente teria ocorrido por culpa exclusiva do cantor. Já a família alegou que, na verdade, a culpa seria exclusiva da fabricante, pois a falha no pneu teria sido o fator determinante para o acidente.

Fabricante precisaria provar que pneu não tinha defeito de fábrica

O relator dos recursos, ministro Marco Buzzi, lembrou que o artigo 12 do Código de Defesa do Consumidor define que o fornecedor responde, independentemente de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos do produto.

Segundo o ministro, o mesmo artigo elenca as causas excludentes da responsabilidade do fornecedor, mas caberia à montadora – e não ao consumidor – o ônus de provar que não houve defeito de fabricação.

Marco Buzzi destacou que, de acordo com o TJSP, a BMW não informou nos



autos a marca e o modelo do pneu usado no veículo, sob o argumento de que seriam utilizados diferentes tipos de pneus na montagem de seus carros. Na visão do tribunal paulista, porém, a informação seria crucial para determinar se havia algum defeito de fabricação, e, sem ela, não é possível afastar a responsabilidade da montadora pelos danos, ainda que a perícia tenha considerado remota a possibilidade de um problema no pneu.

TJSP chegou à conclusão de culpa concorrente com base em laudo criminalístico

Em seu voto, o ministro Buzzi ainda destacou que, para concluir que a vítima teve culpa concorrente no acidente, o TJSP se baseou em laudo do Instituto de Criminalística, segundo o qual o motorista, sem cinto de segurança, tra-

fegava em alta velocidade no momento do capotamento.

“Nesse contexto, a revisão da conclusão da corte local, acerca da culpa concorrente da vítima, reclama, necessariamente, o reenfratamento do conjunto fático-probatório dos autos, o que é vedado, na via do recurso especial, ante o óbice da Súmula 7”, concluiu o ministro.

O relator citou precedentes do STJ no sentido de que, conforme entendeu o TJSP, a culpa concorrente deve ser considerada para o efeito de redução do valor da indenização, cabendo à corte superior alterar o montante apenas se constatada hipótese de valor irrisório ou exorbitante – o que não ficou configurado no caso dos autos, segundo o ministro.

Falta de localização não impede penhora de veículo cuja existência tenha sido comprovada

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) considerou cabível a penhora de veículo não localizado, desde que seja apresentada certidão capaz de comprovar a sua existência. Com esse entendimento, o colegiado deu provimento ao recurso especial interposto por uma sociedade de securitização de créditos que buscava a penhora de veículos em ação de execução de títulos extrajudiciais.

Na origem do caso, a exequente foi autorizada a consultar a existência de veículos no sistema Renavam, para possível restrição de transferência e efetivação de penhora, com a ressalva de que eles deveriam estar na posse dos executados. A decisão motivou a interposição de recurso ao Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR), o qual foi negado sob o fundamento



de que a localização física do bem seria indispensável para a formalização da penhora.

No recurso apresentado ao STJ, a empresa questionou

a exigência de localização do bem e sustentou que o único requisito para a lavratura do termo de penhora de veículo seria a prova de sua existência.

CPC prevê penhora independentemente da localização do veículo

De acordo com a relatora, ministra Nancy Andriighi, o Código de Processo Civil (CPC) estabelece que a penhora se concretiza, em regra, por meio dos atos de individualização e apreensão do bem a ser depositado, mas o próprio dispositivo legal prevê exceções referentes aos veículos.

Citando o parágrafo 1º do artigo 845 do CPC, a magistrada observou que a penhora será realizada por termo nos autos, independentemente do local em que estiverem situados os bens, quando for apresentada a certidão da matrícula do imóvel ou a certidão que ateste a existência do veículo.

Ela recordou que a execução e os atos constitutivos dela decorrentes se desenvolvem

no interesse do exequente (artigo 797 do CPC) e que “se, porventura, o bem penhorado jamais vier a ser encontrado, poderá ser substituído (artigo 848) ou realizada uma segunda penhora (artigo 851)”.

No entendimento da ministra, caso a lavratura do termo de penhora de veículo fosse condicionada à localização do bem – que, concretamente, se dá em momento posterior –, não seria possível garantir o direito de preferência do exequente, que se inicia somente após o ato de constrição.

Para Nancy Andriighi, um possível hiato entre a lavratura do termo nos autos, a apreensão e a posterior entrega do veículo ao depositário, sem a formalização da penhora, daria margem para ações como a ocultação ou a alienação do bem por parte de um devedor malicioso.

LEGISLATIVO



Multa por transpor bloqueio policial poderá passar de R\$ 5 mil

Estabelecer punição mais severa ao condutor que se evade, traspõe ou não obedece a ordem de parada no policiamento de barreira (blitz). Esse é o tema do PL 954/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Cabo Gilberto Silva (PL/PB), o projeto pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para caracterizar como infração gravíssima, com multa multiplicada por 20 vezes, transpor, sem autorização, bloqueio viário destinado à fiscalização de trânsito, fiscalização policial ou ponto de bloqueio, que esteja sob o controle de policial ou agente de trânsito. A multa por transpor bloqueio policial passaria dos atuais R\$ 293,47 para R\$ 5.869,40.

Além disso, o PL pretende penalizar o condutor com suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses, recolhimento da CNH e remoção do veículo.

Conforme o autor da proposta, o objetivo é guardar a devida proporcionalidade em situações que colocam em risco real policiais e agentes de trânsito quando em efetivo serviço, frente à escalada de violência e impunidade no trânsito que assola o país.

“Conforme já presente no código de trânsito, a multa por recusa a fazer o teste do bafômetro quando em fiscalização, sem ter posto em risco real, mas hipotético, tem uma multa de R\$ 2.934,70. Ocorre que, se um condutor, ao vir a fiscalização, retorna em alta velocidade, não obedecendo a ordem de parada, ou atira seu veículo sob os agentes fiscalizadores, policiais ou não, recebe uma multa atual no valor de R\$ 293,47”, argumenta.

Para Cabo Gilberto, existe uma improporcionalidade nessa e em outras situações. “A lei atual não guarda qualquer proporcionalidade nas infrações de trânsito, pois a mesma que pune com cinco mil reais um condutor que interrompe o trânsito em uma manifestação, pune com duzentos e noventa e três reais quem atira seu veículo sobre o os profissionais de segurança viária”, justifica o deputado.

Tramitação

A matéria aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.



Deputado quer aumentar a penalidade para o crime de omissão de socorro no trânsito

De autoria do deputado Adolfo Viana (PSDB/BA), a proposta pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro. Ela determina o aumento da pena para quem comete o crime de omissão de socorro no trânsito. Isso, se ela resultar em lesão corporal de natureza grave assim como em morte.

Atualmente, o condutor do veículo que deixa de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da

autoridade pública comete um crime que tem como penalidade detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Se houver a aprovação do PL, o texto legal não terá mais a possibilidade de aplicação opcional entre a pena de detenção e de multa. Além disso, a pena de detenção será acrescida de metade, se da omissão resultar lesão corporal de natureza grave, e triplicada, se resultar em morte.

Conforme a justificativa, o projeto é necessário pois a incidência de óbito em acidentes de trânsito é cerca de três vezes maior quando há evasão do condutor do local sem a devida prestação do socorro imediata às vítimas. Os dados são do Infosiga São Paulo, de 2020.

“Esses dados mostram que a alteração legal é necessária”, diz o deputado.

Tramitação

O PL aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

Projeto de lei torna obrigatório socorrer animais atropelados

O Projeto de Lei 172/23 fixa a obrigação de prestar socorro a animais atropelados, independentemente de envolvimento no acidente, bem como de comunicar o caso a autoridade pública competente. Se aprovado, quem descumprir a medida estará sujeito à multa. No entanto, o PL não especifica um valor de multa.

O texto que prevê o socorro de animais atropelados, em análise na Câmara dos Deputados, faz alterações no Código de Trânsito Brasileiro.

Os autores, deputado Delegado Matheus Laiola (União-PR) e o deputado licenciado Delegado Bruno Lima (SP), justificam que “o dever de informar atropelamentos em vias públicas se revela essencial na missão de proteger os animais”.



Conforme o texto do PL, a obrigatoriedade de prestar socorro a animais atropelados impõe ao cidadão o dever de comunicar o ocorrido, imediatamente, ao órgão policial local, que deverá encaminhar a ocorrência à unidade policial ambiental responsável pelo resgate.

Pela proposta, o condutor que transportar o animal em seu veículo particular ficará isento de multas ao transpor semáforos e radares de velo-

cidade.

Ainda pelo texto, nos casos de atropelamento doloso, quando há intenção, o condutor é obrigado a arcar com todos os custos relativos ao tratamento veterinário do animal até sua total recuperação.

Tramitação

A proposta ainda será despachada para análise pelas comissões permanentes da Câmara. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)

Luzes do veículo: você sabe exatamente para que serve cada uma delas?

Uma das regras de segurança no trânsito mais efetivas para evitar acidentes é o “ver e ser visto”. E, para isso, a luz -seja natural ou artificial- é um fator fundamental. No entanto é preciso estar atento, pois ela pode se tornar uma condição adversa se estiver em falta ou excesso.

O primeiro passo é o condutor saber exatamente para que serve cada uma das luzes do veículo, além de manter o sistema elétrico e de iluminação em perfeito estado de uso. “A luz é um fator de segurança e existem casos que a visibilidade depende completamente da luz emitida pelos faróis do veículo. E, com a visibilidade limitada ao alcance dos faróis, à potência das lâmpadas e à largura do fecho, são necessários cuidados para se conduzi”, afirma Eliane Pietsak, especialista em trânsito e instrutora de cursos especializados.

Para isso, cada condição pede um tipo de iluminação e o condutor deve saber interpretá-las e escolher a iluminação correta. Além disso, é preciso observar algumas regras.

De acordo com a Resolução 970/22 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que dispõe sobre as características e especificações técnicas dos sistemas de sinalização e de iluminação, é vedado, por exemplo, a colocação de adesivos, pinturas, películas ou qualquer outro material que não seja original do fabricante nos dispositivos dos sistemas de iluminação ou sinalização de veículos.

Outra norma é que a substituição de lâmpadas originais dos sistemas de iluminação ou sinalização de veículos por outras de potência ou tecnologia diferentes, assim como a instalação de novos dispositivos, somente pode ocorrer se o uso dessas lâmpadas estiver previsto em manual ou literatura oficial do fabricante do veículo.

Luz baixa

É um fecho de luz destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo aos demais condutores e outros usu-



ários da via que venham em sentido contrário.

Na prática, usa-se à noite, com chuva forte e em túneis. Seu uso durante o dia é obrigatório em rodovias de pista simples para veículos não equipados com luzes de rodagem diurna, e também para veículos de transporte coletivo, motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Luz alta

É um fecho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo, conforme CTB. Utiliza-se à noite em estradas sem iluminação.

“O condutor deve estar atento a mudar para a luz baixa sempre que encontrar outros veículos vindos em sentido contrário e mesmo à frente, para não causar o ofuscamento pelo retrovisor”, explica a especialista.

Lanternas de posição

Luzes que servem para indicar a presença e a largura do veículo. Devem ser usadas durante o dia, em caso de chuva ou neblina – embora seja recomendável o farol baixo ou de neblina. E, à noite, com o carro parado, no embarque e desembarque de passageiros ou em operações de carga e descarga.

Farol de Rodagem Diurna

É o fecho de luz voltado para a

frente do veículo, utilizado para torná-lo mais facilmente visível, quando em rodagem diurna.

Luz de ré

Luzes brancas que acendem automaticamente quando a marcha ré está engatada. É a luz do veículo destinada a iluminar atrás e advertir os demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.

“Sua função é clara, alertar os outros motoristas e pedestres que o carro está se movendo para trás. O fato de iluminar a traseira do veículo é muito útil à noite ou durante o estacionamento em garagens”, esclarece Pietsak.

Lanterna de freio

Como o próprio nome diz são aquelas que se utiliza para indicar aos demais usuários da via que se encontram atrás do veículo, que o condutor está utilizando os freios.

Pisca-pisca

É a luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda. Apesar de seu uso ser óbvio, muitos condutores não a utilizam.

Conforme Pietsak, essa comunicação é muito importante.

“Ao saber das intenções de outros condutores, é possível prever ações e seguramente evitar freadas bruscas, pequenas colisões e até mesmo grandes acidentes”, descreve.

Lanterna de advertência (pisca-alerta):

Operação simultânea de todas as lanternas indicadoras de direção para mostrar que o veículo encontra-se imobilizado. Ou, ainda, temporariamente está em situação de emergência ou representa perigo especial aos demais usuários da via.

Farol de neblina

É a luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte assim como em nuvens de pó. Em algumas circunstâncias, a iluminação principal é insuficiente bem como precisa de faróis adicionais para oferecer uma melhor visibilidade. Este é o caso do farol de neblina. Composto por um fecho largo e colocado numa posição baixa, usa-se esse tipo de luz para iluminar a via por baixo da neblina.

É possível usá-lo sozinho ou em conjunto com o farol baixo e a luz alta. Não é obrigatório e, por isso, não equipa todos os veículos. O uso em outras situações pode acarretar multa ao condutor.

Estudo aponta fatores de risco para motociclistas no Brasil

Dados de registros de veículos da Secretaria Nacional de Trânsito – SENA-TRAN apontam que nos últimos 20 anos houve um crescimento desproporcional no uso de motocicletas no Brasil, com a participação das motos na frota veicular nacional passando de 14,4% para 27,1% no período.

Como resultado temos, aproximadamente, 35,1% dos óbitos decorrentes de sinistros de trânsito no país envolvendo condutores de motocicletas.

A fim de identificar as principais causas deste problema de segurança viária, o Instituto Cordial divulgou um estudo realizado com apoio da Uber sobre os fatores de risco para motociclistas no Brasil, tendo como base análise de casos das cidades de Campinas, Fortaleza e São Paulo e na literatura internacional.

O objetivo é buscar soluções efetivas e sustentáveis que evitem a ocorrência de sinistros e que amenizem as consequências e gravidades dos sinistros que, ainda assim, acontecem.

“É preciso mudar o paradigma de que apenas a mudança no comportamento do usuário seria suficiente para melhorar a segurança viária, pois apenas isso se mostrou insuficiente para a redução de sinistros e mortes no trânsito nos últimos anos”, considera o Diretor de Operações do Instituto Cordial Luis Fernando Villaça Meyer.

Perfil dos motociclistas

Os crescentes congestionamentos nas cidades brasileiras, junto ao aumento nos preços da gasolina, à tendência de crescimento dos serviços que utilizam motos, são fatores que contribuem para o crescimento do número de motocicletas no país e, conseqüentemente, para que a pressão sobre a segurança viária desses usuários seja cada vez maior.

Enquanto São Paulo tem, aproximadamente, 1,1 milhão de motocicletas, Fortaleza e Campinas possuem na faixa de 330 mil e 125 mil, respectivamente. Ao avaliar a evolução histórica da frota entre os anos de 2011 e 2021, a taxa de crescimento mais acentuada ocorreu na cidade de São Paulo. Depois, vem Fortaleza.

Já em relação ao número de motocicletas por 100 mil habitantes, constata-se que Fortaleza é a cidade com maior média (1225), seguida por Campinas (1027) e São Paulo (884).

No período de 11 anos, a capital cearense foi a cidade com maior crescimento proporcional, com uma variação de 471 motocicletas por 100 mil habitantes. Seguida por São Paulo (222) e Campinas (129).

Na cidade de Fortaleza, a predominância é de vítimas do sexo masculino

(80,93% contra 19,07% do sexo feminino). Quanto às faixas etárias, 45,66% dos condutores de motocicletas envolvidos em sinistros possuem de 31 a 50 anos. Porém, entre as vítimas de sinistros com motocicletas, incluindo passageiros e ocupantes de outros veículos envolvidos no sinistro, 50% está na faixa dos 51 anos ou mais. Portanto, a faixa de idade dos condutores de motocicleta envolvidos em sinistros não necessariamente coincide com a faixa de idade das vítimas envolvidas naqueles mesmos sinistros.

Outro dado preocupante é que aproximadamente 1% dos condutores de motocicleta envolvidos em sinistros possuía menos de 18 anos. Ou seja, estavam conduzindo sem habilitação.

Já em São Paulo, a grande maioria das vítimas envolvidas em sinistros com motocicleta são do sexo masculino (82,60%). Além disso, são os próprios condutores do veículo (75,78%). Apenas 17,40% são do sexo feminino, 12,72% são passageiros e 11,50% são pedestres.

Quanto à faixa etária, o maior número de vítimas é dos 18 aos 30 anos (48,23%). Seguida pelos condutores de 31 aos 50 anos de idade (39,14%). Por limitações na base de dados, não foi possível obter as características das vítimas que moram na cidade de Campinas.

Fatores causadores de sinistros

De acordo com o estudo, a principal causa dos sinistros viários é a colisão. Nas três cidades pesquisadas é o principal motivo, sendo (75,06%) em Fortaleza, (69,57%) em São Paulo e (59,76%) em Campinas.

Em São Paulo, o atropelamento foi a segunda principal causa de sinistros com (11,17%) contra (6,31%) em Fortaleza. Já a queda é o segundo causador de

sinistros em Fortaleza (16,34%) contra (11,6%) em São Paulo.

Em São Paulo, o tipo de veículo mais comum de se envolver em um sinistro com motocicleta é o carro (71,39%). A justificativa talvez seja a conflituosa relação dos motociclistas com os motoristas. E 21,25% dos sinistros ocorrem apenas com motocicletas.

No comparativo com a cidade de Fortaleza, observa-se que, em 57,59% dos casos, automóveis estão envolvidos. Em 38,55% dos sinistros estão envolvidos apenas motocicletas. Já em Campinas a maioria dos sinistros com motocicletas também envolve outros automóveis (53,92%) ou apenas motocicletas (34,14%).

Apesar da maioria dos sinistros terem ocorrido à luz do dia, os mais graves foram durante a madrugada, à noite e ao amanhecer.

O estudo também apontou que vias expressas e arteriais tendem a ter mais sinistros fatais e graves. Isso talvez seja explicado pela maior velocidade desenvolvida nesses locais.

“Além disso, um dos pontos de reflexão é que devido ao cansaço, sonolência ou até a maior tendência ao consumo de álcool e drogas e por número menor de veículos na via, os motociclistas acabam abusando da velocidade”, acrescentou o Diretor de Operações do Instituto Cordial, Luis Fernando Villaça Meyer.

Conforme o estudo, as condições climáticas, como pista molhada, também contribuem para sinistros de trânsito fatais e mais graves do que nas demais condições de clima. Além disso, temos ainda o comportamento de risco dos motociclistas, a falta de respeito às leis de trânsito e visibilidade na lista dos

fatores que mais contribuíram para a ocorrência de sinistros.

O baixo uso do vestuário de proteção está associado com maior frequência de fraturas de membros inferiores e superiores. Assim como, mostra a falta de percepção dos riscos. Identificou-se também que o tempo que se passa pilotando, mantendo a atenção e descansado, é menos importante do que a qualidade da direção. Uma vez que, apesar dos motofretistas estarem mais expostos (pilotarem em torno de oito horas por dia, enquanto os motociclistas, em geral, pilotam duas horas), possivelmente são condutores mais experientes.

Entendimento final sobre fatores de riscos para motociclistas

O estudo valeu-se de extensa revisão bibliográfica sobre os fatores de risco assim como medidas eficazes para a redução de sinistros envolvendo motociclistas, processamento e análise de dados de sinistros por motocicleta nas três referidas cidades brasileiras e sumarização de debates promovidos pelo Instituto Cordial com atores-chaves do setor.

Por fim, a conclusão aponta para boas práticas, recomendações e agenda de ações que visem melhorar a segurança viária para motociclistas. “Mapeamos ações que devem ser adotadas pelos setores responsáveis. Sejam eles para os motociclistas, melhorias de engenharia, fiscalização bem como monitoramento, empresas privadas que contratam os serviços, campanhas de educação e conscientização. Além de normas e ações do poder público para a diminuição do número de vítimas e a redução do número de sinistros”, finaliza Luis Fernando.





CARTAS

TRAGÉDIA ANUNCIADA

Fico indignada com esse povo falando de “Indústria da Multa”. Sendo que, na verdade, só querem é uma desculpa para desobedecer às leis. Certamente, se o pessoal não habilitado ficasse longe do volante e dos guidões, o número de mortes seria menor no trânsito. Isso sem falar naquele povo que não está mais enxergando, mas se aproveita da falta de fiscalização para continuar dirigindo.

Joelma Cardoso – Campo Grande/MS

TARIFA ZERO

O município de Garopaba/SC está de parabéns por adotar a gratuidade no transporte público! Esta iniciativa deveria ser copiada por todos os municípios do país! Sem dúvida alguma aliviará o trânsito e contribuirá grandemente para a mobilidade urbana! Parabéns a todos os envolvidos!

Simone Freitas – São José/SC

À DERIVA

Uma vergonha esse desgoverno que nem disfarça a falta de interesse em um assunto tão importante como o trânsito e a mobilidade. Para variar, vão empurrando com a barriga, sem se importar com as questões que, de fato, importam para o Brasil. Quase chegando no mês de março e ainda não havia sido definido quem iria comandar a Senatran.

Lucas Meurer – Rio de Janeiro/RJ

MOTORISTA DEFENSIVO

Muito interessante a reflexão do Dr. José Roberto Dias! Realmente, faz toda a diferença uma atitude defensiva por parte dos motoristas ao enfrentarem situações de adversidade provocadas por eventos climáticos rigorosos. Os riscos quando tiverem que enfrentar situações inesperadas como quedas de barreiras e deslizamento nas rodovias são minimizados dependendo da atitude de cada um!

Cleiton Sales – São Paulo/SP

SEGURANÇA E SAÚDE

No mínimo revoltante ter que ficar lembrando o óbvio para os usuários de veículos em geral. Em pleno século 21, as pessoas ainda teimam em não usar os equipamentos básicos de segurança como o cinto, airbag, cadeirinha de segurança... Gente, estamos falando do mínimo para evitar a morte no trânsito e as pessoas continuam “brincando” com a vida.

Carla Gregório – Florianópolis/SC

IDOSOS

Muito feliz pelo retorno da gratuidade no transporte público administrados pelo Estado de São Paulo, para idosos com idades entre 60 e 64 anos. Esse é um direito que nunca deveria ter sido retirado. Obviamente, por meio de bilhete eletrônico de uso pessoal e intransferível.

Carlos Curtes – São Paulo/SP

SEM CAMISETA

Confesso que também não sabia se era permitido dirigir sem camisa. Mas, lógico que, de qualquer forma, mesmo sem camisa, o motorista deve estar de cinto de segurança. Mas tem marmanjo que parece esquecer deste detalhe só porque está na praia. Tira férias do trabalho e acha que pode tirar férias das leis.

Mônica Kunh – Rio de Janeiro/RJ

CARNAVAL 2023

Ótima notícia essa redução das mortes e acidentes graves nas estradas federais no feriado de carnaval. Mesmo com tráfego intenso nas vias e condições climáticas adversas, a PRF registrou queda de 6% no número de acidentes, 2% nos feridos e 32% na quantidade de mortos durante o feriadão. Parabéns a estes guerreiros!

Célia Vergara – Brasília/DF

CORREDOR

Essa história de regulamentar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes chega a me dar arrepios. A maioria dos motociclistas parece que não tem noção do perigo e se arrisca por entre os carros em alta velocidade. Espero que a tal regulamentação encontre uma saída para evitar tantas tragédias.

Robson Nascimento – Cuiabá/MT

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

Art. 189. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação intermitente: (Redação dada pela Lei nº 14.440, de 2022)

Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.

Programa pioneiro no Paraná leva o trânsito para a sala de aula

O Debetran (Departamento Beltronense de Trânsito) realizou no final do mês passado, um trabalho de formação para os professores do 2º ano da rede municipal e particular de Francisco Beltrão, no Paraná, para continuidade do programa de educação Trânsito Fundamental, lançado em junho do ano passado.

Participaram da instrução 41 professores que irão atuar com o material didático “Trânsito Fundamental”, parte integrante ao projeto Criança no Trânsito.

A Coordenadora de Educação para o Trânsito, Carla Rotta, fez o treinamento abordando dados estatísticos, comportamento, empatia, respeito bem como responsabilidade, enaltecendo a preservação da vida. O cronograma também abordou o espaço público de trânsito, projeto criança no trânsito, livro do aluno e a plataforma que estará à disposição dos professores.

O material será entregue para as escolas até o final do mês de março. Na sequência acontecerá o atendimento no Espaço Público de Trânsito. É lá que se fortalece a construção de uma cultura voltada para a segurança no trânsito assim como a preservação da vida.

Material didático

O material utilizado pelo projeto é desenvolvido pela Tecnodata Educacional. Conforme Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito, o projeto implementado pela DEBETRAN em parceria com a Secretaria de Educação do município de Francisco Beltrão é um importante passo para a conscientização e adoção de posturas preventivas no trânsito pelos alunos da rede municipal.

“Ele traz importantes mudanças no cenário do trânsito da cidade e de toda a região, uma vez que as crianças e adultos envolvidos no projeto, com certeza, influenciam de maneira muito positiva,



a postura de seus pais, outros parentes próximos e amigos fazendo com que o trânsito, pouco a pouco seja um ambiente de menos conflitos e mais humano. Iniciado em 2022 com resultados muito

positivos, está sendo ampliado em 2023 com grande aceitação por parte de toda a comunidade escolar. Este projeto é pioneiro no estado do Paraná”, conclui Pietsak.

ESPAÇO LIVRE

J. Pedro Correa*



Saúde Pública

Há décadas sabemos que trânsito é assunto de saúde pública e isto vale para todo o mundo. Seguidamente vemos, ouvimos e discutimos segurança no trânsito e algumas vezes destacamos sua importância dentro das políticas de saúde pública. Este é um assunto que me chama a atenção há muito tempo e que, julgo, vale a pena debater dentro da comunidade de trânsito.

No começo destes “novos tempos” do trânsito brasileiro – a partir de 1985 – falávamos de educação para o trânsito como a solução para nossos males. Havia um esforço para entender bem o que ela significava e como aplicá-la adequadamente no nosso cotidiano. Ainda que não tenhamos até hoje um modelo claro e funcional da prática de educação para o trânsito no País, na última década a sociedade foi levada a debater e entender sobre cultura de segurança no trânsito, uma abordagem mais ampla e fundamental para compreender o contexto do trânsito e adotar comportamento mais seguro. Ainda estamos longe do nível de cultura necessária, mas já demos passos promissores.

Só para não esquecer, segurança pode ser definida como ausência de risco ou perigo. Logo, cultura de segurança significa ativar nossa atenção para ações que possam provocar perdas físicas ou materiais. Embora seja um conceito simples, é imprescindível que a sociedade não apenas se conscientize dele, mas permaneça sempre alerta.

De uns tempos para cá tem subido no debate a questão do trânsito como saúde pública, um tema que, parece, ainda não ganhou o devido destaque no cotidiano nacional. Tenho a sensação de que saúde pública no Brasil, parece ser algo distante para a base da sociedade que a vê como algo abstrato, sem se dar

conta de que ela própria, a sociedade, é sua razão de ser.

No Brasil de hoje, saúde pública é o nome dado às práticas e às medidas de responsabilidade do Estado para garantir que todo cidadão tenha acesso à saúde física, mental e social. Aqui se entende por que a OMS tem enfatizado tanto cuidar do trânsito como assunto de saúde pública. No Brasil, trânsito, transporte e mobilidade são campos de ação que afetam fortemente a qualidade de vida da população. Nos meus tempos de Europa aprendi que a qualidade do transporte de massa está diretamente ligada à qualidade de vida da população. Se usarmos apenas este exemplo, entenderemos o tamanho do desafio da saúde pública brasileira. Gostaria de continuar discutindo este tema colocando este espaço à disposição de gente mais competente e habilitada para agregar mais conhecimento nesta matéria.

Creio que entre os bons exemplos de ações de saúde pública no Brasil está o Programa Vida no Trânsito, iniciado no Brasil no início da 1ª Década Mundial de Trânsito com suporte da Fundação Bloomberg através da Organização Panamericana de Saúde. Começou com ações em 5 capitais brasileiras, Belo Horizonte, Campo Grande, Curitiba, Palmas e Teresina. Com o sucesso do programa, o Ministério da Saúde o ampliou para todas demais capitais brasileiras e mais tarde para outros municípios. Um dos pontos fortes do PVT é a forma multidisciplinar como é desenvolvido, com a participação ativa de várias instituições públicas e mesmo privadas, trabalhando com o objetivo único de preservação de vidas no trânsito.

Seus bons resultados na redução de sinistros e de vítimas levaram inúmeros municípios brasileiros de diversos a adotá-lo. É bom e desejável que o PVT

continue a ocupar mais espaços nas administrações municipais afetando de forma positiva a política de saúde pública nacional. Incentivando ações como o PVT, as cidades vão incrementando também suas políticas de educação para o trânsito, melhorando sua cultura de segurança e criando cada vez mais espaços para o avanço da saúde pública.

Sinto que o país precisa acelerar o debate sobre saúde pública para que a sociedade tenha noção clara de que se trata de um direito tão forte que é garantido pela Constituição Federal. Assim, quanto maior difusão dermos à saúde pública, melhor será reação da população e, por certo, mais seguro será o seu comportamento no trânsito. Este é um diálogo que vai longe, possivelmente vai atravessar décadas, mas não há dúvidas sobre seu alcance e os benefícios que provocará. Temos de incrementá-lo.

Não percamos de vista de que o objetivo da segurança no trânsito no Brasil é zerar as fatalidades baixando ao máximo o número de sinistros o trânsito. Sei que muitos acham, por ora, que chegar a zero mortes é pura utopia, mas, afinal, o que é utopia? Uma boa definição dela foi dada pelo ótimo escritor uruguaio Eduardo Galeano:

“A utopia está no horizonte. Ando dois passos, ela se distancia dois passos e o horizonte avança dez passos mais longe. Então, para que serve a utopia? Serve para isto, serve para avançar.”

* Consultor em programas de segurança no trânsito-Porto Alegre.



Existe um limite de idade para dirigir? Veja o que diz o CTB

De acordo com estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2060, 25% da população brasileira terá 60 anos ou mais, percentual que será maior do que a população de crianças (pouco mais de 14% para o ano citado). Com esse dado evoluindo nas últimas décadas, uma pergunta costuma ser frequente conforme a idade vai aumentando: existe um limite de idade para dirigir?

Conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) não há uma idade determinada para o condutor largar o volante. Essa decisão pode partir do próprio idoso, se perceber limitações que o impeçam de dirigir e também do perito do Detran durante o exame de aptidão física e mental no ato da renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

No entanto, essa decisão, geralmente, vem carregada de sentimentos, perdas e reflexões. Isso porque

dirigir, para muitos, significa independência. E perdê-la não é fácil, ainda mais para alguém que sempre foi muito ativo.

Mobilidade e desafios

Para Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, há muitos esforços para garantir mínimas e boas condições para quem vive muito tempo. Como, por exemplo, privilégio em filas, no trânsito e em atendimentos diferenciados. “Mesmo assim, especialmente no caso do trânsito e em diversos aspectos específicos da mobilidade estar idoso é complicado”, argumenta.

O especialista destaca que para aqueles que dirigem há facilidades, mas também enormes desafios. “Para o idoso que dirige há algumas vantagens como vagas especialmente destinadas a ele. No entanto, a própria evolução tecnológica embarcada nos veículos pode se tornar um pro-

blema para quem já tem dificuldades com tecnologia” diz.

Mariano lembra que atualmente, por exemplo, até o estacionamento regulamentado já não é mais no papel. “Ter um smartphone e aprender as novas tecnologias são uma imposição desses tempos avançados”, salienta.

Quando é a hora de parar?

Como vimos anteriormente, a legislação não impõe limites em função da idade. No entanto, conforme Mariano, tudo o que se espera dos condutores é bom senso.

“A autocritica é a única ferramenta realmente eficaz para que percebamos qual é o momento de parar de dirigir. O exame de aptidão física e mental pode, também, estabelecer a hora de parar. Nem sempre, porém, as limitações são tão aparentes assim, e podem eventualmente escapar do profissional de saúde no momento deste exame. Ou, ainda, essas difi-

culdades podem surgir no intervalo entre uma e outra renovação da CNH”, aponta.

É nessa hora, de acordo com o especialista, que os familiares devem atuar. “Nem sempre apesar de amar seus idosos o familiar consegue tocar no assunto, por considerá-lo delicado. Realmente para muitas pessoas descobrir que não consegue mais dirigir com segurança pode ser muito frustrante. E tirar a chave da mão de uma pessoa idosa pode ser uma tarefa difícil de realizar”, explica Mariano.

Ele diz que o melhor, nesses casos, é pensar na segurança de todos e do próprio idoso. “É preciso coragem. Se você está no papel daquele que vivencia o desafio de ver pais, avós ou idosos queridos próximos gerando riscos no trânsito para si e para os outros haja o quanto antes. Isso é ser responsável, é ser preventivo”, conclui.