

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Direção Perigosa  
Palavra do Presidente  
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Desafios Urbanos - O  
chamado à ação dos cidadãos  
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



O cotidiano  
do caminhoneiro  
PÁGINA 7

**Conquistas e  
Direitos da Mulher  
no Trânsito:  
Uma Celebração  
Necessária**

EDITORIAL - PÁGINA 2

# O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MARÇO DE 2024 - ANO 16 - Nº 171

## O problema do abandono de animais nas rodovias e nas vias urbanas



Infraestrutura inadequada e falta de ações de conscientização dos motoristas são apontadas pelos especialistas como as principais causas de atropelamento de animais nas rodovias e nas vias urbanas. Como é recente a preocupação com os animais silvestres na construção de estradas, a maior parte da malha rodoviária do país não está preparada para evitar esse tipo de acidente.

**UMA VIDA, UMA MISSÃO**



**PAULO PROTETOR**

(Páginas 8 e 9)

**PRF lança operação nacional para reforçar segurança nas rodovias**

PÁGINA 6

**Regulamentação dos motoristas de aplicativo: governo perde a oportunidade de investir em segurança viária**

PÁGINA 16

**Dicas para ajudar a tornar as rodovias mais seguras para pessoas e animais**

PÁGINA 8

**KOERICH**  
Gente Boa. Gente Nossa.

**SEJA PACIENTE NO TRÂNSITO.**



CONSERVE-SE À DIREITA



SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA ROTATÓRIA



CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE ÔNIBUS

## EDITORIAL

# Conquistas e Direitos da Mulher no Trânsito: Uma Celebração Necessária

No mês em que celebramos o Dia Internacional das Mulheres, é importante reconhecer e refletir sobre as conquistas e os direitos das mulheres em diversas esferas da sociedade, inclusive no trânsito. Ao longo das últimas décadas, as mulheres têm lutado e conquistado espaços significativos nesse campo, refletindo não apenas uma mudança na dinâmica de gênero, mas também um avanço em direção à igualdade e à segurança no tráfego.

De acordo com dados da RENACH e da Polícia Rodoviária Federal, temos testemunhado um aumento notável do número de mulheres condutoras em diversas categorias de habilitação nos últimos anos. Especificamente, na categoria B, as mulheres superaram os homens em 50,2%, destacando uma mudança significativa na demografia dos motoristas.

Contudo, é essencial reconhecer que essas conquistas não foram alcançadas sem desafios. Desde os primeiros passos históricos dados por mulheres como Bertha Benz, a “mãe do automóvel”, e a duque-

sa Anne d’Uzés, da França, que enfrentaram obstáculos e preconceitos para afirmarem seu lugar nas estradas, até as pioneiras brasileiras como Maria José Pereira Barbosa Lima e Rosa Helena Schorling, que desafiaram normas sociais para garantir seu direito de dirigir, o caminho foi marcado por perseverança e determinação.

Embora tenhamos avançado, ainda há muito a ser feito para garantir a plena igualdade de gênero no trânsito. Projetos de lei e políticas públicas têm sido propostos em diferentes esferas governamentais com o objetivo de promover essa igualdade e garantir a segurança das mulheres nas estradas.

No Senado Federal, o projeto de lei nº 1467/2021 busca incluir o tema “igualdade entre mulheres e homens no trânsito” nos cursos de formação de condutores e nos exames para obtenção da CNH, reconhecendo a persistência do preconceito e da discriminação enfrentados pelas condutoras.

Da mesma forma, o projeto de lei nº 2003/2021, em tramitação na Câmara dos Deputados, propõe

casar a CNH de motoristas condenados por violência ou grave ameaça contra mulheres no trânsito, estabelecendo um programa de recuperação e reeducação como requisito para a sua reabilitação.

No âmbito estadual, o projeto de lei nº 122/2023, em análise na Assembleia Legislativa do Paraná, visa proteger as mulheres do assédio nos transportes coletivos, garantindo a reserva de assentos exclusivos e combatendo essa forma de violência de gênero.

À medida que refletimos sobre esses avanços e desafios, é fundamental reconhecer e valorizar as conquistas das mulheres no trânsito e em todas as áreas da sociedade. A história nos ensina que, apesar das adversidades, as mulheres continuam a afirmar seu espaço e sua voz, reafirmando que “lugar de mulher é onde ela quiser” e, no trânsito, vale destacar que as mulheres são reconhecidas mais prudentes, mais atenciosas ao ler as placas de trânsito e mais respeitadas com o limite de velocidade das vias.

## NOTAS E FLAGRANTES

### DETRAN POR TODA PARTE

Começou lá pelo Sertão, mas vai percorrer todas as cidades e regiões pernambucanas. Assim é o Detran Por Toda Parte, novo programa do Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco, com primeira edição realizada nos dias 12 e 13 de março.

A programação incluiu serviços de habilitação e veículos, atividades educativas em escolas e ruas, além de capacitação de servidores e credenciados, fiscalização e instrução de agentes.



Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



### CARRO POR ASSINATURA

O carro por assinatura é uma modalidade de aluguel de carro mensal que te permite utilizar um carro zero quilômetro mediante um contrato com a empresa que oferece o veículo.

O valor pago mensalmente varia conforme o modelo e o tempo estipulado, que geralmente pode ser de 12 a 48 meses.

Os contratos mais longos costumam sair mais em conta. E a mensalidade normalmente pode ser paga por boleto ou por cartão de crédito. No contrato também é estipulada uma franquia mensal de quilometragem, que você pode escolher de acordo com a necessidade de uso do veículo. Ao fim do contrato, ele pode ser renovado e o condutor receberá outro veículo zero quilômetro.

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

#### DIRETORIA EXECUTIVA:

##### Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

##### Diretores:

Alaor Francisco Tissot  
Sergio Carlos Boabaid  
Jorge Castro Reis Filho  
Francisco José Mattos Mibielli

##### Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

##### Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

#### Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

##### Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

##### Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.



# Direção Perigosa: Leis, Penalidades e Necessidade de Prevenção

## RESTRIÇÃO X

Conforme o Manual de Habilitação do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC), alguns dos exemplos da restrição X na CNH são: surdez total, visão monocular, autismo, transplantado renal, etc.

Ainda de acordo com o documento, ao se constatar que o condutor possui alguma condição especial, que não lhe impeça de dirigir, será possível incluí-la na CNH com restrição X (outras restrições). “Poderá ser considerada restrição X a síndrome de down e o autismo bem como qualquer outra condição que necessite ser adotada”, informa o Manual.

A direção perigosa é uma conduta que representa uma ameaça não apenas para a segurança viária, mas também para a vida e a integridade física de todos os usuários das vias públicas. No Brasil, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece normas e penalidades rigorosas para os condutores que praticam atos considerados imprudentes, negligentes ou perigosos ao volante.

Segundo o artigo 175 do CTB, pratica infração de trânsito por direção perigosa o condutor que realiza manobras que exponham os demais usuários da via a riscos ou que possam causar danos a propriedades públicas ou privadas. Isso inclui práticas como disputar corridas (rachas), realizar manobras arriscadas como cavalos-de-pau, dirigir sem as mãos no volante, entre outras ações que demonstram claro desrespeito às normas de trânsito e à segurança viária.

As penalidades para quem pra-

tica direção perigosa são severas, refletindo a gravidade do ato e seu potencial de causar acidentes. As sanções incluem:

Multa, suspensão do direito de dirigir, remoção do veículo e, para casos extremos, detenção.

Existem circunstâncias que podem agravar as penalidades aplicadas ao condutor infrator. Por exemplo, se a direção perigosa resultar em acidentes com vítimas fatais ou lesões corporais graves, as consequências legais serão mais severas, podendo incluir penas de reclusão, além das penalidades administrativas.

Apesar da rigidez das penalidades, o sistema jurídico brasileiro permite que o condutor apresente defesa e recorra das penalidades impostas. O processo de defesa pode ser complexo, exigindo um conhecimento aprofundado das leis de trânsito e dos procedimentos legais. Por isso, é recomendável que o condutor procure a assistência de um advogado especializado em

direito de trânsito para orientação e representação adequadas.

Além das penalidades, é fundamental destacar a importância da educação e da prevenção como meios de combater a direção perigosa. Campanhas de conscientização, cursos de direção defensiva e a promoção de uma cultura de respeito às leis de trânsito são essenciais para reduzir os índices de acidentes e garantir a segurança de todos os usuários da via.

A direção perigosa é uma infração grave que ameaça a segurança no trânsito e coloca em risco a vida de condutores, passageiros e pedestres. As leis brasileiras são claras ao estabelecer penalidades severas para aqueles que cometem tais atos, refletindo a seriedade com que o país trata a questão da segurança viária. Contudo, além das punições, é crucial investir em educação e prevenção, promovendo uma mudança de comportamento entre os condutores e contribuindo para um trânsito mais seguro para todos.



## NOVA CNH

Um novo modelo de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) está em vigor desde junho de 2022. Além de mudar um pouco o padrão das cores, o novo documento incorpora elementos gráficos que dificultam falsificações e fraudes. Na nova CNH, o quadro de observações, que indica eventuais restrições médicas e, também, se o condutor exerce atividade remunerada, fica logo abaixo da tabela de categorias. Para realizar essas indicações, existem abreviaturas que informam exatamente a observação.

## Associação alerta para uso de substâncias psicoativas por motoristas

Embora o uso de remédios esteja associado à prevenção e ao tratamento de doenças, os efeitos colaterais de certas medicações podem afetar diretamente a habilidade de dirigir. O alerta é da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet).

A entidade publicou uma diretriz de conduta médica que avalia o uso de diversos medicamentos – sobretudo os que contêm substâncias psicoativas – e suas consequências para quem vai conduzir veículos.

O documento cita a associação entre o uso de medicamentos, o desempenho na condução veicular e acidentes, com foco predominante nos ansiolíticos, sedativos, hipnóticos, antidepressivos, analgésicos opióides e anti-histamínicos.

“Outros remédios prescritos e/ou adquiridos sem prescrição também podem afetar a capacidade de condução segura, caso de anfetaminas, antipsicóticos e relaxantes musculares”.

Em nota, a Abramet informou que a diretriz, destinada a médicos do tráfego e demais profissionais do sistema de saúde, tem como propósito orientar políticas públicas ao chamar a atenção para os cuidados que o paciente deve ter quando assumir a direção.

A entidade avalia que os efeitos do uso de remédios sobre o ato de dirigir devem entrar no radar também de autoridades do Executivo e do Legislativo.

### RECOMENDAÇÃO

Em 2009, a associação chegou a recomendar à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) a utilização de um símbolo de alerta



nas embalagens dos chamados Medicamentos Potencialmente Prejudiciais ao Condutor de Veículos Automotores. “A preocupação da Abramet vem da observação do cenário nacional. Para se ter uma ideia, dados divulgados pela Fundação Instituto de Administração em conjunto com o Instituto Brasileiro de Executivos de Varejo & Mercado de Consumo registram que a compra de remédios já responde por 6,5% dos gastos das famílias brasileiras.”

“O Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos divulgou que a venda de medicamentos psiquiátricos disparou no Brasil após a pandemia de covid-19. O consumo de remédios para ansiedade cresceu 10% de 2019 a 2022; assim como o de sedativos, usados para dormir, que aumentou 33%. E o de antidepres-

sivos saltou 34%.”

Em 2015, o consumo de remédios foi incluído entre os fatores de risco para sinistros de trânsito pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Já em 2018, a Organização das Nações Unidas (ONU) agregou esse entendimento em resolução sobre segurança viária. “No Brasil, até o momento, nenhuma legislação aborda os riscos da interface entre medicamentos e a direção de veículos”, destacou a Abramet.

O documento também oferece um conjunto de orientações não apenas para médicos do tráfego, como também para os demais profissionais de saúde que prescrevem medicamentos e para os próprios motoristas usuários dessas medicações. *(As informações são da Agência Brasil)*

## Primeiro prazo para exame toxicológico de motoristas vence no dia 31 de março

Os condutores das categorias C, D e E que têm a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com vencimento entre janeiro e junho deste ano devem realizar o exame toxicológico até o dia 31 de março. O teste deve ser realizado em um laboratório credenciado pelo Ministério dos Transportes.

O exame toxicológico é uma determinação prevista no Código de Trânsito Brasileiro. O objetivo é identificar o uso de substâncias psicoativas que possam comprometer a capacidade de direção e causar acidentes. A CNH nas categorias C, D e E permite a condução de veículos de cargas como caminhões, tratores, ônibus, vans, além de carretas e caminhões com reboques.

Segundo a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), de um total de 11,4 milhões de condutores habilitados nas categorias C, D e E, 3,3 milhões de motoristas com CNHs válidas e vencidas ainda não realizaram o exame toxicológico. De acordo com o Ministério dos Transportes, por se tratar de uma determinação legal, não há mais previsão de nova

prorrogação dos prazos.

Os motoristas flagrados dirigindo veículo das categorias C, D ou E com o exame toxicológico vencido por mais de 30 dias serão multados a partir de 1º de maio. Isso, caso a validade da CNH expire entre janeiro e junho. Para os condutores cujas CNHs vencem entre julho e dezembro, as multas começam a ser aplicadas em 31 de maio.

A multa é de natureza gravíssima, no valor de R\$ 1.467,35 e sete pontos na CNH.

### Prazos de regularização do exame toxicológico

Os condutores das categorias C, D e E devem fazer o teste de forma escalonada, de acordo com o mês da validade da CNH:

Condutores com validade da CNH entre janeiro e junho terão até 31 de março de 2024 para realizar o exame toxicológico

Condutores com validade da CNH entre julho e dezembro terão até 30 de abril de 2024 para realizar o exame toxicológico

*(As informações são da Agência Brasil)*



## Desafios Urbanos O Chamado à Ação dos Cidadãos

**E**m meio aos desafios urbanos que afligem o Brasil, surge um clamor por mudanças. Os governantes, em sua maioria, parecem desconectados da realidade vivida, por milhões de brasileiros em todas as partes do país. Porém, em meio a essa turbulência, desponta uma força poderosa: a voz dos cidadãos, amplificada pelas redes sociais.



Imagine-se preso em um transporte público lotado, espremido como sardinha em lata, enquanto segura seu *smartphone*, compartilhando ao vivo seus desafios diários.

Chega em casa cansado, mas ainda assim encontra tempo para se informar, comparar opiniões e perceber a discrepância entre sua vida e as narrativas políticas tradicionais.

Florianópolis, uma pérola situada em meio ao mar de Santa Catarina, serve como um exemplo vívido desse cenário. Uma cidade que atrai migrantes, turistas e um permanente fluxo de pessoas, mas que enfrenta graves problemas de mobilidade urbana.

O transporte público não acompanha o ritmo do crescimento populacional, e as soluções propostas pelos governantes parecem sempre adiar os problemas para o futuro.

No entanto, surge uma esperança. A integração do transporte marítimo, por meio de píeres estratégicos, aliada à implementação de um sis-

tema de monorail, emerge como uma solução viável e eficiente. Uma oportunidade para transformar a infraestrutura da cidade e proporcionar uma mobilidade urbana de qualidade.

O Monorail, também conhecido como *Monorail*, é apontado como o modal mais prático e rápido do mundo em sua construção.

Em Florianópolis, além de ser eficiente, é também o mais barato, pois praticamente não necessita de desapropriações, podendo ser construído acima de muitas vias, como a beira-mar e a própria 401. Suas rodas silenciosas movem-se sobre uma viga, proporcionando uma experiência de transporte tranquila e eficiente.

Claro que haverá desafios, mas os resultados prometem ser excepcionais. O Monorail é flexível, podendo variar o número de vagões conforme o fluxo de passageiros, e sua construção pode ocorrer tanto por debaixo dos trilhos quanto suspensos por cima, adaptando-se às necessidades da cidade.

Mas essa transformação não pode ser realizada apenas por vontade política. É necessário que a sociedade se una, que faça ouvir sua voz por meio das redes sociais. Os tempos mudaram, e os governantes já começam a perceber que são os mandatários, não os mandantes.

Florianópolis, conhecida por sua beleza natural e sua atmosfera pacífica, precisa urgentemente de mudanças. O momento é de agir, de levantar a voz contra os interesses monopolistas que insistem em perpetuar a inércia. Afinal, não basta embelezar a praia se a cidade não oferece uma infraestrutura adequada para seus habitantes e visitantes.

É hora de os cidadãos se unirem, de se fazerem ouvir, de exercerem sua influência nas decisões políticas. É hora de construir uma cidade melhor, mais inclusiva e mais preparada para o futuro. O chamado à ação está feito. Resta saber se seremos capazes de atendê-lo.

\* **Jornalista, Mtb 0083569 / SP/BR**, Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, foi Prof. Adj. Dr. da UFSC, 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.

## PRF lança operação nacional para reforçar segurança nas rodovias

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) deu início, neste mês de março, à Operação Nacional de Segurança Viária. O objetivo é reduzir o número de acidentes nas rodovias federais. Para isso, a PRF promete intensificar as ações com foco na segurança viária em todo o país, ao longo de todo este ano.

Segundo a PRF, o reforço das ações de segurança viária em trechos críticos das estradas e rodovias federais foi decidido em decorrência dos resultados da Operação Rodovia 23/24, realizada entre 18 de dezembro de 2023 e 18 de fevereiro deste ano.

Além de ampliar o efetivo nos trechos da malha viária federal considerados críticos, a PRF planeja dar prioridade às atividades integradas – tanto as realizadas pelas superintendências estaduais, quanto as executadas com outros órgãos públicos que atuam na segurança viária. A operação nacional também abrangerá ainda ações pontuais, realizadas em períodos de grande movimento, como feriados, datas festivas e períodos de férias escolares.

Pouco antes de participar da cerimônia de lançamento da Operação Nacional de Segurança Viária,



o diretor-geral da PRF, Fernando Oliveira, disse em entrevista que já pediu aos ministérios da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos e da Justiça e Segurança Pública autorização para realizar novas contratações, inclusive de aprovados no último concurso público feito pelo órgão.

“Este desejo de [parte da população] perceber a PRF [presente] em todos os municípios também é um desejo nosso. Agora, é aquela questão: [avaliar as] necessidades e as possibilidades. Entendemos isso, mas estamos

requerendo ao governo [...], aos ministros, para que, este ano, consigamos fazer o chamamento [convocação] para formar uma nova turma [a partir] do excedente que ainda temos. Isso possibilitará aumentarmos o quantitativo da PRF e reforçar o policiamento nas rodovias”, comentou Oliveira, reconhecendo que, apesar dos esforços, o Brasil ainda convive com números muito altos de acidentes de trânsito.

“Mas, por mais que a gente se esforce, não vamos conseguir fiscalizar todo o trecho, 24 horas por dia. Fazemos a

presença no trecho, mas em locais pontuais. Passou da fiscalização, a responsabilidade no trânsito é do condutor. Por isso, a PRF faz um esforço muito grande no trabalho de educação e conscientização no trânsito”, acrescentou o diretor-geral antes de admitir que a PRF tem que “incrementar” sua atuação nas regiões Norte e Nordeste do Brasil. “Entendo que a PRF é um órgão nacional e, desta forma, nossa presença tem que ser [proporcionalmente] semelhante em qualquer estado, em qualquer região, do país.”

## O extintor de incêndio ainda é um item obrigatório no veículo?

Até setembro de 2015, todos os veículos deveriam estar equipados com extintores de incêndio do tipo ABC. Como o próprio nome sugere, ele é utilizado no combate de incêndio de classes A, B e C, ou seja, incêndios ocasionados pela combustão de materiais sólidos, combustíveis líquidos e equipamentos elétricos.

Contudo, a partir de uma resolução do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), essa exigência foi revogada para carros de passeio e veículos utilitários, caminhonetes, camionetas e triciclos de cabines fechadas.

Atualmente, segundo a Resolução 919/22, o uso de extintor de incêndio continua obrigatório apenas para caminhões, caminhões-trator, micro-ônibus, ônibus e outros veículos de transporte coletivo.

### Como usar o extintor de incêndio?

Caso precisar usar o extintor em um acidente envolvendo automóveis, as orientações são as seguintes:

Primeiro, aproxime-se cuidadosamente do foco do incêndio, de costas para o vento;

Rompa o lacre, aperte o gatilho e dirija o jato para a base do fogo, movimentando em forma de leque;

Mas atenção, a carga do extintor de veículos é suficiente apenas para princípios de incêndio;

Sendo assim, use o extintor sempre na posição vertical.

### Extintor de incêndio vencido pode gerar multa?

A mesma legislação estabelece que o equipamento deve estar com lacre, dentro do prazo de validade, com suporte de fixação e indicador de pressão na posição correta.

Ou seja, circular com o extintor vencido pode comprometer a capacidade do extintor de funcionar corretamente, colocando em risco a vida dos ocupantes



do veículo e de terceiros em caso de incêndio.

Assim, o não cumprimento dessas exigências sujeita o infrator à aplicação das sanções previstas no Artigo 230 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

nos incisos IX (sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante) e X (com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo Contran).

Além disso, é considerada uma infração grave, que resulta no acréscimo de 5 pontos no prontuário do condutor, multa de R\$ 195,23, além da retenção do veículo para regularização.

## Insulfilm não é só estética: veja funcionalidades e novas regras de utilização

Insulfilm é o nome popular, e talvez mais conhecido, da película utilizada para escurecer os vidros dos veículos automotores. Na verdade, o insulfilm é uma marca que acabou caindo no dito popular. No entanto, o tema da reportagem do Portal do Trânsito não é o nome do material, mas sim, suas funcionalidades e novas regras de uso do insulfilm.

Apesar de muitos proprietários de veículos aplicarem as películas por questões de estética, os benefícios do acessório vão além. A privacidade, segurança e até proteção de raios ultravioletas são hoje os motivos que levam os cidadãos a instalarem o insulfilm em seus veículos, mas para isso existem regras.

A escolha da película também envolve normas específicas regulamentadas pelo Conselho Nacional de Trânsito. De acordo com a última atualização da regra, em janeiro de 2023, não há mais exigência de transparência mínima do acessório nos vidros laterais traseiros e no vidro traseiro. Já no caso do para-brisas e nos vidros laterais dianteiros, ficou estabelecido que devem obedecer a regra de 70% de transparência.

### OUTRAS REGRAS PARA O USO DE PELÍCULA OU INSULFIM

A norma proíbe aplicação de películas refletivas nas áreas envidraçadas do veículo bem como a existência de bolhas nas películas aplicadas em áreas críticas de visão do condutor e nas áreas indispensáveis à dirigibilidade do veículo.

Quem descumprir essas medidas impostas pela norma, está cometendo uma infração grave. A multa é de R\$ 195,23, com acréscimo de cinco pontos na carteira de habilitação. O veículo ainda vai ficar retido até a regularização. Nesse caso, a retirada da película.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*



## O cotidiano do caminhoneiro

Os caminhoneiros enfrentam uma série de desafios que afetam sua saúde física, mental e social. Vamos explorar alguns desses impactos:

**Estresse e Ansiedade:** A natureza do trabalho, longas horas na estrada e pressões para cumprir prazos podem levar a altos níveis de estresse e ansiedade.

**Síndrome de Burnout:** O esgotamento profissional é comum devido à carga de trabalho extenuante e à falta de tempo para descanso adequado.

**Problemas Físicos:** Horas prolongadas ao volante podem causar dores nas costas, rigidez muscular e problemas posturais.

**Má Alimentação:** A disponibilidade limitada de refeições saudáveis nas estradas pode levar a escolhas inadequadas de alimentos, afetando a saúde geral.

**Falta de Exercício:** O estilo de vida sedentário durante as viagens contribui para problemas de saúde, como obesidade e doenças cardiovasculares.

Além disso, a autopercepção da saúde entre os caminhoneiros muitas vezes está limitada à ausência de doença, e o autocuidado é frequentemente negligenciado. É essencial que políticas trabalhistas sejam reformuladas para reduzir os impactos ocupacionais e promover a saúde desses profissionais.

Hoje, mergulhamos no cotidiano desafiador dos caminhoneiros. Esses bravos profissionais enfrentam uma série de dificuldades enquanto cruzam as estradas do Brasil:

**Horas ao volante:** O tempo gasto dirigindo sobrecarrega o corpo e cansa a mente.

**Más condições das estradas:** Os caminhoneiros enfrentam buracos, trechos esburacados e

estradas malconservadas.

**Insegurança:** A preocupação com roubos e assaltos é constante.

**Preço elevado dos combustíveis:** O custo do diesel impacta diretamente o orçamento desses trabalhadores.

**Falta de pontos de parada:** Encontrar locais adequados para descansar e tomar banho é um desafio.

Apesar dessas adversidades, os caminhoneiros desempenham um papel vital na economia, movimentando mercadorias e garantindo que os produtos cheguem aos seus destinos.

Quanto à vacinação, após pressão por parte dos caminhoneiros, a categoria foi incluída no grupo prioritário de vacinação contra a COVID-19. Inicialmente excluídos, eles agora fazem parte do pacote de grupos prioritários para receber a vacina.

Não só a COVID, é necessário que se cumpra a carteira de vacinação completa do profissional do volante, tendo em vista ele circular pelo país por onde encontram doenças endêmicas, epidêmicas e doenças tropicais. Tudo podendo trazer transtornos à saúde e ao trabalho.

Com certeza os caminhoneiros, ao cruzarem diferentes regiões e climas, podem inadvertidamente transportar insetos vetores de doenças em seus baús e cargas. Esses insetos podem ser portadores de vírus, bactérias, protozoários e até mesmo fungos. Vamos explorar alguns exemplos:

**Baratas:** Esses insetos, frequentemente encontrados em ambientes sujos, podem carregar milhares de microrganismos em seus corpos. Além de serem responsáveis pela hepatite A e febre tifoide, as baratas também podem transmitir conjuntivites, hanseníase, pneumonia, tuberculose, infecções urinárias, salmoneloses, enterovírus e shigeloses.

**Mosquito Tsé-Tsé:** Esse mosquito é o vetor da Tripanossomíase Humana Africana, também conhecida como “doença do sono”. Transmitida pela picada desse mosquito, a doença afeta o sistema nervoso central e pode ser fatal se não tratada. Felizmente, essa doença está presente apenas na África.

**Barbeiro:** O inseto barbeiro é responsável pela doença de Chagas, causada pelo protozoário *Trypanosoma cruzi*. Transmitida pelas fezes do inseto, essa doença pode ser adquirida por meio de mordidas, transfusões sanguíneas, ingestão de alimentos contaminados e transplantes de órgãos. A fase crônica da doença pode levar a complicações cardíacas e até mesmo à morte.

**Pulgas:** Esses pequenos insetos também podem transmitir doenças, como encefalite e outras viroses.

É fundamental que os caminhoneiros estejam cientes desses riscos e tomem medidas para evitar a proliferação desses insetos em suas cargas e veículos. A saúde pública e a prevenção de epidemias dependem da conscientização e da adoção de práticas adequadas de higiene e controle de vetores.

A saúde e o bem-estar dos caminhoneiros são cruciais para manter as atividades do país em funcionamento. Reconhecemos o papel essencial que desempenham e esperamos que medidas contínuas sejam tomadas para proteger sua saúde e garantir sua segurança nas estradas.

\* Membro das Comissões de Medicina do Tráfego Ocupacional e de Comunicação da Abramet (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego), Conselheiro do Instituto P.A.R.A.R. - (Plataforma de Educação de Gestão de Frotas) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do MONATran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

## Os desafios da mobilidade e do planejamento

Dois eventos promovidos no dia 25 de março pelo Floripa Sustentável, com a participação de técnicos, autoridades e dirigentes das 37 entidades que integram o movimento, mais uma vez em debate os principais problemas de Florianópolis, relativos à mobilidade e falta de planejamento.

A última chance de melhorar o cenário atual aconteceu há exatos 10 anos, quando foi lançado o Plamus – Plano de Mobilidade Urbana da Grande Florianópolis. Trabalho coordenado pelo ex-prefeito de Curitiba, Cássio Taniguchi, agora morador permanente de Florianópolis.

Como a execução do ambicioso programa dependia da adesão dos prefeitos da região metropolitana e eles não queriam abrir mão de poder, o governador Raimundo Colombo engavetou o Plamus. Foram investidos ali mais de 10 milhões

de reais, dinheiro alemão.

Uma das teses do Plamus está na prioridade para o transporte coletivo, promessa de muitos políticos, mas carregada de frustrações.

Ao contrário do que ocorre em outras cidades modernas e até países com maciça presença de veículos, o transporte coletivo aqui não tem nem vias exclusivas. Os ônibus chegam a levar o dobro do tempo para fazer certos percursos, no comparativo com os automóveis.

Em Florianópolis, muito se falou em BRT e pouco se aplicou neste sistema, que funciona em muitos municípios e países.

VLT (Veículo Leve sobre Trilho), principal sistema empregado em quase todas as cidades da Europa, nem pensar. As “caveiras de burro” não querem ou não deixam.

O Plamus está agora com a Sudesc –



Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas de Santa Catarina. Sucede a Suderf – Superintendência de Desenvolvimento da Região Metro-

politana da Grande Florianópolis.

Mudam os nomes, mas os problemas só se agravam. (Por Moacir Pereira para o ND Mais)

# À margem das estatísticas: o problema do abandono de animais e o risco nas estradas

Infraestrutura inadequada e falta de ações de conscientização dos motoristas são apontadas pelos especialistas como as principais causas de atropelamento de animais nas rodovias brasileiras. Como é recente a preocupação com os animais silvestres na construção de estradas, a maior parte da malha rodoviária do país não está preparada para evitar esse tipo de acidente.

Todavia, além do desafio dos animais silvestres impactados pelo avanço da urbanização, existe a questão do abandono de animais domésticos próximo das estradas, que colocam em risco a vida do animal abandonado em si e dos usuários das vias, que podem se envolver em acidentes ocasionados pela tentativa de desviar dos animais na pista ou mesmo pelo atropelamento destes. Segundo um estudo do Centro Brasileiro de Estudos em Ecologia de Estradas (CBEE), cerca de 475 milhões de animais morrem por ano nas rodovias brasileiras, uma média assustadora de 17 óbitos por segundo e 1,3 milhão por dia.

No entanto, esse número pode ser ainda maior, uma vez que o estudo se refere principalmente a animais silvestres, deixando de lado animais domésticos, como cachorros. Em Santa Catarina, por exemplo, a Arteris, concessionária responsável por vários trechos na BR 101, resgatou 122 animais domésticos em 2023. Apesar de manter protocolos para o resgate desses animais, a responsabilidade sobre a posse responsável e a manutenção de cercas também é destacada como parte da solução para evitar que os animais adentrem nas rodovias.

A falta de registros específicos sobre o atropelamento de animais de pequeno porte, como cachorros, por parte da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e da Polícia Rodoviária Estadual, evidencia uma lacuna na coleta de dados sobre esse problema. A PRF ressalta que apenas animais de grande porte, como bovinos ou equinos, são considerados relevantes em relação a acidentes nas rodovias.

Quando animais ficam feridos ou mortos nas estradas, o encaminhamento e os procedimentos variam de acordo com a situação. No caso de animais feridos, a equipe entra em contato com órgãos responsáveis pelo acolhimento, como o Centro de Zoonoses ou a Polícia Ambiental. Para animais mortos, são feitos procedimentos de coleta e enterro, dependendo da cidade.

Para mitigar essa tragédia, algumas soluções têm sido propostas, como a construção de passagens de fauna, cercamento de vias e a implementação de sistemas de alerta aos motoristas. Projetos de lei em âmbito federal também têm buscado punir com mais rigor quem abandona animais nas vias públicas. Além disso, a promoção de mutirões de castração é apontada como uma medida essencial para reduzir o número de animais abandonados e, conseqüentemente, sua presença nas estradas.

Enquanto essas soluções não são implementadas em larga escala, pessoas como o protetor de animais Paulo Santangelo desempenham um papel crucial para a sociedade, resgatando e cuidando dos animais atropelados que, muitas vezes, são esquecidos nas estatísticas, mas fazem parte da dura realidade das estradas brasileiras.



Viaduto para animais construído no km 218 da BR-101, RJ



Cercamento em rodovia para impedir a passagem de animais (Imagem: Divulgação)

## Dicas para ajudar a tornar as rodovias mais seguras para pessoas e animais

1. Respeite os limites de velocidade e as placas de sinalização das vias, mantenha uma distância segura do veículo da frente e faça revisão periódica do veículo, com atenção especial às condições de faróis e freios. Assim, o risco de atropelar um animal e causar acidentes será muito menor.
2. Diminua a velocidade ao transitar por rodovias que atravessam unidades de conservação ou outras áreas onde possa ocorrer travessia de animais, como trechos próximos a rios e matas. Quanto menor a velocidade, maior o tempo de resposta que o motorista terá para desviar do animal ao avistá-lo.
3. Redobre a atenção ao trafegar nessas vias ao amanhecer e ao anoitecer, quando os animais são mais ativos.
4. Se estiver dirigindo durante a noite, a redução da visibilidade pode favorecer a ocorrência de acidentes. Com o farol alto do veículo aceso, o motorista pode enxergar um animal a até 400m. Essa distância diminui para apenas 150m se for utilizado apenas o farol baixo.
5. Ao transitar em estradas de terra, respeite os limites de velocidade e mantenha-se atento. Várias espécies podem sentir-se mais à vontade em transitar nesses lugares do que em rodovias asfaltadas, o que pode aumentar a chance de ocorrer um acidente.
6. Sempre que avistar algum animal selvagem atravessando a rodovia ou já atropelado, anote a localização em que ele foi avistado e avise a polícia rodoviária ou a concessionária da rodovia. A retirada da carcaça evita acidentes com outros veículos e também ajuda a impedir novos atropelamentos de animais.
7. Alerta os demais motoristas sobre a presença de animal na pista, piscando os faróis do veículo.
8. Ao avistar animais atravessando a pista, reduza a velocidade e, se possível, pare o veículo. Por precaução, observe antes pelo retrovisor se o carro que vem atrás está a uma distância segura.
9. Ao passar próximo ao animal, feche os vidros e passe lentamente por ele em marcha reduzida. Se possível, passe por trás do animal, para evitar que ele se assuste e vá em direção ao veículo.
10. Se o animal impedir o trânsito de veículos na pista, pare seu veículo e aguarde. Não é recomendado buzinar, dar sinal de farol ou mover o carro em direção ao animal, pois isso pode assustá-lo e provocar reações inesperadas e perigosas.
11. Se o acidente envolvendo um animal de grande porte não puder ser evitado, tente não bater de frente para que ele não vá em direção ao capô. Tome cuidado para não colidir com outro veículo ao tentar desviar do animal, principalmente se a via for de mão dupla.
12. Caso a colisão seja inevitável, freie quando o animal for avistado e solte o pedal do freio no ato da colisão para que o peso se concentre na parte dianteira do carro, evitando assim que o veículo fique desgovernado.
13. Se encontrar um animal que foi atropelado, porém está vivo, tenha cuidado. Não desça do carro para ajudar, pois ele não entende sua intenção e pode atacar você.
14. Tenha muito cuidado se decidir parar para observar algum animal atropelado. Preste atenção se vem algum veículo atrás, saia para o acostamento e use as áreas de escape além do acostamento. Ligue o pisca-alerta e, se necessário, coloque o triângulo ou cones de sinalização atrás do veículo.
15. Não jogue restos de comida na beira das estradas para não atrair animais e provocar atropelamentos e outros acidentes.

(Fonte: Cartilha "Fauna Silvestre. Dê passagem para a vida", elaborada pela Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados)

## UMA VIDA, UMA MISSÃO

Há cerca de um ano, o vira-lata Pernetá perdeu uma das patinhas depois de ser atropelado na BR 101, em São José, na Grande Florianópolis. Após o acidente, foi resgatado pelo protetor Paulo Santangelo e levado à clínica veterinária onde ficou por duas semanas em tratamento. Hoje, recuperado, vive normalmente mesmo sem uma das patinhas, e recebe todo o amor do cuidador, junto com vários outros amiguinhos.

Pernetá é um dos cerca de 400 animais que estão sob os cuidados e carinho de Paulo, engenheiro carioca que, ao se mudar para Santa Catarina, transformou completamente a vida para se dedicar integralmente ao resgate, à proteção e ao amor aos animais. Uma missão que já ultrapassa uma década.

Em 2010, Paulo, que trabalhava como engenheiro de comunicações em uma multinacional, foi transferido para Florianópolis e decidiu morar na Guarda do Embaú. No percurso de casa até o trabalho em Capoeiras, ao passar por vários locais, percebeu que havia muitos cachorros abandonados e decidiu que

precisava fazer algo.

Foi então que, em 2012, resgatou um cachorro atropelado. Devido à mandíbula quebrada, o chamou de Mandíbula, e o tratou até ficar totalmente recuperado. Paulo começou a participar de feiras de adoção até conseguir um novo lar para o Mandíbula. Foi assim que o rapaz que sempre morou em apartamento, em cidade grande, e nunca teve animal de estimação, iniciou uma verdadeira transformação na própria vida e na de centenas de cachorros.

Na mesma época, todos os dias outra cadelinha começou a aparecer na porta do engenheiro que, passou a alimentá-la. Depois de um tempo ela não voltou mais, trazendo preocupação a Paulo. Quando retornou, estava magra, mas com as maminhas inchadas. Novamente o engenheiro cuidou dela e, desta vez, acolheu dentro de casa. Na volta do trabalho, encontrou tudo destruído.

Nos dias seguintes, a cadelinha continuou inquieta e Paulo imaginou que estivesse grávida. A levou em duas clínicas veterinárias até enten-

der o que realmente estava acontecendo. “O veterinário me disse que ela já tinha tido os filhotes, então soltei e ela, imediatamente, correu para o meio do mato. Ficou dois ou três dias sem aparecer e quando voltou, estava com as tetas praticamente murchas e com os três filhotes. Foi ela, que chamei de Dorinha, que tocou meu coração em Santa Catarina e me deu uma lição de que eles precisam realmente da gente”, explica Paulo Santangelo.

Foi com Dorinha que Paulo entendeu seu novo propósito: cuidar e encontrar um novo lar para cachorros abandonados. No começo, levava para hospedagens particulares e arcava com os custos dos animais resgatados. Posteriormente, quando o número aumentou significativamente, Paulo se mudou para um sítio, onde hoje tem cerca de 400 cães, de todos os tamanhos, idades e raças.

Segundo o cuidador, todos os dias chegam novos animais ou pedidos de resgate. E ele, mesmo com os desafios, sempre ajuda. Quando os animais estão machucados, leva para clínica veterinária e paga do próprio bolso as despesas. Toda a renda do engenheiro hoje é voltada para os gastos com os cachorros. Algumas das contas na clínica veterinária



passam de R\$ 40 mil.

Uma das formas de colaborar com o projeto é a doação por meio dos planos recorrentes, valores que são descontados mensalmente do cartão de crédito, e utilizados para a compra de rações para os animais. Os planos partem de R\$ 8,75 e as informações podem ser encontradas na página do Instagram @protetorpaulo. Na rede social, os interessados também podem preencher um formulário para adotar um cão ou as orientações para se tornar voluntário do projeto.

Apesar das dificuldades e dos gastos, Paulo não con-

segue se imaginar longe dos cachorros, seus mais fiéis companheiros. “Eles são as criaturas mais puras e inocentes, não reclamam de nada, mas em muitos casos são explorados pelos humanos e depois descartados como objetos. Os que têm a sorte de cair nas mãos de quem realmente os ama, são felizardos pois conseguiram o que sempre mereceram”, ressalta Paulo Santangelo.

### PARA QUEM QUISER AJUDAR:

Paulo Protetor

Instagram: @protetorpaulo

Whats: 48 99616 8601



### NOTA DO EDITOR:

A equipe editorial do Jornal O Monatran, representada pelo presidente da entidade mantenedora, Roberto Alvarez Bentes de Sá, vem a público expressar a mais sincera gratidão pelo contato do deputado estadual/SC, Mário Motta, com o objetivo de discutir o sério problema do abandono de animais, tanto nas rodovias quanto no perímetro urbano das cidades. Sua iniciativa em abordar esse assunto crucial é louvável e demonstra seu compromisso com o bem-estar animal e a segurança pública.

A reportagem intitulada “À margem das estatísticas: o problema do abandono de animais e o risco nas estradas” é um reflexo da urgência desse tema e do impacto que tem na nossa sociedade. Ao trazê-lo à luz, estamos promovendo uma conscientização essencial e buscando soluções eficazes para proteger tanto os animais quanto os cidadãos.

## Brasil quer aprimorar sistemas de dados rodoviários e prevenir lesões e mortes no trânsito

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) participou do lançamento do projeto para aperfeiçoar os sistemas de dados rodoviários e prevenir lesões e mortes no trânsito no Brasil. Intitulada “Aprimorando o Sistema de Dados Rodoviários para Prevenção de Sinistros no Brasil”, a iniciativa é uma parceria entre o DNIT, a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), a Polícia Rodoviária Federal (PRF), a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e o Programa de Pós-Graduação em Transporte da Universidade de Brasília (UnB).

O projeto conta com financiamento do Fundo das Nações Unidas para a Segurança Viária (UNFSR, na sigla em inglês).

“O projeto, além de fortalecer a integração entre instituições que atuam na segurança rodoviária do Brasil, permitirá qualificar a informação para subsidiar intervenções eficazes e em tempo oportuno, com ações baseadas em evidências”, afirmou Victor Pavari-

no, oficial em segurança viária e lesões não intencionais do escritório da OPAS e da Organização Mundial da Saúde (OMS) no Brasil.

Daniel Mariz Tavares, diretor substituto do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, destacou a importância das ações integradas. “Não basta coletar o dado. Precisamos entender por que os sinistros ocorrem, onde ocorrem, fazer o diagnóstico correto e propor os tratamentos corretos. Além disso, monitorar se essas soluções estão tendo os efeitos necessários”, enumerou.

Na mesma linha, o coordenador-geral de Operações Rodoviárias do DNIT, Leonardo Silva Rodrigues, ressaltou a necessidade da coleta de informações e trabalho conjunto para reduzir a morbimortalidade no trânsito. “Quanto mais enriquecida for a base de dados, mais assertivos nós seremos nas contramedidas e resultados mais satisfatórios nós vamos alcançar”, avaliou.

Conforme Jefferson Almeida, coordenador-geral de Segurança Viária da



PRF, a iniciativa busca a visão zero. Este é o conceito que reconhece a segurança no trânsito como resultado da inter-relação de diversos componentes e variáveis. Como, por exemplo, leis, regulamentos, usos do solo, infraestrutura, veículos e usuários da via. “Precisamos fazer a fiscalização, mas também apontar o problema, as sugestões de melhoria, para melhorar as rodovias e reduzir a sinistralidade”, pontuou.

Em mensagem gravada em vídeo, Veronique Rondeau, oficial de programa do UNFSR, avaliou que a abordagem baseada em dados, somada à dedicação das instituições parceiras, reduzirá

significativamente os acidentes nas rodovias federais brasileiras.

“Este projeto é apenas o começo. Que ele abra caminho para um futuro no qual as rodovias brasileiras não sejam apenas uma rede de transporte vital, mas também um espaço seguro para todos os usuários das vias”.

O chefe de gabinete da Reitoria da UnB, Paulo Cesar Marques, disse que é “uma satisfação muito grande integrar essa equipe”. Ele cita que o projeto é um exemplo de como, além da produção e estruturação do conhecimento, a universidade pode contribuir com a solução de problemas do país e da humanidade.

## Novo modelo para o Registro Nacional de Estatísticas e Sinistros de Trânsito entra em fase de testes

Com a intenção de ampliar e melhorar a base de dados do Registro Nacional de Estatísticas e Sinistros de Trânsito (Renaest), a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) deu início no dia 13 de março à fase de testes do novo modelo de coleta, com agentes diretamente envolvidos no atendimento das ocorrências alimentando o sistema por meio de novo aplicativo de fiscalização da Senatran.

A ferramenta voltada para uso de gestores de trânsito promete fornecer dados com maior precisão e agilidade, transformando o Renaest numa base estatística mais eficiente. “O aplicativo pode ser usado por todos os agentes, por policiais, bombeiros e demais envolvidos no atendimento de sinistros, que poderão incluir os elementos básicos das ocorrências na plataforma para formar o novo Renaest”, detalhou o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

“Esse momento é importante para todos, porque as estatísticas nos ajudarão nas tomadas de decisão que vão embasar nossas políticas públicas. O desafio é de responsabilidade do Governo Federal, por isso devemos tocar da melhor forma, compartilhando as obrigações com os órgãos de trânsito locais”, complementou.

Coleta de dados

De acordo com o diagnóstico apresentado pela Senatran, a Polícia Militar

é a principal responsável pela coleta dos dados no local dos acidentes em 81% dos estados brasileiros. Além disso, as entidades policiais representam a principal fonte de dados para os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans). Ou seja, no que diz respeito ao acesso e utilização das informações. Em contrapartida, apenas 11% das unidades federativas utilizam os dados fornecidos pela Secretaria de Saúde.

O Novo Renaest prevê:

- Multiplicidade de fontes, com busca da fonte primária;
- Priorização das informações imprescindíveis;
- Camada de inteligência e interoperabilidade;

- Ampliação do escopo para “não eventos”;
- Integração com outros sistemas estruturantes;
- Analytics: análise exploratória e predição;
- Retroalimentação dinâmica para subsidiar processos decisórios.

O Renaest é um dos instrumentos mais importantes do Governo Federal para avaliar não só a segurança nas estradas como para garantir o cumprimento de metas e compromissos previstos no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).

**Pnatrans**

O Pnatrans foi criado em 2018, pela Lei nº 13.614, para orientar os gestores de trânsito do nosso país a im-

plementarem ações com o objetivo de reduzir mortes e lesões em vias urbanas e rodovias. Isso, em alinhamento com a Nova Década de Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU). O Plano passou por uma extensa revisão ao longo do ano de 2023, com o estabelecimento de uma nova versão com foco na transparência, conformidade, simplificação e efetividade. A Senatran assumiu o compromisso de democratizar o Pnatrans. Dessa forma, abrindo a possibilidade dos órgãos participantes cadastrarem novos produtos que fomentem a redução da mortalidade nas pistas do país. *(As informações são do Ministério dos Transportes)*



# CONTORNO tem pavimentação concluída no trecho entre a BR-282 e a BR-101 em Biguaçu

A Arteris Litoral Sul concluiu no começo de março as obras civis do chamado trecho Sul A do Contorno Rodoviário da Grande Florianópolis. Com isso, as obras do Contorno estão concluídas de Biguaçu ao trevo da BR-282, em Palhoça. A partir de agora, todos os esforços da concessionária estão concentrados no Trecho Sul B, que consiste em aproximadamente 4 km e está localizado entre a BR-282 e a BR-101 Sul. A previsão de conclusão do Contorno Viário é julho de 2024.

O Trecho Sul A tem aproximadamente 8 km de extensão e inclui um viaduto duplo, uma passagem inferior e três passagens superiores. As passagens em desnível já estão sendo utilizadas pela comunidade. Neste momento, o trecho segue com o trabalho de sinalização vertical e horizontal, além da instalação dos dispositivos de segurança.

Com a finalização do Trecho Sul A, 94% das obras do Contorno Viário estão concluídas, sendo que 45 dos 50 km da futura rodovia já estão pavimentados. Além disso,



16 das 20 passagens em desnível do projeto já estão sendo utilizadas pela comunidade e as sete pontes duplas estão prontas. Os quatro túneis duplos do projeto estão com as obras civis concluídas e, neste momento, recebem a instalação dos dispositivos de segurança.

Atualmente, mais de 1.500 trabalhadores atuam no trecho remanescente de obras e mais de 250 equipamentos pesados estão em operação. O investimento total da Arteris na obra do Contorno Viário é de R\$3,9 bilhões, sendo que R\$3,3 bilhões já foram investidos. *(Com informações da Arteris)*

## FIESC vai ao Chile conhecer sistema de inteligência de tráfego

O presidente da Federação das Indústrias (FIESC), Mario Cezar de Aguiar, esteve em Santiago, no Chile, nos dias 11 e 12 de março, para conhecer a experiência na implantação do sistema de inteligência de tráfego nas rodovias do país — a tecnologia multi-lane free-flow

(MLFF). Por meio desse sistema, é possível fazer o gerenciamento do tráfego, melhorando substancialmente o fluxo nas cidades e nas rodovias, além de permitir a cobrança eletrônica, sem a necessidade de ter praças de pedágio. “A infraestrutura de transportes é um dos pilares

estratégicos de atuação da FIESC. Temos proposto desde 2017, no Grupo de Trabalho BR-101 do Futuro, essa solução para o nosso corredor logístico litorâneo, a BR-101, por exemplo. Por isso, será importante conhecer a experiência prática do país vizinho. Em Santa Catarina temos grandes desafios ligados à mobilidade, tanto nas rodovias quanto nas cidades”, afirma Aguiar. No Chile, Aguiar e o presidente da Câmara de Transporte e Logística da Federação, Egídio Antônio Martorano, visitarão a sede da Kapsch TrafficCom, empresa austríaca que domina essa tecnologia e tem sua filial para a América do Sul, em Santiago. Também está programada a verificação “in loco” da adoção da tecnologia, na prática, na concessão da Autopista Vespucio Oriente. O Chile é referência na América do Sul na adoção desta alternativa. Ele destaca que essa modalidade de pedágio é considerada mais justa, pois além de evitar as filas nas praças de pedágio, permite o pagamento proporcional à quilometragem percorrida pelo veículo. Para a FIESC, o free-flow deve ser uma alternativa a ser considerada para Santa Catarina nas concessões atuais e futuras das rodovias.



# Como superar um trauma de trânsito?

Você já teve algum trauma por acidente, ou melhor, sinistro de trânsito? Antes de mais nada, precisamos entender o que significa a palavra “trauma”. O termo é utilizado em acidentes, incidentes ou sinistros, causado por um evento inesperado.

Em 2023, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) publicou uma pesquisa que identificou 64 mil acidentes no ano de 2022. Destes, 52 mil acidentes envolveram vítimas, feridos ou mortos.

De acordo com o psicólogo clínico, Dr. Luti Christóforo, tanto o corpo quanto a mente podem experimentar uma série de reações após um evento traumático.

“Do ponto de vista da psicologia, essas reações podem ser entendidas através do modelo de resposta ao estresse. Quando confrontado com uma situação traumática, o corpo entra em estado de alerta máximo, ativando o sistema nervoso e liberando hormônios do estresse, como o cortisol e a adrenalina”, destaca.

Além disso, segundo o psicólogo, a mente experimenta reações emocionais e cognitivas.

“Por exemplo, a pessoa pode sentir medo intenso, ansiedade, choque,



confusão e até mesmo uma sensação de irrealidade. Essas reações são parte normal do processo de adaptação a um evento traumático e podem variar em intensidade e duração de pessoa para pessoa”, enfatiza.

Segundo Christóforo, os principais traumas observados em pessoas que sofrem acidentes são:

Transtorno de Estresse Pós-Traumático (TEPT);

Transtornos de ansiedade;

Amaxofobia (fobia por dirigir);

Transtorno de adaptação;

Depressão;

E, por fim, síndrome do pânico.

“Por exemplo, uma pessoa que de-

envolve TEPT após um acidente de trânsito pode experimentar flashbacks intrusivos do evento, evitação de situações que lembrem o trauma, pesadelos recorrentes, hipervigilância e irritabilidade”, pontua.

**Quais são os principais sintomas após um trauma acontecer?**

Após um acidente, é comum a vítima experimentar algum tipo de sintoma físico, emocional ou cognitivo. “Fisicamente, podem ocorrer dores de cabeça, tensão muscular, problemas gastrointestinais e insônia. Em nível emocional, podem surgir sentimentos de ansiedade, medo, tristeza, culpa e raiva”, avalia o psicólogo.

No entanto, de acordo com Christóforo, a vítima pode ter dificuldade em concentração, memória fragmentada e pensamentos intrusivos relacionados ao trauma. “É uma sensação de desapego em relação aos outros e ao mundo ao seu redor”, complementa.

**O que fazer para superar traumas de trânsito?**

A psicoterapia é uma aliada importante para quem precisa lidar com um trauma recorrente de acidente de trânsito ou desenvolveu alguma fobia.

“A terapia psicológica pode incluir técnicas como a exposição gradual à situação temida (exposição in vivo). Além da reestruturação cognitiva para lidar com pensamentos negativos e distorcidos relacionados ao trauma, treinamento em habilidades de relaxamento e estratégias para enfrentamento da ansiedade”, ressalta.

Por fim, ele sinaliza que, além da psicoterapia, pode ser necessário a prescrição de medicação para tratar sintomas específicos, “como ansiedade ou depressão, por tempo limitado e sempre sob supervisão médica. O tratamento é individualizado e adaptado às necessidades e circunstâncias específicas de cada pessoa”, finaliza.

## Quais as regras de utilização de caçamba de entulho na via pública?

O descarte adequado de resíduos de construção e demolição é essencial para a manutenção da limpeza urbana, evitar bloqueios nas vias públicas e proteger o meio ambiente. Além disso, as caçambas de entulho, quando utilizadas corretamente, são soluções eficazes para a gestão desses resíduos.

Contudo, para garantir que seu uso seja benéfico para todos, é importante seguir um conjunto de regras e orientações. Portanto, confira a seguir três dúvidas comuns sobre o uso de caçambas:

**Quanto tempo a caçamba pode ficar na rua?**

O prazo de permanência durante o aluguel de caçamba de entulho é de três dias, ou seja 72 horas, em vias públicas e de até sete dias em locais privados ou vias menos movimentadas.

Em São Paulo, por exemplo, é permitida a colocação de caçambas nas vias onde estiver regulamentado o estacionamento rotativo Zona Azul. Isso

mediante autorização expedida pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e o pagamento da tarifa pública apropriada.

Esse procedimento, portanto, garante que a localização escolhida não irá interferir no tráfego, na segurança dos pedestres, muito menos no acesso a serviços públicos.

Vale destacar que é responsabilidade do locatário da caçamba manter limpa e livre de resíduos dispersos a área ao redor. O transbordamento de materiais é proibido e pode resultar em multas.

**Quais as regras de utilização de caçamba de entulho na via pública?**

Conforme as regras regulamentadas pelos municípios na norma da ABNT NBR 14.728/2005, estabelecidas pelo Comitê Brasileiro de Implementos Rodoviários, fica expressamente proibido:

O estacionamento sobre as calçadas, bocas de lobo, pontos de acessibilidade ou locais proibidos para qualquer veí-



culo automotivo;

A colocação de caçambas a menos de dez metros de alinhamento do meio-fio da via e na transversal;

A permanência por período superior a 72h em vias públicas;

A permanência em vias públicas quando não há utilização para coleta (caçamba vazia ou para lixo residencial);

O descarte de materiais químicos ou

fluidos em caçambas inapropriadas e sua permanência em via pública.

**O que não pode jogar na caçamba de entulho?**

Caso o descarte seja de lixo doméstico ou resíduos perigosos, você estará fazendo algo ilegal. Ou seja, caso alugue uma caçamba, você só pode depositar resíduos originados da construção civil ou de demolição.

# O que significa a linha vermelha no trânsito?

A sinalização horizontal tem a finalidade de transmitir e orientar os usuários sobre as condições de utilização adequada da via, compreendendo as proibições, restrições e informações que lhes permitam adotar comportamento adequado, de forma a aumentar a segurança e ordenar os fluxos de tráfego. Em algumas situações a sinalização horizontal atua, por si só, como controladora de fluxos. É possível empregá-la como reforço da sinalização vertical, bem como haver complemento com dispositivos auxiliares. Ela pode ter várias formas, padrões e cores. Hoje vamos falar especificamente da linha vermelha no trânsito.

De acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização Horizontal, de 2022, usa-se a cor vermelha no trânsito para demarcar ciclovias ou ciclofaixas e inscrever símbolo (cruz). Vamos ver alguns exemplos:

## Marcação de ciclofaixa ao longo da via

Esta linha vermelha delimita a

parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de bicicletas, denominada ciclofaixa. Deve-se utilizar quando for necessário separar o fluxo de veículos automotores do fluxo de bicicletas. Ainda segundo o Manual, deve-se complementar esta marcação com sinalização vertical de regulamentação R-34 – “Circulação exclusiva de bicicletas”, associada ao símbolo “Bicicleta” aplicado no piso da ciclofaixa.

## Símbolo indicativo de via, pista ou faixa de trânsito para indicação de rota de bicicleta

Utiliza-se para indicar a existência de rota de bicicletas. Além disso é um reforço do sinal de regulamentação R-34 – “Circulação exclusiva de bicicletas”, em faixa/via de uso exclusivo para bicicleta (ciclofaixa ou ciclovia).

Símbolo indicativo de área ou local de serviços de saúde (SAS) “Serviços de Saúde”

Utiliza-se essa marcação para indicar ao condutor a reserva de vagas destinada



à estacionamento de veículos e/ou embarque e desembarque de passageiros e/ou pacientes. Este símbolo é composto por uma cruz vermelha inscrita em um círculo branco. De acordo com o Manual, é possível utilizá-lo como reforço quando se deseja reservar vaga(s) para veículos em serviço de saúde nas condições estabelecidas pela sinalização vertical de regulamentação. Além disso, estar acompanhado dos sinais verticais de regulamentação de estacionamento

e/ou parada, complementados com as informações pertinentes a cada tipo de serviço de saúde prestado, referentes ao período de permanência, horários, etc. Assim como, legendas complementares que forem necessárias.

Deve estar acompanhado também das linhas que constituem a Marcação de Áreas de Estacionamento Regulamentado ao longo da via, para definição das vagas disponibilizadas para esse fim.

# Quais as diferenças entre a linha amarela e a linha branca no trânsito?

Os diversos tipos de sinalização de trânsito são importantes para garantir a segurança e a orientação do trânsito. As linhas brancas e amarelas pintadas sobre a pista de rolamento, que fazem parte das marcas longitudinais, por exemplo, auxiliam o condutor quando se permite ultrapassar ou se manter em suas faixas de trânsito.

As linhas brancas ou amarelas são encontradas no centro da via ou em meio fio de calçadas. Essa diferença de cores possui significados diferentes.

## Quais são as características da linha de trânsito amarela?

A princípio, as linhas amarelas separam o fluxo de trânsito que circula em sentidos opostos. Além disso, quando o “meio-fio” está em amarelo, significa a proibição de estacionar naquele ponto (lembrando que para valer a proibição é obrigatória a linha amarela estar acompanhada da placa de proibido estacionar).

Porém, a linha amarela pode ser simples ou dupla, contínua ou tracejada. Confira as diferenças:

**Linha Amarela Contínua Simples:** geralmente indica que não é permitido ultrapassar para os veículos que trafegam ao lado da linha. Este tipo de marcação é utilizado em vias de mão dupla, onde a visibilidade ou outras condições não estão favoráveis para ultrapassagens seguras.

**Linha Amarela Dupla Contínua:** significa proibição de ultrapassar para veículos em ambos os sentidos. Esse tipo de marcação é comum em trechos perigosos de estradas e rodovias, onde ultrapassar poderia causar acidentes.

**Linha Amarela Tracejada:** indicam permissão à ultrapassagem, mas somente para os veículos que têm a linha tracejada ao seu lado da via. Se a linha tracejada estiver do seu lado, você pode ultrapassar quando for seguro. Caso a linha do seu lado seja contínua, não se permite realizar a ultrapassagem.

## Quais são as características da linha de trânsito branca?

Diferente da linha amarela, a branca permite o estacionamento em determi-

nados pontos e separa faixas de trânsito que possuem o mesmo sentido de direção. Elas também podem ser contínuas ou tracejadas.

**Linha Branca Contínua:** indica proibição para mudar de faixa. Essa marcação existe em locais onde a mudança de faixa pode aumentar o risco de acidentes ou em áreas de acesso controlado.

**Linha Branca Tracejada:** permite que os veículos troquem de faixa de maneira segura. Sendo assim, essa é a configuração mais comum em rodovias e grandes avenidas que possuem duas ou mais faixas de mesmo sentido, facilitando a fluidez do trânsito e permitindo ultrapassagens.

## O que é sinalização horizontal?

Composta por faixas e marcas em

formato de símbolos e linhas, a sinalização horizontal possui legendas ou marcações no pavimento da via.

Sendo assim, é importante saber que a sinalização horizontal segue alguns padrões que definem os diversos tipos de sinais:

**Contínuo:** são linhas sem interrupção pelo trecho da via onde estão demarcando e podem estar longitudinalmente ou transversalmente apostas à via;

**Tracejado ou Seccionado:** são linhas com espaçamentos respectivamente de extensão igual ou maior que o traço;

**Símbolos e Legendas:** possui informações escritas, ou desenhadas no pavimento, mostrando uma situação ou complemento de sinalização vertical existente.



## CARTAS

**DESAFIOS DO TURISMO**

Realmente, a decepção daqueles que escolhem Florianópolis ou qualquer balneário catarinense para passar as férias deve ser grande. Trocar um engarrafamento por outro, com a falta de infraestrutura das nossas praias deve ser de doer. Se nem nós que moramos aqui suportamos mais esta situação, imagina pagar caro para vir passar raiva aqui. Lamentável!

**Jonas Freixe – Florianópolis/SC**

**2023**

Sinceramente, o meu olhar para o trânsito em 2023 é que, entra ano e sai ano, e as coisas só pioram no que diz respeito à mobilidade e à civilidade. As autoridades políticas não estão nem aí para a população. Só querem saber de atuar para ganhar a próxima eleição. E o povo também, em sua maioria, faz por merecer, pois nem obedecer às Leis de Trânsito, obedece.

**Juliana Gomes – Brasília/DF**

**FLAGRANTE**

Confesso que, num primeiro momento, nem tinha conseguido enxergar o cachorro andando na moto. O ser humano perdeu a noção das coisas mesmo. Transportar um cachorro de óculos escuros e capacete em uma moto é o fim da picada. Imagina os riscos para o animalzinho, para o próprio motociclista e para os outros. Que absurdo!

**Sérgio Ramos – Campo Grande/MS**

**CONTORNO DA BR 101**

Esse atraso da entrega do Contorno Viário da Grande Florianópolis está uma vergonha. Oito prazos não cumpridos. Mais de 12 anos de atraso. Que país é esse? Por que mantém a concessão da rodovia? Sinceramente, em um país sério isso jamais aconteceria. Infelizmente, novos atrasos virão e o povo vai continuar sofrendo com as constantes filas na BR 1012 a qualquer hora do dia e os acidentes envolvendo caminhões.

**Ricardo Kinner – Biguaçu/SC**

**CARNAVAL**

Fiquei muito feliz com a notícia da queda nas infrações relacionadas à alcoolemia durante o carnaval. Espero que elas reflitam verdadeiramente a realidade. Todavia, é triste perceber que, apesar disso, o número de sinistros e mortes aumentou no mesmo período, evidenciando que outras questões como as ultrapassagens indevidas e a velocidade continuam a matar.

**Diego Martendal – Curitiba/PR**

**DISLEXIA**

O Detran do Rio Grande do Sul está de parabéns ao promover a inclusão fornecendo software leitor para prova teórica de candidato com dislexia. Infelizmente, ainda há muito preconceito com relação a este tipo de transtorno. Mas, certamente, este programa ajudará muito.

**João Campos – São Paulo/SP**

**EXAME TOXICOLÓGICO**

Muito esclarecedor o artigo do Dr. Dirceu da Abramet. Certamente, o uso de drogas também está associado a comportamentos de risco no trânsito, como excesso de velocidade, desrespeito às regras de trânsito, ultrapassagens perigosas e imprudência. E isso coloca em perigo não apenas a vida do condutor, as também a vida de outros usuários da via.

**Fernandes Westfal – Rio de Janeiro/RJ**

**PROJETO DE LEI**

Perfeito o projeto de lei propõe a realização do exame taxológico pelo SUS de forma gratuita. Aliás, creio que desde que lançaram a obrigatoriedade já deveria haver esta possibilidade. Acho muito certo os motoristas profissionais serem obrigados a realizar o teste, mas os valores deveriam ser pagos pelo governo.

**Érica Marques – Campo Grande/MS**

**MITOS DO WHATSAPP**

Muito bom receber informações de qualidade que desmistificam informações equivocadas espalhadas pelas redes sociais. Cada vez mais somos bombardeados por esse tipo de informação que chega a nos colocar dúvidas persistentes. Interessante saber mais sobre essa questão do calor dentro do veículo.

**Marilene da Silva – Porto Alegre/RS**

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

Art. 200. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

## Mulheres são 43% de novas contratações para cargos de liderança na Arteris

A Arteris, empresa especializada em gestão de rodovias, tem se destacado no setor pela presença significativa de mulheres em cargos de liderança. Entre janeiro e dezembro de 2023, a companhia contratou mulheres para 43% das posições em cargos executivos e de gerência. Além de promover outras 34% para lideranças táticas e gerenciais, para a condução dos negócios e das suas operações em cinco estados nas regiões sul e sudeste.

Assim como na holding, o compromisso da empresa com a equidade de gênero é realidade também nas sete concessionárias controladas pela empresa. Elas, juntas, possuem 4.500 colaboradores diretos e buscam construir espaços e oportunidades de trabalho mais equitativos, plurais e respeitosos. Essa atuação garante a presença de mulheres também em cargos operacionais, que lidam diretamente no apoio aos usuários nas rodovias. Em 2023, houve a contratação de 392 mulheres e 286 homens, números que evidenciam esses esforços.

“A premissa do nosso trabalho é

eliminar qualquer tipo de discriminação no emprego. Já está mais do que na hora de garantirmos a participação plena e efetiva de mulheres em todos os níveis da vida em sociedade. Somente assim poderemos ter uma igualdade de oportunidades”, explica Giane Zimmer, sponsor do pilar Gênero e diretora-executiva de Relações Institucionais e Sustentabilidade da Arteris.

### Premiações

As ações do Programa de Diversidade e Inclusão foram cruciais para a empresa receber, em 2023, dois prêmios que cancelam sua atual posição frente ao tema. O mais recente reconhecimento foi o selo de empresa “Mais Incrível em Equidade de Gênero” (FIA/UOL). Ele avaliou os esforços para o crescimento profissional de mulheres em cargos de liderança em ambientes tradicionalmente masculinos.

A companhia, que é responsável pela administração de 3.200 quilômetros de rodovias no país, também foi reconhecida como destaque no prêmio “Mulheres na Liderança” (Women in Leadership in Latin America/Ipsos/

Globo). O prêmio foi na categoria de Infraestrutura. A Arteris é a única empresa do setor rodoviário a receber tal reconhecimento.

Ainda no mesmo ano, a Arteris aderiu voluntariamente ao Movimento Mulher 360. Ou seja, uma associação independente sem fins lucrativos, formada por meio da união entre organizações protagonistas do cenário empresarial brasileiro comprometidas em trabalhar ativamente para acelerar o avanço da

equidade de gênero no ambiente corporativo, nas comunidades e nas cadeias de valor.

O Programa de Diversidade e Inclusão da Arteris, alinhado à sua cultura organizacional e valores institucionais, bem como sua Agenda ESG, tem como um dos seus pilares a promoção da igualdade de gênero. Esse também é um dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas.



## ESPAÇO LIVRE

\* Mércia Gomes



## “Mulher no volante, sem perigo constante”

Essa frase deveria ser utilizada pelo DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, que apresenta estatísticas do quanto a mulher tem sido diferenciada do sexo masculino, positivamente no trânsito. Isso mesmo! Para cada 10 mil mulheres, apenas 1,31 teve registro em acidentes fatais em 2017. Entre eles, o índice foi de 5,94. A explicação? As mulheres são mais cautelosas e respeitam mais as leis de trânsito. “A mulher é mais educada, dirige dentro da velocidade regulamentada e é mais ponderada. Se leva uma ‘fechada’, não sai atrás para retrucar. Para o homem, o carro é sinônimo de poder.

O órgão do DENATRAN, também revelou que o número de mulheres habilitadas está crescendo. Dos 45 milhões de motoristas no país, um terço são mulheres. Mas mesmo com a maioria dos motoristas sendo homens, a alta taxa de acidentes causadas por eles ainda é desproporcional e assustadora.

Outra pesquisa sobre o tema, feita pelo Infosiga SP (Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo) em 2017, contabilizou os acidentes com vítimas fatais. Os dados mostraram que das 5.727 mortes provenientes de acidentes de trânsito, apenas 15% eram mulheres.

As pesquisas indicam mais do que dados, mas também identificam grandes diferenças de comportamento

entre os dois sexos. As mulheres tendem a ser mais cautelosas e evitam situações arriscadas no trânsito, o que explica inclusive o fato dos valores das seguradoras serem mais baixos para elas.

Ainda no levantamento do Infosiga SP, o comportamento de condutores e pedestres é o maior fator de risco. Em 94% dos acidentes fatais, a falha humana é a principal causa, o que aponta para a necessidade de se ter mais cuidado e paciência no trânsito.

As estatísticas do Infosiga SP revelam ainda que quase metade das ocorrências fatais são colisões contra outros veículos. “Isso reflete o alto nível de competição e imprudência por parte dos condutores em geral”.

“As mulheres, em sua maioria, nos dão o exemplo de como devemos nos comportar para evitar acidentes e fatalidades. Paciência, civilidade ao compartilhar o espaço e se colocar no lugar do outro são atitudes que devem marcar nosso comportamento em qualquer situação, principalmente no trânsito”.

Em pesquisa por Silvia Lisboa – coordenadora do Movimento Paulista de Segurança no Trânsito, conclui diferença de forma a seguir entre sexo feminino e masculino na condução do veículo.

“Certamente, a relação de homens e mulheres com os veículos é muito diferente. Na maioria dos casos, vítimas do sexo feminino são pedestres ou passagei-

ras, em pouquíssimos casos conduzem veículos em acidentes fatais”.

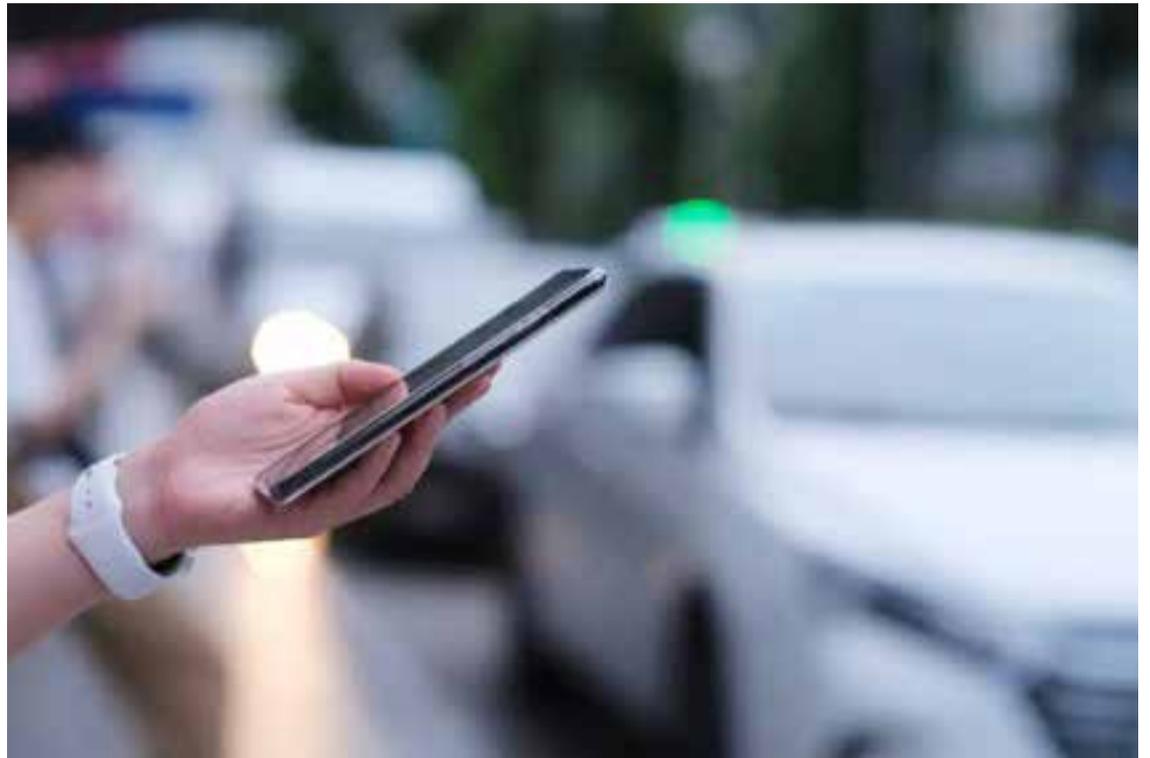
Enquanto 93,1% dos condutores vítimas de acidentes são do sexo masculino, entre as mulheres esse índice é de apenas 6,4%. O principal tipo de acidente que vitimam as mulheres são os atropelamentos, que correspondem a 40% das fatalidades nesse grupo.

O trânsito é o fator importante consideravelmente no Brasil, onde a sociedade sente na obrigação em possuir um veículo, na grande maioria dos Municípios, incluindo a grande São Paulo, em cada família existe 2 veículos, dando ensejo a importância e potência em dizer e sentir: “temos 2 veículos em casa”, especificamente para o fator/conductor masculino, porém as mulheres se destacam, são a minoria nas empresas, mas a maioria em menor número de acidentes e lesões, porém, é claríssimo que hoje, século XXI ainda predomina forte o preconceito pela mulher no volante, mesmo com a morte da frase: “mulher no volante, perigo constante”.

As mulheres são exemplo de segurança no trânsito e merecem respeito! (Retirado do texto “Destaque às Mulheres no Trânsito”, publicado anteriormente no Portal do Trânsito)

\* Especialista em Trânsito

# Regulamentação dos motoristas de aplicativo: governo perde a oportunidade de investir em segurança viária



No dia 4 de março, o presidente Luís Inácio Lula da Silva (PT) assinou um Projeto de Lei Complementar com o objetivo de atender os profissionais que atuam como motoristas de aplicativos. De acordo com interlocutores do governo, o PLC aponta para a criação de mecanismos previdenciários e melhoria das condições de trabalho, a partir de quatro eixos: remuneração, previdência, segurança e saúde e transparência. No entanto, o governo está perdendo uma excelente oportunidade de investir em segurança viária. Esta é a avaliação do especialista em Medicina do Tráfego e coordenador da Mobilização Nacional de Médicos e Psicólogos Especialistas em Trânsito, Alysson Coimbra.

Conforme o especialista, ao focar em aspectos econômicos está se perdendo uma grande oportunidade de criar mecanismos para resguardar a segurança dos motoristas e passageiros, principalmente no que diz respeito ao transporte feito por motocicletas, modalidade que vem crescendo em todo país.

“A maioria da população hoje utiliza um modal do transporte remunerado de passageiros, seja em automóveis ou em motocicletas, como uma realidade de locomoção, sendo que nesta mesma cadeia de serviço já existe o serviço de táxi. O que a gente questiona neste momento é porque não englobar nessa discussão a segurança viária”, explica.

De acordo com Coimbra, atualmente os motoristas de aplicativos operam sob um regime menos exigente que os taxistas que, por exemplo, enfrentam uma série de regulamentações rigorosas, incluindo inspeções veiculares frequentes. Para ele, essa discrepância cria uma disparidade não apenas em termos de custos operacionais, mas, mais preocupantemente, em termos de seguran-

ça para passageiros e motoristas. “Não há como garantir, na prática, que os motoristas tenham o tempo de descanso necessário, uma vez que ele pode atuar em várias plataformas. Por isso, é preciso regulamentar a jornada de trabalho para todos. Há que se considerar, ainda, nessa equação, a atuação crescente do transporte de passageiros em motocicletas em diversas cidades brasileiras. Isso, sem qualquer tipo de regulamentação, desconsiderando as condições regionais de tráfego e expondo assim motociclistas e passageiros a riscos gravíssimos”, comenta Coimbra.

Por todos esses motivos, a sugestão do especialista seria que essa discussão fosse balizada por todos os ministérios envolvidos. Ou seja, através de uma grande força tarefa voltada para a preservação da vida.

“A sugestão seria um grande projeto que seja capaz de garantir a segurança viária de todos os modais de transporte e que todos sejam apresentados ao mesmo rigor da lei que exige as condições, da lei fiscal que exige as contrapartidas, sejam eles autônomos ou prestadores terceirizados de empresa. A segurança no trânsito depende de todos. Hoje, o modal do transporte de passageiros e motocicletas é um grande problema nas cidades”, complementa.

## Saúde dos motoristas profissionais

Coimbra ainda chama a atenção para uma questão polêmica e relevante que é a saúde dos motoristas profissionais. Para ele, o transporte remunerado de cargas vive atualmente em um momento muito crítico. “Nós temos veículos com uma frota antiga, temos caminhoneiros, prestadores de serviço, em sua maioria autônomos, que passam mais de dez meses fora de casa. Ou seja, esse profissional não está cuidando da saúde. E,

minimamente, a única ocasião em que ele poderia ter um acolhimento, tanto para sua integridade física, diagnosticando precocemente um problema quanto para a segurança dos outros, seria na hora da renovação da CNH”, explica.

Por esse motivo, o especialista defende a redução do prazo de renovação da CNH para motoristas profissionais.

“Isso irá garantir um acompanhamento constante da saúde física, mental e psicológica desses profissionais. Trajetos longos e mesmo os repetitivos aumentam a exposição ao risco, e quando a saúde física e psicológica desses profissionais não é avaliada com a devida periodicidade, o risco é compartilhado para todos nós”, alerta.

Os exames realizados no ato da renovação da CNH, que hoje acontece de dez em dez anos para motoristas com menos de 50 anos, detectam a presença de transtornos, ou o agravamento deles, que interferem diretamente na capacidade do motorista dirigir em segurança. “Transtornos mentais como ansiedade, estresse, síndrome de Burnout, por exemplo, são algumas condições que potencializam a violência viária. Além disso, problemas na visão, na capacidade de reação e no desempenho cognitivo são outros fatores que podem potencializar os riscos de mortes no trânsito”, explica o especialista.

## Classe política e a legislação de trânsito

Coimbra afirma que a classe política não tem que ter medo de legislar para o trânsito. “O trânsito é um espaço democrático. No entanto, não pode ser comandado por pessoas que não têm o conhecimento, que não entendem essa dinâmica, pois precisamos de um olhar multifatorial e interministerial nesse momento”, conclui Alysson Coimbra.