

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Idoso repaginado
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



A Primavera Brasileira
e o Trânsito
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Bike, o veículo
da moda
PÁGINA 7

Estudo mostra
que qualidade
das rodovias
brasileiras
piorou em 2022

PÁGINA 6

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - NOVEMBRO DE 2022 - ANO 11 - Nº 155

LIGAÇÕES PERIGOSAS FUTEBOL - TRÂNSITO - ÁLCOOL



A Copa do Mundo começou no último dia 20 de novembro. No entanto, para que os dias de jogo da seleção brasileira sejam repletos de comemorações é preciso ter atenção e cuidado durante o trajeto do trabalho para a casa ou para assistir aos jogos com amigos ou familiares.

A ingestão de bebida alcoólica é um dos principais fatores de risco dos acidentes de trânsito com vítimas fatais. Além de tudo há um considerável aumento do consumo em dias de jogos do Brasil na Copa. Portanto é preciso ser cauteloso para não lamentar depois, pois a Copa dura apenas um mês. (Página 16 e Página 15 - Espaço Livre)

**BRs em SC
comprometem segurança
e economia, diz
estudo da FIESC**

PÁGINA 6

**Senador quer aumentar
para 120 pontos o
limite da CNH de
caminhoneiros**

PÁGINA 11

**Na COP 27
Santa Catarina lança
edital de compra de
ônibus elétricos**

PÁGINA 8

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa. **USE O CINTO DE SEGURANÇA.**



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA DE
BICICLETAS



PROIBIDO
ESTACIONAR



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
PEDESTRES

EDITORIAL

13 anos de luta

Neste mês de novembro, o jornal O Monatran completa 13 anos de existência. Ao todo, já foram lançadas 155 edições (contando com esta), publicadas mensalmente, sem interrupções, com o objetivo de tratar exclusivamente dos assuntos trânsito e mobilidade.

Em nossa primeira edição, a capa do periódico destacava três assuntos de suma importância. Porém, um deles, por conta da morosidade do poder público e a falta de comprometimento dos chamados órgãos competentes, pouco avançou desde então. Os demais demoraram um tempo bem maior do que o previsto. Ainda, como diz a sabedoria popular, antes tarde do que nunca.

Naquela época, era lançada com muito otimismo a Década de Ações para a Segurança Viária que, lamentavelmente, não saiu do papel e, para piorar, nem faz parte do discurso dos dirigentes brasileiros. A conclusão da reforma da Ponte Hercílio Luz era prometida para o ano seguinte – 2010. Demorou uma década a mais do que

isso, mas felizmente tivemos um final satisfatório. Enquanto as dificuldades do Detran/SC em suspender as CNHs por excesso de pontos faz parte da história e a tecnologia solucionou esta questão.

Mas, com relação à Década de Ações para a Segurança Viária, como é de conhecimento geral da população, de lá para cá, pouca coisa mudou e a carnificina do trânsito nosso de cada dia parece só piorar. Já estamos na segunda Década e, por vezes, confessamos estar quase perdendo as esperanças. Todavia, com uma grande ressalva: perdendo as esperanças no poder público, pois, a cada dia que passa, acreditamos mais que nós, como sociedade civil organizada, podemos fazer coisas grandiosas em prol da vida no trânsito.

Isso porque somente através de uma união de ideais teremos força para exigir ações concretas dos governantes, que tragam de fato uma solução para os problemas do trânsito e a mobilidade de nosso país.

Não queremos mais ações paliativas. Não

bastam projetos mirabolantes para daqui 20 anos, que nunca se concretizam. Queremos ver a coisa acontecendo agora, pois para salvar o amanhã, só a educação poderá fazê-lo. E, enquanto não houver uma mudança de postura por parte de quem faz as leis, nossas escolas continuarão ignorando a temática trânsito e nossas crianças continuarão crescendo sem uma consciência de convivência nesse espaço.

Finalmente, nessa data que nos gera tantas reflexões, temos bem definida a necessidade urgente da continuidade deste projeto – uma iniciativa pioneira no país, que não irá se calar, enquanto os governos e a sociedade não perceberem que algo precisa ser feito pelo trânsito brasileiro e é urgente!

Temos a certeza de que a cada edição, nossa luta sai mais fortalecida e é aderida por novos lutadores. E que venham outros 13 anos! Mas que nos próximos aniversários, tenhamos notícias melhores para contar!

NOTAS E FLAGRANTES



USO DE MÁSCARA

O uso de máscara no transporte público voltou a ser obrigatório no último dia 26 de novembro na capital paulista. A decisão foi tomada com base na análise técnica do Conselho Gestor da Secretaria Estadual de Ciência, Pesquisa e Desenvolvimento em Saúde para prevenir o avanço dos casos de covid-19. O governo estadual recomenda que todos os municípios do estado adotem a medida, além de alertar a população para que todos completem o ciclo vacinal, importante para garantir maior proteção contra o coronavírus e amenizar os efeitos do vírus.

TORCEDOR FANÁTICO

Bandeirinhas, fitas e muito verde e amarelo decoram o ônibus dirigido pelo motorista Éder Oliveira, em Rio Branco. Apaixonado por futebol e pela Seleção Brasileira, o motorista enfeitou o veículo para deixar a viagem mais descontraída e também torcer pelo Brasil na Copa do Mundo.



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) 99981-9363
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.



Idoso repaginado

Finalmente, aquela placa de trânsito- com o desenho de uma bengala- que é utilizada para destinar vagas de estacionamento exclusivo para idosos não vai mais existir. Uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) alterou o modelo da placa e a bengala não fará mais parte da sinalização. O novo modelo traz o símbolo de um desenho com uma pessoa em pé, com a postura reta e o sinal 60+ ao lado.

A Res. 965/22 do Contran, que alterou o modelo da placa, definiu e regulamentou as áreas de segu-



rança e de estacionamentos específicos de veículos. Ela entrou em vigor no início de junho de 2022, mas deu mais prazos para as instituições envolvidas se adequarem às novas determinações.

De acordo com a norma, os órgãos ou entidades de trânsito com circunscrição sobre a via e os proprietários dos estabelecimentos privados de uso coletivo terão até cinco anos para realizar as adequações necessárias na sinalização das suas

respectivas áreas de estacionamento. Então, por um bom tempo ainda vamos nos deparar com o modelo antigo por aí.

Além disso, o modelo da credencial utilizada pelos idosos para usufruírem das vagas exclusivas também terá alterações. Os órgãos ou entidades de trânsito competentes terão até dois anos para realizar as adequações necessárias no modelo da credencial.

Mas voltando a imagem do idoso com bengala... finalmente, foi tomada uma atitude para se reaproximar da realidade e dar um basta nesta estigmatização do cidadão.

A expectativa de vida dos idosos no Brasil vem crescendo ano a ano. Além disso, com a evolução da medicina, a prática de exercícios físicos e a alimentação saudável, os idosos estão ganhando cada vez mais mobilidade. E o trânsito deve se adaptar a essa nova realidade.

Neste ano de 2022, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) relatou que a expectativa de vida da população masculina chegou a 72,2 anos e a feminina atingiu 79,3. Para ter uma ideia, por exemplo, a expectativa de vida no país em 1940 era de 45,5 anos, 30 a menos do que em 2015, que era 75,5 anos.

Destacando ainda que, cada vez mais, a população com mais de 60 anos continua ativa em suas atividades, aumentando a força de trabalho e adiando a saída do mercado. Ou seja, uma realidade muito distante das placas que apresentavam um homem com a coluna arqueada e de mobilidade reduzida, evidenciada pelo desenho da bengala.

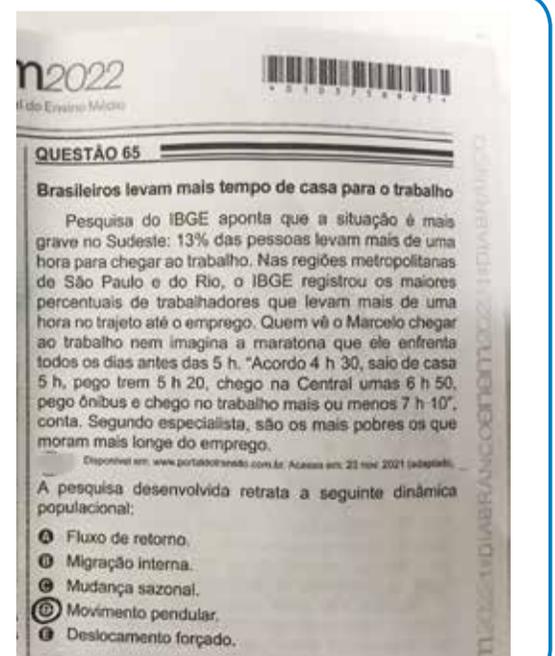
INFRAÇÃO

No dia a dia, com horários a cumprir, trânsito congestionado, e fome... muitas pessoas tentam economizar tempo e optam por comer dirigindo. Porém, é importante salientar que fazer refeições no carro em movimento pode ser considerado uma infração de trânsito, visto que, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito. E o fato de comer dirigindo, obviamente, pode tirar a atenção do condutor.



ENEM 2022

Utilizar o trânsito como tema para abordar questões de linguagens, ciências humanas e outras disciplinas é uma excelente estratégia para mostrar a importância do tema. Por isso, ficamos muito felizes ao saber que uma questão do Enem 2022 utilizou o trânsito como o tema. Uma prova irrefutável que trabalhar alguns conceitos de maneira integrada às disciplinas curriculares, fazendo conexões e relações é uma ótima alternativa para tornar a aprendizagem dos alunos mais efetiva, não apenas nas séries iniciais, mas em qualquer etapa da vida acadêmica.



Cronograma e tema de campanhas educativas de 2023

Anualmente o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelece o tema assim como o cronograma mensal das campanhas educativas a serem seguidos por todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. Nesse sentido, a Resolução 980/22 do órgão estabeleceu a mensagem, os temas e o cronograma das campanhas educativas de trânsito a serem realizadas de janeiro a dezembro de 2023.

Para o ano de 2023, por exemplo, a mensagem adotada será:

“NO TRÂNSITO, ESCOLHA A VIDA!”

Essa medida tem o propósito de orientar todas as ações com o mesmo objetivo, nas mesmas áreas e com mesmo foco, respeitando as particularidades de cada Estado assim como cada Município.

“Ou seja, percebe-se pelos temas definidos no cronograma que o foco no ano de 2023 será o motociclista. Nada mais justo, pois as estatísticas comprovam a necessidade de políticas públicas para evitar acidentes



envolvendo esse usuário do trânsito”, explica Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

Conforme o Contran, a mensa-

gem “NO TRÂNSITO, ESCOLHA A VIDA!” deverá ser veiculada obrigatoriamente nos meios de comunicação social em toda peça publicitária

destinada à divulgação ou promoção de produtos oriundos da indústria automobilística ou afins.

Veja o cronograma e tema das campanhas educativas 2023:

- Janeiro: O Pedestre
- Fevereiro: Os amigos do(a) motociclista
- Março: O ciclista
- Abril: Os avós do(a) motociclista
- Maio: Maio Amarelo
- Junho: Os filhos do(a) motociclista
- Julho: Condutores que exercem atividade remunerada ao volante
- Agosto: Os pais do (a) motociclista
- Setembro: Semana Nacional do Trânsito – SNT
- Outubro: Celular e Motocicleta
- Novembro: Equipamentos de Proteção Dia em Memória às Vítimas do Trânsito
- Dezembro: As rodovias e o (a) motociclista

Minfra quer desenvolver algoritmo de segurança no trânsito

Ryckson Anhaia/Minfra.

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) assinou um termo de doação com a Ambev para elaboração de um modelo de algoritmo preditivo de acidentes de tráfego, com foco na segurança no trânsito, que terá como base o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest).

Trata-se de uma proposta, por meio do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), com intuito de organizar e aprimorar a base de dados de acidentes e estatísticas de trânsito. A ideia é contribuir com o desenvolvimento de políticas públicas com foco no bem-estar físico, mental e social da população brasileira.

“A parceria entre setor público e privado é essencial para desenvolver políticas públicas que beneficiem a sociedade. A vontade de salvar vidas é mútua e é com essa colaboração que vamos tornar o trânsito mais seguro para o cidadão”, destacou o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro.

O DOCUMENTO

O modelo é uma função matemática que é possível aplicar, por exemplo, a



uma base de dados, evidenciando padrões capazes de apontar tendências. O desenvolvimento do modelo acontecerá a partir das bases de busca dos Detrans de cada estado.

Não haverá utilização de dados para

outro fim que não a elaboração do serviço. Além disso, haverá a devolução ou destruição dos dados ao final do projeto, com entrega do algoritmo preditivo ao órgão donatário. A doação será feita em nome da Ambev, que coordenará a

execução do serviço, bem como da Fundação Abinbev, que o custeará. Já a intervenção será da Falconi Consultores S.A., que o executará. (As informações são da Assessoria Especial de Comunicação do Ministério da Infraestrutura)



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

A PRIMAVERA BRASILEIRA E O TRÂNSITO

O Brasil está se tornando, cada vez mais, um espelho dos Estados Unidos no que se refere ao acessório e progressivamente, mais distantes no essencial.

A construção dos Estados Unidos apoiou-se na sua única e una **Constituição** aprovada em 1787. Com sete artigos e vinte e sete emendas é a mais curta do mundo. Todas as suas cinco páginas originais estão escritas em pergaminho e continuam em vigor há **235 anos**.

A **Constituição** brasileira, ao contrário, é de 1988, a sétima da História, possui 250 Artigos, 123 emendas e dois tratados internacionais. Considerada a segunda maior do planeta, perde apenas para à Índia e está vigente há **34 anos**.

Espantoso verificar que ao longo da República as constituições, com um número volumoso de artigos e emendas, não foram capazes de estancar as crises, a corrupção, modernizar o Estado e alavancar o desenvolvimento social e econômico, permitindo que fragilizassem a democracia e o estado de direito entre nós.

Dessa forma, no essencial, continuamos distantes da maior democracia do mundo, onde a liberdade de imprensa é sagrada, inclusive nas jovens redes sociais por onde hoje flui o pensamento da sociedade contemporânea. Na América qualquer tipo de controle social da mídia é visto como um atentado aos direitos civis.

Ora, a o livre pensar, o livre empreender, o livre fazer e distribuir, é que garante o desenvolvimento econômico e social dos Estados Unidos.

No que diz respeito ao que é acessório os brasileiros vão adotando, influenciados pela poderosa máquina de propaganda e de publicidade dos norte americanos.

É o caso da atual pauta de costumes adotada pelas Big Techs, que são as grandes empresas de tecnologia que dominam o mercado. Majoritariamente localizadas no Vale do Silício, elas começaram como pequenas startups, criando serviços inovadores, disruptivos e escaláveis.

Na prática, elas passaram a moldar a forma de trabalho e comunicação entre as pessoas, bem como o comportamento dos consumidores.

Segundo a consultoria *Sottelli*, essas gigantes de tecnologia fazem parte do dia a dia dos brasileiros. Nas redes sociais, nos aplicativos de motoristas, no streaming de vídeo e, pode-se afirmar, até na escolha dos governantes. O maior objetivo delas é atender às

demandas do consumidor e, principalmente crescer ainda mais, dominar mercados e mentes.

Um dos desdobramentos naturais dessa influência se pode perceber durante e após a pandemia, quando milhões de pessoas foram proibidas de sair as ruas e dependeram dos aplicativos e dos entregadores de mercadorias para receberem em casa remédios, alimentos e até água.

A consequência trágica foi o aumento dos acidentes de trânsito envolvendo pedestres, motos e bicicletas. Exatamente entre os usuários das vias que são considerados os mais frágeis e que são, também, os que menos respeitam as normas de trânsito.

As pessoas pressionadas por seus compromissos passaram a adotar o péssimo hábito alimentar dos americanos. Consomem *fast food* e na sua maioria usam os serviços de entrega rápida. Muitas dessas empresas estimulam seus entregadores a cumprirem seus compromissos com o máximo de agilidade.

A consequência não podia ser outra, aumento no número de acidentes. Hoje em grande parte das cidades brasileiras motociclistas e ciclistas não respeitam a sinalização de trânsito, circulam na contramão, não param nos faróis e pior ainda circulam nas calçadas colocando em risco suas vidas e de terceiros. As autoridades, fora legítimas exceções, não tomam nenhuma providência enquanto o número de feridos e mortos só se faz crescer.

No que tange ainda a ascendência das big techs deve-se ater que trazem embutido o vírus da chamada nova ordem mundial, tão bem explicitada por Henry Kissinger em sua obra *World Order* publicada em 2014. Configurava-se, assim, muito do que assistimos atualmente e que encoraja os cidadãos brasileiros a pronunciarem com vigor democrático a palavra Basta!

O aspecto positivo dessa influência está no que acontece hoje no Brasil, quando milhões de cidadãos se comunicam pelas redes sociais, vão pacificamente às ruas demonstrar sua indignação, exigir soluções em um movimento que já é conhecido mundo afora como “Primavera Brasileira”.

* **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.

BRs em SC comprometem segurança e economia

Pavimentação deteriorada é uma situação constante nas rodovias federais em Santa Catarina, revela estudo da Federação das Indústrias de Santa Catarina (FIESC), realizado entre agosto e setembro, pelo engenheiro Ricardo Saporiti. O levantamento identifica pontos críticos em praticamente todos os 1,18 mil quilômetros percorridos nas BRs 282, 470, 153, 158 e 163 (integralmente), além do trecho da BR-470 entre Indaial e a divisa com o RS. No traçado entre Florianópolis e Lages da BR-282, principalmente até Alfredo Wagner, o principal entrave é a lentidão do tráfego, devido ao movimento intenso. Neste caso, a FIESC sugere a implantação de terceiras faixas, especialmente em subidas, e a retomada de estudos para a execução do traçado original da rodovia na Grande Florianópolis. O relatório foi apresentado em reunião da Câmara de Transporte e Logística da FIESC nesta quinta (24).

“Tanto no âmbito federal quanto no estadual, 60% das nossas rodovias estão necessitando de restauração, por isso, precisamos urgentemente garantir recursos e um progra-



ma de manutenção preventiva e rotineira das rodovias e suas obras de arte especiais”, afirma o presidente da FIESC, Mario Cezar de Aguiar. “Rodovias em mau estado elevam o número de acidentes e aumentam o consumo de combustíveis, o custo de manutenção e o tempo das viagens; ou seja, trazem

impactos sociais e econômicos”, alerta o empresário. “Por outro lado, o recurso investido na melhoria das condições das rodovias tem retorno com o incremento da atividade econômica, arrecadação de impostos e geração de empregos”, salienta.

O relatório será enviado

pela FIESC às autoridades estaduais e federais, incluindo os poderes executivos e os parlamentares eleitos e reeleitos. No dia 5 de dezembro o tema será retomado, com a apresentação da agenda de infraestrutura, pela qual a entidade deverá demonstrar as principais necessidades catarinenses no setor.

O engenheiro Ricardo Saporiti tem realizado vistorias nas rodovias catarinenses desde 2011. Nesse período, ele percorreu 13.423 quilômetros. O número supera a malha rodoviária total de Santa Catarina, mas algumas rodovias foram visitadas mais do que uma vez.

Estudo mostra que qualidade das rodovias brasileiras piorou em 2022

Neste mês de novembro, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e o SEST SENAT divulgaram os resultados da 25ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias. Os dados do estudo apontam que o Estado Geral das rodovias brasileiras piorou em 2022. Dos 110.333 quilômetros avaliados, 66,0% foram classificados como Regular, Ruim ou Péssimo. Em 2021, esse percentual era de 61,8%.

Com o objetivo de colaborar para o desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, a Confederação avalia 100% da malha rodoviária pavimentada federal e as principais rodovias estaduais. Durante 30 dias, 22 equipes percorreram as 5 regiões do Brasil de forma a compor os resultados da Pesquisa de 2022, que passa a

integrar a maior série histórica de informações rodoviárias do país, realizada pela CNT desde 1995.

Trata-se do maior e mais completo estudo sobre o estado geral das rodovias brasileiras.

Neste levantamento, analisa-se o Pavimento, Sinalização e Geometria da Via, como também a existência de pontos críticos. Tais características levam em conta, respectivamente, variáveis como condições da superfície; placas e faixas de sinalização bem como defensas; além de elementos da via, como curvas, acostamentos, pontes e viadutos. Esses aspectos recebem classificações que vão desde Ótimo e Bom a Regular, Ruim e Péssimo.

Em toda a malha pesquisada, foi observada uma piora significativa na característica Pavimento em relação

ao resultado de 2021.

A CNT identificou que 55,5% (61.311 quilômetros) da extensão encontram-se em estado Regular, Ruim ou Péssimo, um acréscimo de 3,3 p.p. em relação ao ano anterior. Para a Sinalização, 60,7% (66.985 quilômetros) foram considerados deficientes (Regular, Ruim ou Péssimo), enquanto para Geometria da Via, este valor corresponde a 63,9% (70.445 quilômetros).

Estes resultados são desfavoráveis aos transportadores e aos demais usuários, visto que circular em rodovias em condições inadequadas pode trazer graves riscos à segurança, além de custos adicionais de operação, como manutenção frequente do veículo e aumento do tempo de viagem e do consumo de combustível. Empresas do trans-

porte rodoviário de cargas podem ter um acréscimo de, em média, 33,1% no custo operacional que teriam caso as rodovias estivessem em estado Ótimo.

Essas condições inadequadas ocasionam, ainda, danos ambientais e à saúde, pois propiciam o aumento de emissões de gases de efeito estufa. Além disso, representam um custo de, aproximadamente, R\$ 4,89 bilhões para os transportadores de cargas e de passageiros no Brasil, uma vez que se estima um consumo adicional e desnecessário de 1,072 bilhão de litros de diesel. Assim, os resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2022 demonstram a urgência de estruturação de ações voltadas à melhoria das rodovias brasileiras. (As informações são da Agência CNT de Notícias)

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Bike, o veículo da moda

A bicicleta é o veículo de hoje e do futuro. Não polui, transporta e proporciona saúde. Precisamos estimular cada vez mais esse novo modal para substituir veículos motores acabando com tudo aquilo que traz de mal à sociedade como desconforto, ruído, gases, vapores, poeiras, fuligem e ainda submetem o ambiente a chuva ácida, efeito estufa e comprometendo o aquecimento global.

A frota de bicicletas cresce de maneira assustadora, hoje temos 70 milhões. São produzidas cerca de 4 milhões por ano e o Brasil se encontra em quarto lugar entre os maiores produtores do mundo. Temos a sexta frota, atrás de China, Índia, Estados Unidos, Japão e Alemanha.

A Europa inteira já adota a bike de longa data, as bicicletas e os triciclos movidos com pedais são rotineiros nas ruas de Paris por exemplo, diminuindo consideravelmente a poluição e melhorando substancialmente o trânsito.

Quando falamos de energia cinética, energia do movimento, temos que nos preocupar com a possibilidade de lesões graves e óbitos com a bicicleta que é oito vezes maior. Enquanto isso, com o pedestre é de 9 vezes a possibilidade de morte. E de moto aumenta para 20 vezes a possibilidade de óbito. Vejam que os mais frágeis, mais vulneráveis ficam sujeitos a condições de riscos maiores quando desrespeitam as regras de trânsito e não

usam os equipamentos de segurança.

Quando envolvida numa colisão, estando o veículo motorizado a 64,4 km/h, a possibilidade de morte do ciclista é 11 vezes maior. E se a velocidade for de 80,5 km/h aumenta para 16 vezes a possibilidade de morte.

Nos últimos anos vemos aumento progressivo dos óbitos e sequelados com um aumento de 23%, com predomínio de 80% de homens na faixa etária de 20 a 59 anos.

O Ministério da saúde informa que 13 mil internações ocorreram no último ano com custo de 15 milhões de reais. Os sinistros têm um aumento exponencial, sendo que Goiás aumentou em 240%, Rondônia 113%, Sergipe 100%. Entre as cidades, predomínio é em Belo Horizonte, Goiânia e Fortaleza.

A ausência de ciclovias, ou mal projetadas, com manutenção deficiente, interrompidas em locais de risco, estreitas e muitas vezes traçadas ao lado da via são condições de alto risco para que o acidente ocorra.

Hoje a bike virou veículo de trabalho, temos a bike boys, ciclista entregador ou bike courier. Esses preocupam mais porque não utilizam as ciclofaixas, transitam na via entre veículos, quase sempre sem equipamentos de segurança, desrespeitando as regras de trânsito e com um tempo determinado para a entrega. Tornam-se mais vulneráveis e são

os que adentram os prontos socorros com lesões mais graves.

Com relação as lesões produzidas por queda ou colisão, o comprometimento aparece em membros superiores e inferiores, face e crânio. Os mais graves são as lesões de face, arcada dentária, crânio e o traumatismo crânio encefálico.

Então gente, cuidado, foi um brinquedo na infância e hoje é um meio de lazer, de transporte e de trabalho. Para tal, precisamos respeitar as regras de trânsito contidas no Código Brasileiro de Trânsito, utilizar as ciclofaixas, ciclovias, equipamentos de segurança, iluminação frontal, lateral e trazeira da bike assim como nos pedais, manter velocidade adequada para o local e respeitar as regras.

Precisamos conscientizar a comunidade da bike dos riscos, perigos e a necessidade de buscar informação e treinamento.

Não podemos deixar que esses acontecimentos venham aumentar nossas estatísticas e que a doença do trânsito causada pelo sinistro se torne cada vez mais epidêmica.

* 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.

Monatran apoia evento em comemoração ao Dia Nacional do Livro

No último dia 29 de outubro, o MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito participou ativamente da Campanha Livro para Todos, promovida pela Band FM Floripa, em parceria com o Koerich, o Monatran e a Editora Ciranda Cultural.

Idealizada para ressaltar a importância do hábito da leitura em nossa sociedade, uma Livraria Móvel esteve em diferentes pontos da Grande Florianópolis, dando a oportunidade da população levar seus livros para

doação. E, quando doavam os livros usados, as pessoas ganhavam livros novos!

Na ocasião, o MONATRAN doou 150 exemplares novos do livro “Pessoa Portadora de Deficiência – Proteção Constitucional das Pessoas Portadoras de Deficiências”, da série Legislação em Direitos Humanos, editado pela entidade em parceria com a Secretaria Especial dos Direitos Humanos, da Presidência da República.

Para as crianças foram doados diversos exempla-

res do “Manual Infantil de Educação no Trânsito”, outra iniciativa organizada pelo MONATRAN com o objetivo de auxiliar professores, alunos, comunidade e autoridades a prepararem cidadãos mais solidários e conscientes no trânsito.

“Ficamos muito felizes em participar deste evento de incentivo à leitura, pois acreditamos que a transformação da nossa sociedade só virá através da educação”, destacou o presidente do MONATRAN, Roberto Alvarez Bentes de Sá.



Na COP 27, Santa Catarina lança edital de compra de ônibus elétricos para o transporte público intermunicipal

Santa Catarina deu mais um passo em direção à sustentabilidade e respeito ao meio ambiente, no dia 17 de novembro. Do Egito, onde participava da 27ª Conferência das Partes da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas (COP 27), o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, tenente-coronel Thiago Vieira, anunciou o edital de licitação para a compra de oito ônibus elétricos para o transporte público intermunicipal de passageiros. Os veículos serão usados por empresas do Sistema de Transporte Metropolitano (TRIM), na Grande Florianópolis.

“Nos lançamos na vanguarda, novamente, dessa vez na transição energética respeitosa, segura e sustentável. Não é à toa que a redução da emissão de gás carbônico é um dos temas da COP 27. Para se ter uma ideia, o transporte de público de passageiros representa, no âmbito mundial, ¼ das emissões de CO2 no planeta. Precisamos passo a passo mudar essa realidade” e SC está no caminho certo”, destaca Vieira.

Com investimento previsto de R\$ 22 milhões, a introdução de ônibus elétricos na frota é a primeira etapa do projeto piloto que vai estudar a viabilidade de



implantação de uma frota completamente elétrica, além da identificação dos impactos sobre a operação do TRIM.

Muito embora o projeto coordenado pela Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis (Sudarf) seja piloto, conta com detalhados estudos de viabilidade fruto de parcerias com organizações internacionais. Entre elas estão a TUMI E-Bus Mission, uma iniciativa multilateral que visa a criação de sistemas de transporte urbano

sustentáveis e a Agência de Cooperação Alemã (GIZ).

Os estudos foram financiados pelo programa Financing Energy for Low-carbon Investment – Cities Advisory Facility, em esforços e parcerias que envolveram o Advancing Public Transport (UITP) e o Local Governments for Sustainability (ICLEI), além da participação da Universidade Federal de Santa Catarina, Celesc, SC Gás e outros.

Como vai funcionar

Os novos ônibus serão introdu-

zidos nas frotas das empresas que fazem transporte intermunicipal de passageiros da Grande Florianópolis e passarão a operar linhas que até o momento são realizadas por veículos movidos a diesel.

Além da redução da poluição do ar, o uso dos veículos elétricos tende a apresentar maior viabilidade financeira e econômica no curto e no longo prazo, mais conforto dos usuários por conta de uma frota mais nova e moderna e redução de ruídos.

SC pode ser protagonista em mobilidade elétrica no Brasil

Santa Catarina pode ser protagonista em mobilidade elétrica no Brasil. O estado lançou recentemente o Programa SC+Elétrica e um conjunto de iniciativas que pode torná-lo desenvolvedor, produtor e exportador dessa tecnologia. “Se tem alguém que pode liderar isso na América Latina é o Brasil e dentro do Brasil é Santa Catarina”, disse o presidente da Câmara de Smart Cities da Federação das Indústrias (FIESC), Jean Vogel, que abordou o tema em reunião de diretoria da entidade, junto com o diretor da GM, Adriano Barros, e com Daniel Godinho, da Weg. A GM expõe na FIESC o Bolt, carro 100% elétrico da montadora, com autonomia que supera os 400 km.

“O setor de eletrificação no Brasil precisa se desenvolver. É tendência no mundo e está em evolução. Temos que participar e ser um estado protagonista”, afirmou o presidente da FIESC, Mario Cezar de Aguiar, destacando que a FIESC tem uma série de ações na área, inclusive um instituto, em Jaraguá do Sul, focado em mobilidade elétrica.

Barros, diretor de relações públicas e governamentais da montadora, disse

que a GM anunciou um investimento em eletrificação de US\$ 35 bilhões no mundo até 2025. “Não quero que a gente seja mero importador dessa tecnologia. Acredito que podemos ser, de fato, desenvolvedor, produtor e exportador”, disse, ressaltando que o veículo elétrico ainda é caro, mas há pesquisas que mostram perspectiva de queda de 57% no custo das baterias até 2030.

“Quando tivermos essa queda, o preço do veículo vai cair. Hoje, a bateria corresponde a cerca de 60% do custo do carro”, explicou, observando que esse é o momento de ingressar nesse mercado para aproveitar as oportunidades.

Quando se fala em carro elétrico, uma das principais dúvidas é o descarte das baterias. O diretor de relações institucionais e marketing da Weg, Daniel

Godinho, explicou que a segunda vida da bateria já está equacionada. “Ela será utilizada em sistemas de armazenamento de energia de fontes intermitentes, como a eólica e a solar. “Como não é toda hora que tem sol ou vento, é necessário ter esse sistema de armazenamento com bateria para garantir a segurança na transmissão dessa energia. Então essa é uma solução que está crescendo muito no Brasil e no mundo”, informou.

Godinho disse ainda que a companhia entende que a mobilidade elétrica é, de fato, uma grande oportunidade tecnológica e de mercado para o Brasil. “Não podemos deixar de apoiar uma nova rota tecnológica e por que não ser um dos protagonistas nessa frente?”, indagou, observando que a empresa anunciou, recentemente, investimento de R\$ 660 milhões para a ampliação de capacidade fabril em Santa Catarina, inclusive com a construção de uma fábrica para a produção de motores para a mobilidade elétrica. Ele também preside a Câmara de Desenvolvimento da Indústria de Máquinas e Equipamentos Elétricos da FIESC.



Mario Aguiar, da FIESC (à esq.), e Adriano Barros, da GM, em frente ao Bolt (foto: Filipe Scotti)

Para amenizar o trânsito, Florianópolis terá tarifa zero no transporte coletivo nos finais de semana de dezembro a janeiro

Quem usar transporte coletivo municipal em Florianópolis nos finais de semana (sábado e domingo), dos meses de dezembro de 2022 e janeiro de 2023, não vai pagar tarifa. O anúncio foi feito pelo prefeito Topázio Neto, que postou nas suas redes sociais no dia último dia 21 de novembro. Ele justificou a necessidade de estimular mais o transporte coletivo durante esses meses de alta temporada, quando a população dobra.

Além da população, o número de veículos circulando pelas vias de Florianópolis mais do que dobra, principalmente nos finais de semana de praia, de acordo com estimativa do município. “Nós vamos ter a temporada mais movimentada da história da cidade. Isso significa muitos veículos se deslocando para os balneários e o morador sofrendo nas principais vias. Queremos que tanto o morador quanto o turista opte pelo ônibus”, explicou o prefeito.

Para cada ônibus circulando com capacidade total, são menos 40 veículos na rua. A Prefeitura está



preparada para aumentar o quadro de horário nos finais de semana em caso de aumento da demanda. Para tomar a decisão, o prefeito também se baseou no sucesso do programa “Domingo na Faixa” que oferece ôni-

bus gratuito todo último domingo do mês. De acordo com dados da Secretaria de Mobilidade, a procura pelo ônibus no último domingo tem sido, em média, 30% maior em relação aos domingos com tarifa normal.

A medida anunciada pelo prefeito vai estar em um pacote completo de ações voltadas à mobilidade na temporada de verão, que será anunciado pela Prefeitura até o final de novembro.

Prefeitura anuncia as rotas do ‘catamarã’ em Florianópolis

Os passeios turísticos de catamarã em Florianópolis começam a partir de dezembro, segundo o prefeito Topázio Neto (PSD). Inicialmente, será usada uma embarcação com capacidade para 250 pessoas e depois outra com 400, que fará rotas que incluem as baías Norte e Sul da Capital.

“A grande maioria de nós vai poder ter a experiência de ver a cidade pelo mar e poder experimentar essas condições para, quem sabe, implantar o transporte marítimo. Inicialmente entre bairros de Florianópolis, com barcos menores para levar da Beira-Mar até Santo Antônio, Canasvieiras, e o

morador ou o turista poderá optar em um determinado dia vir de barco para o Centro da cidade ao invés de vir de carro”, afirmou o Topázio Neto.

Nas praias do Norte e Sul da Ilha, a empresa deve começar a operação com barcos para 25 pessoas. “São barcos menores e eles vão começar fazendo esse transporte do Centro até as praias, tanto do Norte quanto do Sul.

É essa a experiência que nós queremos ter para esse transporte mais próximo do que seria o transporte público no futuro, de trazer as pessoas de Jurerê para o Centro da cidade de barco e não de carro”, complementa o prefeito.

O equipamento poderá ser usado por turistas e moradores da região em passeios, além da possibilidade de locação para eventos e festas. Para explorar o serviço, a empresa terá que pagar R\$ 12 mil por ano para a prefeitura de Florianópolis e mais R\$ 1 por passageiro embarcado. O valor para o passageiro ainda não foi divulgado.





JUDICIÁRIO

STF invalida leis de Goiás e do Rio Grande do Norte que regulamentavam profissão de despachante

Por unanimidade, o Supremo Tribunal Federal (STF) julgou inválidas normas dos Estados de Goiás e do Rio Grande do Norte que regulamentavam a profissão de despachante. Na sessão virtual encerrada em 21/11, o Plenário julgou procedentes os pedidos formulados nas Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) 6738 (GO) e 6740 (RN), ajuizadas pelo procurador-geral da República, Augusto Aras.

No voto condutor do julgamento,



o relator das ações, ministro Gilmar Mendes, observou que, embora

possam ter sido editadas para criar regras de caráter administrativo sobre a atuação dos despachantes junto aos órgãos de trânsito, as normas acabaram por regulamentar a atividade. Com isso, invadiram a competência privativa da União para estabelecer requisitos para a habilitação ao exercício da profissão, definir atribuições, direitos, deveres, impedimentos e penalidades, responsabilidades e vedações, temáticas sobre as quais somente lei federal poderia dispor.

O ministro pontuou que a validade de normas estaduais que regulamentam atividades profissionais, inclusive as dos despachantes, já foi apreciada pelo Supremo, cuja jurisprudência se consolidou no sentido de reconhecer a competência privativa da União para legislar sobre a matéria.

O colegiado declarou inconstitucionais a Lei 15.043/2004 e o Decreto 6.227/2005 do Estado de Goiás e a Lei 10.161/2017 do Estado do Rio Grande do Norte.

STF valida assentos para pessoas com obesidade em espaços culturais e transporte coletivo no PR



Por unanimidade, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) declarou a constitucionalidade de lei do Estado do Paraná que garante a reserva de assentos para pessoas com obesidade em salas de projeção, teatros, espaços culturais e transporte coletivo. A decisão foi tomada na sessão virtual, no julgamento das Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) 2572 e 2477, ajuizadas, respectivamente, pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) e pelo governo do Paraná.

O objeto de questionamento foi a Lei estadual 13.132/2001, que determina a reserva de 3% dos lugares da plateia de cinemas e teatros e no mínimo dois lugares em cada ônibus municipal e intermunicipal para esse público. Nos dois casos, os assentos devem ser especiais, para

garantir o conforto físico compatível para as pessoas obesas.

Para os autores das ações, a lei estabelece medidas excessivas e onerosas, em desrespeito ao princípio da razoabilidade, e ofende a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte.

Inclusão

Em seu voto pela improcedência do pedido, o relator, ministro Luís Roberto Barroso, destacou que a obesidade, doença crônica que afeta milhares de brasileiros, é um problema de saúde pública. Apesar de não ser considerada juridicamente uma deficiência, ela reduz a mobilidade. Em seu entendimento, a lei paranaense visa promover a igualdade, ao dispor sobre o acesso a meios de

transporte público e salas de projeções, teatros, espaços culturais de maneira digna.

Realidade brasileira

Barroso também citou dados do Ministério da Saúde que apontam que a incidência nacional de obesidade passou de 11,8%, em 2006, para 18,9%, em 2016, atingindo quase um em cada cinco brasileiros. Assim, ao contrário do que alegava o governo estadual, não são poucas as pessoas nessa condição.

Para o relator, a lei estadual concedeu proteção adequada, necessária e proporcional para atender a esse público. “Na contramão do que indicam os requerentes, o percentual de assentos reservados corresponde à realidade brasileira e garante uma ocupação digna e confortável às pessoas com obesidade”, concluiu.

LEGISLATIVO



Multa pelo uso de celular no trânsito poderá passar de R\$ 500

Agravar a pena no caso de manuseio de telefone celular ao volante. Esse é o tema do PL 2699/22 que tramita no Senado Federal que pretende dobrar a multa pelo uso do celular no trânsito.

De autoria da senadora Maria do Carmo Alves (PP/SE), a proposta pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para dobrar a penalidade de multa, que hoje é de R\$ 293,47, no caso de o condutor estar segurando ou manuseando telefone celular. O valor passaria, então, para R\$ 586,94.

Conforme a senadora, aliada às medidas educativas, a aplicação de multa pelo uso do celular funciona como ferramenta de inibição do comportamento inadequado ao volante.

“Consideramos que o valor atual da multa não atende à



função pretendida de dissuadir o comportamento que se mostrou nos últimos tempos tão recorrente e mais perigoso ainda que se podia imaginar quando o uso de celular não era tão disseminado como hoje”, afirma.

Riscos

De acordo com a justificativa do PL, o uso de celular ao volante já é a terceira maior causa de mortes no trânsito no Brasil. Fica atrás apenas do excesso de velocidade e da embriaguez ao volante.

Segundo levantamento da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego, cerca de 675 brasileiros se arriscam todos

os dias ao utilizar o aparelho enquanto dirigem. Isso significa que, a cada hora, 28 condutores negligenciaram a atenção ao volante. Conforme o Renainf, São Paulo é o estado que lidera autuações por esse tipo de infração, com 91.362 ocorrências. Em seguida vêm os estados de Minas Gerais e Goiás, com 30.843 e 16.971 infrações contabilizadas, respectivamente.

Os riscos de se envolver em sinistros de trânsito aumentam em até 400% quando se manuseiam mensagens de texto. Além disso, sobem em até 23 vezes quando elas são digitadas.

PL prevê permitir ao cidadão analfabeto tirar a CNH

Alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para permitir ao cidadão analfabeto realizar exames para tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Esse é o tema do PL 2675/22 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado André de Paula (PSD/PE), o texto exclui das exigências para obtenção da CNH que o candidato saiba ler e escrever e substitui por obter aprovação nas provas e exames. Isto quer dizer, se o candidato passar nas provas, mesmo que não saiba ler e escrever, poderá obter a CNH.

Conforme o autor do PL, atualmente existem várias ações afirmativas assegurando os direitos dos deficientes, idosos, mulheres, etc. Entretanto, para ele, os analfabetos em pleno século 21 ainda não possuem seu direito a ter

CNH algo que vai de encontro a Constituição Federal. “O analfabeto com a Constituição Federal de 1988 tem direito a voto mesmo sendo facultativo e também tem direito à igualdade, porém, não tem direito a dirigir seu veículo de transporte ainda que possua renda para comprá-lo e conhecimento para utilizá-lo. Isto é algo que fere, inclusive, a dignidade da pessoa humana”, argumenta.

Segurança

Ainda de acordo com André de Paula, os que defendem a proibição, argumentam que o condutor precisa ler os sinais de trânsito para dirigir com segurança. Mais, ainda, que toda pessoa deve se esforçar para saber ler e escrever (“dever cívico” do bom cidadão). Assim, quem não tem interesse em se alfabetizar não merece ser motorista. Além disso, com analfabetos conduzindo

veículos automotores, o trânsito seria ainda mais inseguro e perigoso.

“Quanto ao primeiro argumento, é preciso lembrar que, via de regra, as normas (sinais) de trânsito utilizam-se de signos e símbolos cuja compreensão dispensa a linguagem escrita. Não precisamos saber ler para entender a linguagem de trânsito. Qualquer motorista cauteloso, mesmo analfabeto, entende a ordem contida numa placa PARE ou Estacionamento Proibido. Quanto ao segundo argumento, parece-me que o analfabetismo é muito mais um produto da estrutura socioeconômica e político-cultural do que de uma simples e abstrata vontade marcada pela negligência do cidadão analfabeto. Ninguém é analfabeto por que quer ou por prazer”, justifica o deputado.

Senador quer aumentar para 120 pontos o limite da CNH de caminhoneiros

Determinar o limite de 120 pontos para suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) dos caminhoneiros. Esse é o tema do PL 2720/22 que começou a tramitar no Senado Federal.

De autoria do senador Guaracy Silveira (PP/TO), o PL pretende alterar o artigo 261 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que trata do limite de pontos na CNH para fins de suspensão do direito de dirigir. Este artigo foi alterado recentemente pela Lei 14071/20, que aumentou, mas não tanto, o limite de pontos na CNH.

Conforme o PL, a intenção é que a penalidade de suspensão do direito de dirigir seja imposta quando o condutor atingir 120 (cento e vinte) pontos, especificamente para caminhoneiros. A regra só valerá caso não conste nenhuma infração gravíssima relacionada a dirigir sob a influência de álcool assim como de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Atualmente, o condutor pode ter a CNH suspensa caso atinja, no período de 12 meses:

20 (vinte) pontos, caso constem duas ou mais infrações gravíssimas.

30 (trinta) pontos, caso conste uma infração gravíssima.

40 (quarenta) pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima.

Os condutores que possuem a observação EAR (Exerce Atividade Remunerada) na CNH, podem somar 40 pontos, independente do tipo de infração cometida.

Ou, ainda, por cometer alguma infração que leve à suspensão direta do direito de dirigir.

Justificativa para o aumento de pontos na CNH de caminhoneiros

De acordo com o senador, essa classe trabalhadora é vital para o funcionamento do país. “A falta do serviço desses profissionais traz implicações severas em toda economia. Além disso, prejudica a prestação de serviços emergenciais, como a entrega de materiais de saúde e o abastecimento de água e combustível”, argumenta.

Ainda segundo Guaracy, é comum um caminhoneiro iniciar a jornada de trabalho às 4h da manhã e só finalizar o turno de trabalho às 21h, apesar da legislação atual garantir e proteger a jornada de trabalho de motoristas do transporte rodoviário de passageiros e de cargas em caminhões.

“Com esse volume de horas trabalhadas eles estão sujeitos a uma maior probabilidade de serem penalizados, acumulando pontos durante um ano que poderão levar a suspensão de dirigir”, finaliza.

Profissionais em risco

À época da entrada em vigor da Lei 14071/20, o Portal do Trânsito conversou com diversos especialistas que foram unânimes em afirmar que esse tipo de alteração pode significar um retrocesso na questão da segurança no trânsito.

O psicólogo Cassiano Novo, especialista na área de mobilidade urbana, explicou que esse tipo de modificação pode colocar em risco, principalmente, os motoristas profissionais que em um primeiro momento se sentem beneficiados pela regra.

“Com o aumento do limite de pontos, os condutores profissionais ficam mais expostos ao risco. Isso porque a mensagem é de que não tem muito problema ter infrações, assim como morrer e matar no trânsito. Muitos trabalhadores não voltarão para suas casas ao final do dia. No entanto, as empresas continuarão lucrando, apenas trocando seus condutores após sequelas e mortes decorrentes dos sinistros de trânsito”, argumenta.

Infrações que levam à suspensão direta da CNH

A penalidade de suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é a perda temporária do direito de dirigir. Ela pode ser aplicada mesmo sem ser excedido o número máximo admissível de pontos no período de 12 meses. Ou seja, certas infrações ou crimes podem levar à suspensão direta da CNH.

A nova lei de trânsito, que entrou em vigor em abril de 2021, alterou o número de pontos a partir do qual é instaurado o processo de suspensão da CNH, no entanto, não alterou a regra de suspensão nos casos de infrações de trânsito que preveem a suspensão direta do direito de dirigir.

Confira a lista atualizada de infrações que preveem a suspensão direta do direito de dirigir do condutor ou do proprietário do veículo:

Promover ou participar de competição não autorizada, racha, exibição ou demonstração de perícia na via pública.

Essa é uma infração considerada gravíssima e que pode levar à suspensão direta do direito de dirigir. A multa é de R\$ 2.934,70.

Disputar corrida por espírito de competição ou rivalidade.

O famoso “racha” continua sendo uma atitude comum, principalmente entre os jovens, em boa parte das cidades brasileiras. Sem entender o perigo, muitos condutores se envolvem em corridas na rua para testar seus veículos e sua capacidade de enfrentar desafios.

Além de ser um crime de trânsito, esse ato caracteriza-se como uma infração gravíssima, com multa de R\$ 2.934,70, remoção do veículo, recolhimento da CNH e também leva à suspensão direta do direito de dirigir.

Praticar manobras perigosas, arrancadas, derrapagens ou frenagens.

Outra infração gravíssima e que pode levar à suspensão direta do direito de dirigir. A multa também é de R\$ 2.934,70.

Ameaçar a segurança de pedestres ou outros veículos.

O Código de Trânsito Brasileiro responsabiliza os condutores pela segurança dos pedestres. A boa convivência entre condutores e pedestres depende do respeito aos direitos e deveres de cada um. Ameaçar pedestres ou veículos que cruzam a via também é uma infração que leva à suspensão direta do direito de dirigir. A multa é de R\$ 2.934,70, com retenção do veículo e recolhimento da CNH.

Dirigir em velocidade superior à máxima permitida em mais de 50%,



em qualquer via.

Exceder os limites de velocidade é uma das maiores causas de acidentes no trânsito e é a infração que mais se mais comete no Brasil.

“A velocidade do veículo deve ser compatível com todos os elementos do trânsito, principalmente às condições adversas. Em alta velocidade, muitas vezes não há tempo suficiente para evitar o acidente”, alerta Mariano.

Segundo o CTB, transitar em velocidade 50% superior à máxima permitida para o local é infração gravíssima, com multa de R\$880,41.

Transpor bloqueio policial.

De acordo com o CTB, essa infração também é gravíssima e pode levar à suspensão direta do direito de dirigir. A multa é de R\$ 293,47, com recolhimento da CNH e retenção do veículo.

Em caso de acidente, deixar de sinalizar, afastar o perigo, identificar-se, prestar informações ou acatar determinações da autoridade.

Sinalizar o local do acidente é uma das primeiras providências a serem tomadas ao se presenciar um acidente. Essa atitude pode evitar novos acidentes e atropelamentos. Essa também é uma infração gravíssima, com multa de R\$ 1.467,35, recolhimento da CNH e pode levar à suspensão direta do direito de dirigir.

Deixar de prestar ou providenciar socorro à vítima ou abandonar o local.

Além de infração com suspensão direta do direito de dirigir, essa atitude também pode ser caracterizada como crime de trânsito. A solicitação de ajuda especializada é uma maneira de prestar socorro à vítima. A multa é de R\$ 1.467,35, com recolhimento da CNH.

Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Apesar de ser um ato criminoso, mais de 50% dos acidentes de trânsito no Brasil envolvem alguém alcoolizado. Segundo a Res.432/13 do Contrans, condutores flagrados em bafômetro com concentração de álcool igual ou maior do que 0,05 miligramas por litro de ar, dosagem maior que zero por litro de sangue no exame sanguíneo ou com capacidade motora alterada e notificada pela autoridade de trânsito, serão autuados por infração gravíssima, multa de R\$ 2.934,70, suspensão do direito de dirigir por 12 meses e recolhimento da CNH.

No entanto, passa a ser crime de trânsito se a concentração de álcool for igual ou maior de 0,34 miligramas por litro de ar ou 6 decigramas por litro de sangue no exame sanguíneo, ou se ficar constatada, pelo agente de trânsito, a alteração na capacidade psicomotora do condutor. Neste caso, além da pena relativa à infração, o condutor poderá ser detido por um período de seis meses a três anos.

Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa.

As mesmas penalidades aplicadas ao condutor que é flagrado dirigindo embriagado são destinadas ao condutor que se recusa a se submeter a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa. A infração é gravíssima, com multa de R\$ 2.934,70, suspensão do direito de dirigir por 12 meses e recolhimento da CNH.

Usar qualquer veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre ela.

Essa infração também é gravíssima e

pode levar à suspensão direta do direito de dirigir. A multa é de R\$ 5.869,40, com remoção do veículo. Além disso, aplica-se a multa agravada em 60 (sessenta) vezes, ou seja, R\$ 17.608,20 aos organizadores da conduta. Aplica-se em dobro a multa em caso de reincidência no período de 12 meses.

Conduzir veículo das categorias C, D ou E com exame toxicológico vencido há mais de 30 dias.

Em abril de 2021, a Lei 14071/20 entrou em vigor e estabeleceu diversas mudanças no CTB, entre elas a penalidade para quem deixar de realizar o exame toxicológico a cada dois anos e seis meses, independente da validade dos outros exames. A multa é de R\$1.467,35, com suspensão do direito de dirigir por três meses.

O condutor só pode voltar a dirigir, nesse caso, se comprovar resultado negativo em novo exame.

Para motociclistas e condutores de ciclomotores, além das citadas:

Não usar capacete e vestuário exigido por lei.

Além de ser um equipamento indispensável à segurança do motociclista, tráfegar sem o capacete é infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47, recolhimento da CNH assim como suspensão direta do direito de dirigir.

Transportar passageiro sem capacete ou fora do banco.

As regras de segurança valem tanto para condutores como para passageiros de motocicleta. Por esse motivo, passageiro sem capacete ou fora do assento que fica atrás do condutor ou no carro lateral também pode levar à suspensão direta do direito de dirigir. A infração é de R\$ 293,47 e também prevê recolhimento da CNH.

Fazer malabarismos ou equilibrar-se em uma roda.

Além de ser muito perigoso, fazer malabarismos, assim como equilibrar-se em uma roda, é também uma infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47, recolhimento da CNH e suspensão direta do direito de dirigir.

Transportar criança menor de 10 anos ou sem condições de se cuidar.

Deve-se realizar o transporte de crianças, em qualquer veículo, com muita segurança. No caso das motocicletas, por exemplo, é proibido levar crianças menores de dez anos ou que não tenham condições de cuidar de si próprias.

Essa atitude, além de colocar em risco a criança, representa uma infração gravíssima. A multa é de R\$ 293,47, com recolhimento da CNH bem como suspensão do direito de dirigir.

Radar de Barulho: quando entrará em vigor?

Um projeto piloto que identifica de forma automática veículos com ruídos excessivos, a exemplo das motos com escapamentos adulterados, está em fase de teste em Curitiba, cidade idealizadora do projeto. A iniciativa, denominada como Radar de Barulho, já foi comunicada ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran), tornando o processo de regulamentação cada vez mais próximo.

Agora, os técnicos do Contran vão analisar os dados fornecidos pela Superintendência de Trânsito de Curitiba (Setran) com o objetivo de viabilizar a homologação do equipamento.

No entanto, o Departamento de Projetos e Implantação da Setran informa que ainda não há um prazo estipulado para que o projeto entre efetivamente em vigor, mas, que, ao acontecer, deverá ser implantado em todo o Brasil.

Processo de homologação

Ainda de acordo com a Setran, o primeiro passo para o deferimento do projeto é a realização de testes prévios. Nesse sentido, estes já estão sendo realizados pela prefeitura da capital paranaense. O passo seguinte é a comunicação por parte do órgão local de trânsito ao Contran, e, a partir de então, o processo de homologação estará vigente.

Além da tabulação dos dados obtidos pelos testes em campo, é, também, impreterível, atender às exigências burocráticas necessárias quando há qualquer alteração na legislação de trânsito. E que, portanto, tramitam pelas Câmaras Temáticas do Contran, compostas por estudiosos que se reúnem periodicamente para analisar tais modificações.

Sendo aprovado após a análise pelas Câmaras Temáticas do Contran, o processo segue para

uma nova etapa, a etapa da regulamentação. Nesta etapa, que acontece geralmente por meio das resoluções do Contran, definem-se os parâmetros. Como, por exemplo, estudos basilares para definir locais indicados para a instalação até a forma de calibragem do equipamento.

Quando publicadas, tais deliberações entram em vigor sem a necessidade de tramitações adicionais no Congresso Nacional. Isso porque regulamentam normativas já previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Por fim, ressalta-se, ainda, que no Brasil, ainda não existe nenhuma regulamentação em relação ao equipamento. Por isso, é necessário haver uma regulamentação prévia para que o Radar do Barulho passe a fazer parte da fiscalização de trânsito. Dessa forma, para que seja possível a liberação do seu uso em todo o território nacional.



Radares: tecnologia captura veículos que reduzem apenas quando estão perto do equipamento

As cidades de São Paulo (SP), Curitiba (PR), Anápolis (GO), Salvador (BA), Aracaju (SE) e Novo Hamburgo (RS), receberão uma nova tecnologia ligada aos radares de trânsito, denominada de Laço Indutivo. Ela consegue detectar e fotografar infratores em qualquer ponto da via, impedindo, inclusive, que motoristas que estiverem em alta velocidade reduzam apenas quando estiverem perto do radar.

A nova tecnologia irá detectar, ainda, aquelas manobras que os motoristas geralmente fazem para driblar justamente as multas oriundas dos radares. São exemplos: cobrir a placa para não ser identificado, atravessar pela calçada, 'puxar' a placa com algum tipo de cabo e fazer contornos indevidos, entre outras. Além disso, é capaz de identificar motociclistas que estiverem sem capacete, na contramão, fazendo ultrapassagens indevidas ou em velocidade acima do permitido.

A fim de compreender mais a fundo as aplicações dos radares para a segurança no trânsito, conversamos com Rodrigo Vicentini. Ele é diretor do Grupo de Componentes e membro do Conselho Diretor da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE). Além disso, atua como gerente de Engenharia para a América Latina da Keysight Te-



chnologies. O especialista nos explicou desde o que é um radar, chegando até a evolução natural dessas tecnologias. Como, por exemplo, os veículos de direção automatizada, a conectividade entre eles e entre a infraestrutura de vias municipais e estradas.

O Radar

De acordo com ele, antes de entender as aplicações de um radar, vale conceituar o que é um radar. "Radar é o acrônimo em inglês de Radio Detection and Ranging, ou simplesmente sistema de detecção e posicionamento via rádio. É uma das tecnologias mais estudadas em sistemas de radiofrequência, tendo as aplicações aeroespaciais e militares como

pioneiras no seu uso e desenvolvimento. Em aplicações automotivas, os radares estão cada vez mais em uso. Fora da engenharia, o termo radar nos faz lembrar a medição de velocidade por dispositivos de rádio. Entretanto, devemos lembrar que a tecnologia de radar também é usada na automação veicular, como em sistemas de estacionamento automático e, mais ultimamente, em sistemas de controle de cruzeiro e anticolisão".

Ele enfatiza ainda a importância dos radares tanto no sistema preventivo de acidentes para veículos ditos autônomos de nível 3, por exemplo, quanto simplesmente para inibição e punição de motoristas que ultrapassem determinados

limites de velocidade e posicionamento na via.

Já o chamado laço indutivo é um equipamento que tem a capacidade de trabalhar em conjunto com um radar ou outros dispositivos eletrônicos. Com isso, se torna uma tecnologia complementar aos radares já existentes e os sistemas de identificação de imagens e computação.

De acordo com o especialista, o laço indutivo pode acionar diferentes dispositivos, por meio de variação de campo magnético gerado ou absorvido por ele. Pode-se ter um computador com uma base de dados de variações de campos magnéticos que simplesmente comparam a medição instantânea com arquivos conhecidos e identificam os tipos de veículos.

"Por sua vez, se temos, por exemplo, dois laços indutivos consecutivos, é possível referenciar o primeiro como uma origem e medir o tempo que determinado veículo precisou para alcançar o segundo laço. Como a distância é conhecida, a partir dessa marcação de tempo, calcula-se a velocidade e, se acima de determinado limiar, se for o caso, dispara-se um radar para medir a velocidade com mais precisão e, principalmente, uma câmera para arquivar a informação sobre o veículo".



CARTAS

14 MIL VIDAS

Que alegria saber que a chamada Lei da Ca-deirinha já salvou mais de 14 mil vidas infantis pelo uso dos sistemas de retenção para crianças nos últimos 12 anos. Todavia, apesar de ser um bom resultado, é lamentável saber que outras milhares de vidas foram perdidas nesse período, especialmente, quando pensamos que são inocentes, vítimas da negligência de um adulto.

Carla Gregório – São José/SC

OUTUBRO ROSA

Linda a iniciativa das mulheres da Polícia Rodoviária Federal (PRF) que decidiram doar parte de si, para ajudar pacientes em tratamento contra o câncer. Confesso que antigamente não me ligava muito nessas campanhas do Outubro Rosa. Mas depois de acompanhar a luta da minha mãe contra essa doença maldita, não tem como permanecer indiferente.

Caroline Ramos – Campo Grande/MS

SEXTOU!

Me chamou a atenção saber que existe um estudo que mostra que Sexta-feira e sábado são os dias que mais acontecem acidentes de trânsito no Brasil. Certamente, os números estão diretamente ligados com o consumo irresponsável de bebidas alcoólicas. Ainda que o álcool seja lícito, não deixa de ser uma droga e como toda droga afeta o sistema nervoso central. Por mais tolerante que a pessoa seja, acaba afetando pelo menos a concentração e atenção necessária para uma condução segura.

Lucas Lima – Cuiabá/MT

A HORA DO VOTO

Lamentavelmente, a maioria do nosso Brasil não soube fazer a lição de casa e, agora, vamos todos padecer nas mãos desse grupo que só quer o poder pelo poder. Verificar os países vizinhos governados pela esquerda foi um conselho ignorado pela maioria, que dirá olhar para o próprio umbigo e conferir as obras concluídas por seu candidato, principalmente as de infraestrutura. Que momento lastimável vivemos!

Carlos Dantas – Brasília/DF

VEÍCULOS PESADOS

Triste perceber que estar de costas para o mar não é apenas uma ignorância exclusiva da Grande Florianópolis. O país inteiro, detentor de uma vasta rede fluvial, uma orla marítima favorável ao transporte, é desprovido de rede ferroviária para escoar matéria prima e toda sua produção envereda para um “sistema rodoviarista” que gera alto custo, propicia o acidente e a criminalidade através de roubos, assaltos, sequestros e mortes. Isso sem falar nas emissões de gases e os inúmeros prejuízos material e humano.

Melquíades Dutra – Curitiba/PR

SUS

Achei maravilhosa a ideia de se criar um Sistema Único de Mobilidade - SUM, a exemplo do nosso Sistema Único de Saúde - SUS, integrando as esferas federal, estaduais e municipais. Só quem já morou fora do Brasil, sabe valorizar a preciosidade que temos em nossos país. Mesmo com todas as suas limitações, nosso SUS não é superado por qualquer país de primeiro mundo. Imagina um Sistema de Mobilidade integrado? Seria sucesso na certa!

Flávia de Souza – Joinville/SC

CICLISTAS

Assustador conhecer os números oficiais do aumento significativo do número de sinistros graves com ciclistas no Brasil. 11% em um ano é muita coisa! Sem dúvida alguma, a sugestão da Abramet, em destacar a importância do uso de equipamentos como o capacete, além da utilização de trajes mais adequados são fundamentais, mas a conscientização do próprio ciclista com relação a sua vulnerabilidade também considero essencial. Tem muitos que se acham super homens e super mulheres, enfrentando rodovias de trânsito pesado, sem se dar conta da sua pequenez.

Daniel da Silva – São Paulo/SP

ESTUDO

Nem precisava de estudo para saber que os homens se envolvem muito mais em acidentes de trânsito do que as mulheres. Lamentavelmente, a maioria dos homens não tem o mínimo cuidado ao volante. Possuem uma direção extremamente agressiva e parecem não ter amor nem pela sua própria vida, quanto mais pela dos outros.

Simone Andreoli – Rio de Janeiro/RJ

CATAMARÃ

Estou contando os dias para ver esse tal catamarã cortando as águas das baías Norte e Sul da nossa tão amada Ilha. Realmente, como bem destacou o presidente do Monatran, é um absurdo que estejamos há tanto tempo afastados de iniciativas como esta. A população de uma Ilha que fica de costas para o mar e, quando vê suas águas é só para o uso do turismo de verão.

Jonas Tostes – Florianópolis/SC

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

Art. 185. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo:

I - na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência;

II - nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte:

Infração - média;

Arremessar água em pedestres: como é possível comprovar essa infração?

Em dias de chuva, o ato de dirigir requer muitos cuidados adicionais, pois essa é uma condição adversa que aumenta os riscos e exige muita atenção do condutor. A visibilidade diminui, existe o perigo de aquaplanagem, aumenta consideravelmente o espaço percorrido em frenagens e dificulta manobras de emergência. Além de todo esse cuidado com as questões de segurança, é preciso que o condutor fique atento aos que transitam pela calçada. Isso porque arremessar água nos pedestres, não é só falta de respeito, mas é também uma infração de trânsito. No entanto, não é uma infração fácil de ser comprovada.

Conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres água ou detritos é uma infração considerada média. A multa, nesses casos, é de R\$ 130,16, com o acréscimo de quatro pon-



tos na CNH.

De acordo com Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, a intenção do legislador foi criar esse mecanismo para que não haja abuso por parte

dos condutores. “Se for possível reduzir a velocidade e desviar da poça da água para não molhar o pedestre, o condutor deve fazer isso, seja por gentileza, por educação, por senso humanitário ou por

respeito a regra”, afirma.

No entanto, essa é uma infração pouco registrada, até por ser difícil de comprovar.

“A autuação só acontece mesmo se um agente de trânsito flagrar a situação. Ou seja, o agente de trânsito tem que ver ali ao vivo não existe nenhuma maneira de comprovar após a ocorrência do ato”, informa Mariano.

De qualquer forma, conforme o especialista, é possível que pedestre tome outras atitudes. “Se, por exemplo, tiver uma câmera próxima ao local que registrou a ação, a justiça comum está sempre à disposição. Além disso, é um dever como cidadão levar essa questão adiante. Isso porque no local é possível ter um problema na via que resulta em acúmulo de água, que se resolveria com manutenção ou outra questão de engenharia”, finaliza.

ESPAÇO LIVRE

J. Pedro Corrêa*



Copa e emoções

Como fui jornalista esportivo por muitos anos, ainda que isto tenha sido há muito tempo, não há como não se emocionar com a realização de uma copa do mundo. Esta, que começou neste mês de novembro no Catar, apesar de características muito especiais, não é diferente.

O futebol continua sendo motivo de uma enorme paixão de classes (ópio do povo?) e em nome desta paixão cometem-se muitos exageros que podem ter consequências graves para os envolvidos. Assim, é importante que, de um lado, vivamos com intensidade as suas emoções, mas, que de outro, saibamos refrear comportamentos para evitar abusos danosos.

Já não penso tanto nos encontros que ocorrem nas residências, bares, clubes e outros locais que se preparam para mostrar a copa, mas me preocupo com os deslocamentos no trânsito, antes dos jogos quando a pressa em chegar é inimiga da segurança. Naturalmente, depois dos jogos, notadamente se o Brasil ganhar, aí vem o perigo maior pois, além do entusiasmo da vitória, podem ser marcantes os sinais de exagero em razão do consumo de bebida alcoólica, o que favorece os sinistros nas ruas.

Não conheço estatísticas sobre estas situações, mas a julgar pela empolgação que se vê nas ruas do país, certamente o risco cresce bastante e perdas ocorrem. Me diz o pessoal da Prefeitura de Curitiba que, pelo menos por aqui, as manifestações não têm provocado problemas maiores. Oxalá tenhamos uma copa pacífica neste sentido em todo o Brasil.

Jogos do Brasil na copa são momentos em que as pessoas extravasam emoções e o conagração entre elas é marcante.

Quem sabe este final de ano, com copa do mundo e natal emendados, não será uma boa oportunidade

para reaproximações. Principalmente entre aqueles que se distanciaram no calor da última campanha eleitoral para a presidência da república quando nervos ficaram à flor a pele. E, em muitos casos, explodiram! Que as explosões, agora, sejam apenas de sentimentos positivos e que a paz possa voltar a reinar entre todos os brasileiros.

De minha parte confesso meu sentimento de emoção por ter vivenciado grandes momentos como este da copa ao longo de minha carreira profissional. Tive oportunidade de cobrir, como jornalista, vários eventos de porte mundial e que deixaram profundos ensinamentos. Destaco dois deles. Em 1974, o campeonato mundial de futebol, na Alemanha, vencido por ela mesma, numa dramática final contra a Holanda que, por sinal, havia eliminado o Brasil. Dois anos antes, em 1972, estava em Munique, na Alemanha, para cobrir os Jogos Olímpicos e pude sentir de perto as emoções da maior competição esportiva do mundo.

Para quem vivia do esporte e para o esporte, momentos assim não têm preço.

Alguns anos depois de terminada minha temporada na Europa, de volta ao Brasil e me vejo diante de um desafio que jamais teria imaginado. Comandar a comunicação social da Volvo que acabara de se instalar em Curitiba e tocar um desafiador projeto de diálogo com a sociedade brasileira. Em seguida surgia a oportunidade de desenvolver o Programa de Segurança no Trânsito com o objetivo de despertar a sociedade para a violência nas ruas e estradas.

Não sei ao certo, mas parece que o destino caprichou no desenho deste caminho para mim. Quando me dei conta da imensa tarefa que tinha pela frente, não tive qualquer dúvida de, aos poucos, ir colocando um substituto na gerência da comunicação, para que

eu pudesse me dedicar inteiramente à segurança no trânsito. Sentia que o país precisava daquela ajuda, que a empresa podia ajudar e eu deveria ser “a ponte”. O programa cumpriu seu papel. A sociedade ganhou muito, o Brasil melhorou bastante. A Volvo reforçou seus laços com a sociedade e eu me realizei fazendo a minha parte com a ajuda dos colegas da empresa.

Enquanto narro estes fragmentos de histórias me ocorre a importância e o significado do verbo servir.

Servir à sociedade ou à uma causa social é uma das coisas mais grandiosas da vida. Poder cobrir uma copa do mundo, ou os jogos olímpicos, transmitindo as emoções sentidas no palco dos acontecimentos, tem praticamente a mesma carga de emoção de poder ajudar a sociedade a entender algo que transcendia à sua compreensão como a violência do nosso trânsito do fim. Algumas décadas depois, ainda não estamos livres deste mal, mas já podemos nos orgulhar de termos dados passos essenciais.

Conto estes fatos para incentivar jovens em geral e mesmos outros que se dedicam a melhorar o trânsito que procuram respostas de como ser úteis à sociedade a que tentem encontrar nas causas sociais os ótimos motivos para as abraçarem. O Brasil é um ótimo laboratório para desenvolver projetos que atenuem as desigualdades. Além disso, que ajudem a sociedade, principalmente aquela menos desenvolvida a buscar suas próprias luzes para iluminar os caminhos do futuro.

A grandeza de servir pode ter custo, mas não tem preço!

* J. Pedro Corrêa é consultor em programas de segurança no trânsito.



Cuidados no trânsito em dia de jogo do Brasil na Copa

A Copa do Mundo começou no último dia 20 de novembro e o Brasil estreou cheio de garra, acendendo a esperança de que muitos jogos vêm por aí. No entanto, para que os dias de jogo da seleção canarinho sejam repletos de comemorações é preciso ter atenção e cuidado durante o trajeto do trabalho para a casa ou para assistir aos jogos com amigos ou familiares.

Pensando nisso, alguns órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, como o Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF), estão intensificando as operações de conscientização e fiscalização para que a segurança no trânsito não seja prejudicada neste período.

Para deixar claras as regras do trânsito, serão feitas campanhas educativas na mídia, ação de conscientização nas ruas, parques e bares, além de reforço na fiscalização.

Bebida alcoólica

A ingestão de bebida alcoólica é um dos principais fatores de risco dos acidentes de trânsito com vítimas fatais. Além de tudo há um

considerável aumento do consumo em dias de jogos do Brasil na Copa, assim como nas festas de final de ano.

Para tanto, estão previstas aproximadamente centenas de operações de policiamento e fiscalização de trânsito em todo país, divididas em operações do tipo blitz, operações de patrulhamento e operações de pontos de demonstração. Além de outras operações integradas de segurança pública.

Desta forma, os Detrans consideram que há de se garantir mais

segurança a todos os usuários das vias. Dessa forma, não permitindo que as celebrações e confraternização deem espaço às tragédias no trânsito.

O advogado Frederico Brusamolin, especialista em Direito Penal, Internacional e Europeu pelo Instituto de Direito Penal Econômico e Europeu (IDPEE), da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra em Portugal, ressalta a necessidade de se respeitar as leis de trânsito. Além disso, não dirigir caso consuma

qualquer bebida alcoólica.

“Respeitar as leis de trânsito é de extrema importância, sobretudo em épocas como a Copa do Mundo, pois, como em qualquer época festiva, as pessoas acabam relativizando os riscos que tal prática carrega. Logo, a fim de se evitar que as comemorações na Copa do Mundo se tornem acidentes de trânsito, ações como o motorista da rodada, prática em que um do grupo de amigos não consome qualquer bebida alcoólica porque dará carona para todos os outros, e o deslocamento entre os lugares por meio de táxis ou carros de aplicativo são boas ideias para se colocar em prática”, alerta e sugere Brusamolin.

Por fim, o especialista acrescenta ainda que considera-se a embriaguez ao volante crime, com pena de até três anos. Além disso, com suspensão do direito de dirigir por pelo menos 12 meses. As multas, nesses casos, para aquele que for flagrado embriagado ou se recusar ao exame de bafômetro – etilômetro, é de quase R\$ 3.000,00.

