

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Colombo Machado Salles
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



BICICLETAS E MOTOS:
Vilões e vítimas do asfalto

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Cuidado com
o barulho

PÁGINA 7

Instituto lança
publicação e explica
proposta do Sistema
Único de Mobilidade

Urbana

PÁGINA 16

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - NOVEMBRO DE 2023 - ANO 14 - Nº 167

MORRE COLOMBO MACHADO SALLES

Governador visionário que transformou a mobilidade na capital catarinense



Neste mês de novembro, Santa Catarina se despediu de seu ex-governador Colombo Machado Salles (97), cuja gestão deixou um impacto definitivo em Florianópolis e no Estado como um todo. Seu legado é notável, especialmente nas obras que transformaram a mobilidade na capital, notadamente a Ponte que leva seu nome. (Página 3 - Espaço do Presidente).

Governo vai premiar município que reduzir mortes no trânsito

PÁGINA 4

Entidades médicas lançam Aliança pela Saúde e Segurança no Trânsito

PÁGINA 13

Condutor doador de sangue poderá eliminar pontos da CNH, prevê PL

PÁGINA 11



USE O CINTO DE SEGURANÇA.



CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE BICICLETAS



PROIBIDO ESTACIONAR



PROIBIDO TRÂNSITO DE PEDESTRES

EDITORIAL

Reflexões Necessárias

No último dia 19 de novembro, o mundo uniu-se para lembrar e honrar as vítimas de acidentes de trânsito, uma tragédia global que ceifa inúmeras vidas a cada ano. Os números dessa realidade são alarmantes, com estatísticas impactantes que revelam a urgência de transformações efetivas.

Milhões de famílias sofrem a perda de entes queridos, e as estatísticas globais de acidentes de trânsito são mais do que meros números; são vidas interrompidas, sonhos desfeitos e comunidades abaladas. Em um esforço de conscientização, o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Acidentes de Trânsito busca não apenas homenagear aqueles que partiram prematuramente, mas também ressaltar a necessidade de ações concretas para evitar mais tragédias.

Criado em 1993 pela RoadPeace, uma organização social do Reino Unido, como uma forma de lembrar das vítimas de sinistros no trânsito, o

Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito teve o apoio inicial da Federação Europeia e de várias outras organizações parceiras que passaram a realizar várias ações de mobilização em todo o mundo nesta data.

Dois anos depois, em 26 de outubro de 2005, a Assembleia Geral Das Nações Unidas adotou a Resolução 60/5 que instituía a data mundialmente, buscando melhorar a segurança viária no planeta. A resolução fez um amplo convite aos Estados-Membros e a comunidade internacional para designar o terceiro domingo de novembro como o Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito.

É imperativo que aproveitemos essa data para refletir sobre nossa responsabilidade individual e coletiva no trânsito. A conscientização pontual é valiosa, mas o MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito ressalta que a luta por um trânsito mais humano e seguro não pode ser relegada a um único dia do ano. Ela deve ser

incorporada em nossa rotina diária.

Acreditamos na importância dessa ênfase anual, mas é fundamental entender que a segurança no trânsito é uma jornada contínua. A mudança de comportamento, o respeito às normas e a promoção da educação no trânsito devem ser compromissos diários de cada cidadão.

Em vez de limitar nossa reflexão a uma data específica, devemos buscar, incessantemente, tornar nosso trânsito mais seguro. Somente com ações persistentes por parte de nossos governantes e um comprometimento constante poderemos alcançar uma realidade onde as vítimas de acidentes de trânsito se tornem uma exceção, não a regra.

Que o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Acidentes de Trânsito não seja apenas um ponto de reflexão, mas o início de um compromisso diário com a segurança nas estradas, contribuindo para um trânsito mais humano, consciente e, acima de tudo, seguro.

NOTAS E FLAGRANTES



BEBÊ NA CADEIRINHA

Um bebê escapou ileso a um acidente entre um carro e uma moto na PR-423, em Araucária, na Região Metropolitana de Curitiba. O motociclista, o motorista e a passageira do carro tiveram ferimentos leves. Enquanto um bebê de oito meses, que estava na cadeirinha, saiu ileso. “Estava certinho no bebê conforto. É importante a gente reforçar que, ao andar com crianças, sempre ter segurança total. Graças a Deus um acidente grave, mas sem vítimas”, disse o sargento Rezende, que atendeu a ocorrência.

MULHERES NO TRANSPORTE

O Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF) oferece oportunidades de capacitação para mulheres no setor de transporte por meio do projeto Capacitação para Mulheres em Cursos Especializados de Trânsito. Os cursos gratuitos têm como objetivo preparar o público feminino para a inserção no mercado de trabalho em funções que, atualmente, são predominantemente exercidas por homens, como condução de transporte escolar e coletivo, veículos de emergência e de cargas inflamáveis, entre outros.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O Monatran

Jornal do **Movimento Nacional de Educação no Trânsito**

Sede Nacional:
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis
Santa Catarina – CEP 88020-000
Fones: (48) 99981-1015
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

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

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller

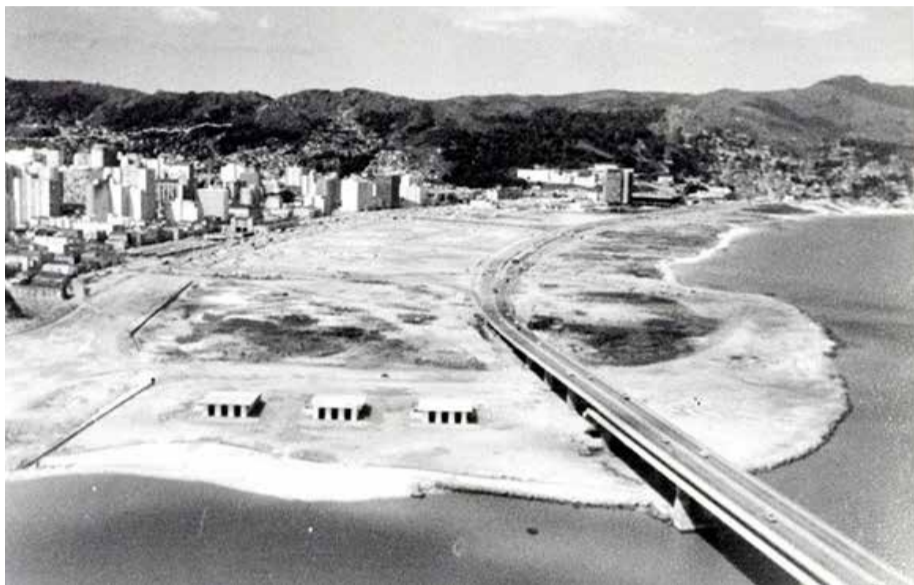
Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

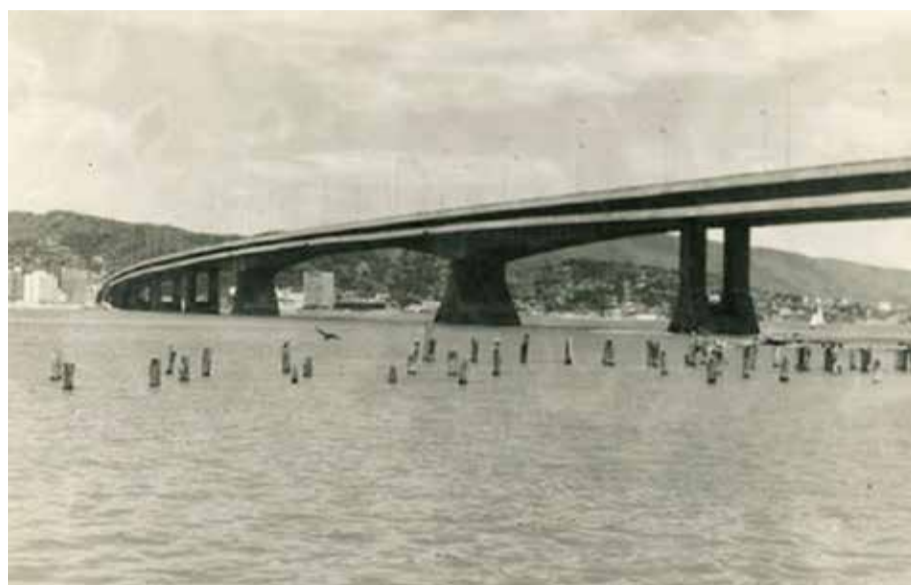
Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.



Colombo Machado Salles



A obra começou em 1971 com o aterro da Baía Sul, no início do governo de Colombo Machado Salles, que dá nome à ponte.



Ponte Colombo Salles foi inaugurada em 1975 (Foto: Arquivo Público do Estado de Santa Catarina)

Neste mês de novembro, Santa Catarina se despediu de seu ex-governador Colombo Machado Salles (97), cuja gestão deixou um impacto definitivo em Florianópolis e no Estado como um todo. Seu legado é notável, especialmente nas obras que transformaram a mobilidade na capital.

Como não podia ser diferente, destacamos a construção da ponte que leva seu nome e liga a Ilha ao Continente, em Florianópolis, inaugurada em 8 de março de 1975. A gigante de 1,2 quilômetro de extensão levou quatro anos para ser concluída e custou 150 milhões de cruzeiros. Na época de inauguração, a ponte operava nos dois sentidos e tinha capacidade para 60 mil veículos diários nos dois sentidos, que eram divididos por uma mureta de concreto.

A Colombo Salles é uma das três pontes do complexo que liga a Ilha de Santa Catarina ao

Continente, e foi a segunda a ser construída, com o intuito de desafogar o trânsito da ponte Hercílio Luz, de 1926. O lançamento da ponte foi uma grande festa popular e reuniu milhares de pessoas. A fita inaugural foi cortada pela esposa de Colombo Salles, Dayse. Em seguida, o casal cruzou a ponte a bordo de um VW Brasília, enquanto o povo acompanhava o trajeto a pé.

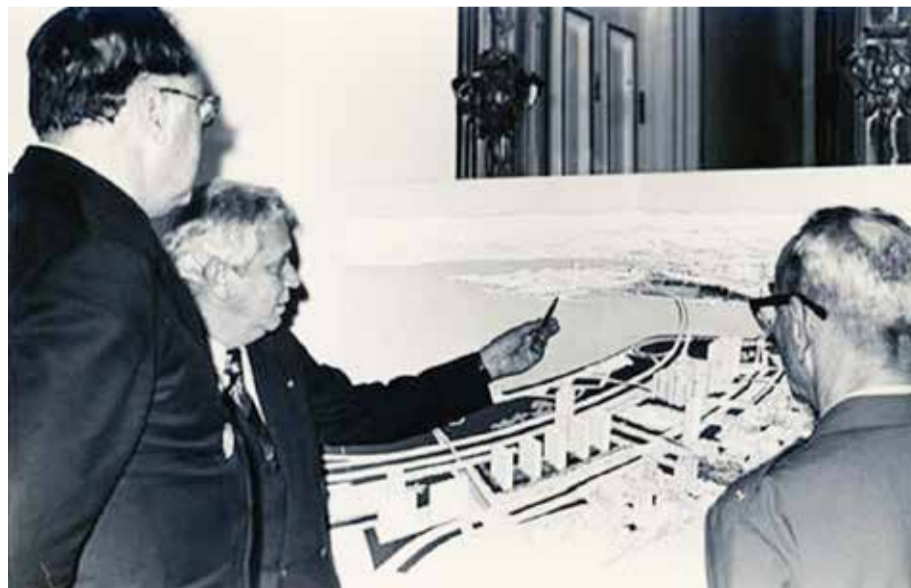
Atualmente, cerca de 120 mil veículos cruzam diariamente a Ponte para deixar a Ilha. Mas o ex-governador fez muito mais pelo Estado. Sua gestão também implantou 85 mil linhas telefônicas no Estado, entre outras realizações como o aterro da Baía Sul e as rodovias SC-401 e SC-404, evidenciando um comprometimento inigualável com o desenvolvimento do Estado. Sem dúvida alguma, a visão arrojada desses projetos não apenas conectou regiões, mas também estimulou o crescimento econômico e social.

Obviamente, a importância de Colombo Salles para a mobilidade em Florianópolis é inegável, moldando uma cidade mais acessível e eficiente. Mas, além de sua visão arrojada e pioneira, não posso deixar de mencionar a constante valorização do trabalho desempenhado pelo nosso MONATRAN. Das vezes em que estive com ele, em companhia do nosso ex-conselheiro e diretor, José Carlos Pacheco, que foi seu chefe de gabinete, quando governador, sempre elogiava o trabalho da entidade e me estimulava a continuar com essa missão, que ele dizia ser nobre!

Ao lamentar sua partida, é justo celebrar o legado deixado por Colombo Machado Salles, um líder cujas realizações continuam a ser fundamentais para o progresso da capital catarinense. Sua visão e compromisso com o desenvolvimento sustentável permanecerão como pilares inspiradores para as gerações futuras.



Projeto da ponte Colombo Salles é de autoria do arquiteto Pedro Paulo de Mello Saraiva (1933-2016), natural de Florianópolis (Foto: Arquivo Público do Estado de Santa Catarina)



Ex-governador Colombo Machado Salles discutiu o projeto de uma ponte de ligação entre Ilha e Continente, no Palácio do Governo em Florianópolis (Foto: Arquivo Público do Estado de Santa Catarina)

Governo vai premiar município que reduzir mortes no trânsito

Meta é diminuir em 50% feridos e mortos nas vias até 2030.

O governo federal estabeleceu metas para municípios reduzirem os acidentes de trânsito e irá premiar os que conseguirem cumprir. De acordo com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), a meta é diminuir em 50% o número de feridos e mortos nas vias do país até 2030.

Segundo a Secretaria Nacional do Trânsito (Senatran), do Ministério dos Transportes, quase 80% das mortes registradas no país ocorrem em apenas 20% dos municípios. Isso corresponde a quase 1,2 mil cidades com mais de 30 mil habitantes. No Brasil, cerca de 25 mil pessoas morrem todos os anos no trânsito.

O secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, disse que a pasta irá oferecer consultoria aos municípios, com a apresentação das melhores práticas aos gestores. O cumprimento das metas será acompanhado pela secretaria.



Senatran lança programa para incentivar BENEFÍCIOS AOS BONS MOTORISTAS

Conforme informações da Agência Brasil, a publicação da portaria que possibilita a premiação da boa conduta no trânsito ocorreu no Diário Oficial da União.

As empresas e instituições que queiram atuar no programa precisam comunicar a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), por meio da conta gov.br. Lá deverão logar com o e-CNPJ e preencher um cadastro com razão social, nome comercial, e-mail, número de

telefone e informar o link onde estarão disponíveis as informações sobre os benefícios a serem ofertados.

Após análise, a empresa passa a constar na lista de benefícios do site da Senatran e no aplicativo da Carteira Digital de Trânsito. Além disso, receberá o selo de Parceiro do Bom Condutor para divulgar em portais, redes sociais, aplicativos e nas ações promocionais da empresa ou instituição.

Benefícios do programa

para bons motoristas

Ainda de acordo com informações da Agência Brasil, a ideia do programa é ofertar descontos e isenção de taxas em serviços como estacionamento, tarifas de pedágio, locação de serviços e seguro para automóveis para condutores que não tiverem cometido infrações nos últimos 12 meses.

Para isso, os motoristas nessas condições precisam autorizar a participação no RNPC, por meio do aplicativo Carteira



Digital de Trânsito (CDT), ou no portal de serviços da Senatran.

Registro Nacional Positivo de Condutores

O Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), também conhecido como Cadastro Positivo de Condutores está previsto pela Lei 14.071/20. O RNPC teve regulamentação pela Res. 975/22 e tem como objetivo principal valorizar as boas práticas dos condutores e premiar o bom condutor.

Para participar, basta não ter cometido nenhuma infração de trânsito nos últimos 12

meses assim como autorizar previamente a abertura do cadastro.

O condutor poderá ser excluído do Registro Nacional se assim desejar ou em determinadas situações. São elas: quando for atribuída ao cadastrado pontuação por infração, se o cadastrado tiver o direito de dirigir suspenso, quando a Carteira Nacional de Habilitação do cadastrado estiver cassada ou com validade vencida há mais de 30 dias ou ainda, se o condutor estiver cumprindo pena privativa de liberdade.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Bicicletas e Motos: Vilões e Vítimas do Asfalto

O asfalto das cidades transformou-se em palco de desafios e perigos, especialmente para pedestres, ciclistas e motociclistas. Em meio a essa realidade, inicialmente promovidas como alternativas sustentáveis, emergem como protagonistas ambíguos: vítimas, algozes e, surpreendentemente, impunes.

A busca por votos a cada quatro anos e a influência propagada pelos meios de comunicação tradicionais levam alguns prefeitos a adotarem modelos paradoxais. Essa abordagem, caracterizada pelo estilo terceiro-mundista autodenominado como desenvolvimentista, reflete uma política que copia sem criar, complica sem solucionar.

A promoção do ciclismo e da caminhada, alinhada à tendência global, parece louvável à primeira vista. Contudo, muitas cidades negligenciam a análise do desenho urbano, tornando as vias perigosas para todos os usuários, desconsiderando a segurança de pedestres, ciclistas e motociclistas.

A política urbana baseada na vontade eleitoral e no copiar e colar aumenta a vulnerabilidade desses grupos, resultando em vidas interrompidas e sonhos cancelados. Interferências no espaço urbano sem planejamento adequado e falta de aderência aos padrões internacionais de segurança no trânsito amplificam os riscos.

O renomado professor John Rennie Curto, da Universidade de Maryland, destaca em seu estudo sobre “O Desenho Urbano e a Fatalidade entre Pedestres e Ciclistas” a periculosidade das vias modernizadas sem planejamento. Estatísticas do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), do Ministério da Saúde e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) corroboram o impacto negativo dessas intervenções.

Globalmente, as lesões no trânsito tornaram-se a principal causa de morte de crianças e jovens adultos, sendo pedestres, ciclistas e

motociclistas as principais vítimas.

No entanto, é vital atentar para uma questão ainda mais urgente. Desde o advento da pandemia, a entrega rápida em domicílio tornou-se uma prática arraigada. A busca pela eficiência transformou as vias e calçadas em pistas de corrida, especialmente nas cidades de São Paulo, Florianópolis e Rio de Janeiro, durante os horários de almoço e jantar.

Os entregadores, utilizando motos e bicicletas, desafiam as normas de trânsito, circulando pelas calçadas, desconsiderando contramão e desrespeitando limites de velocidade e sinalização. A certeza da impunidade permeia esse cenário, alertando os usuários das vias de todo o Brasil para uma nova realidade onde faixas de pedestres e até mesmo as calçadas não garantem segurança para transitar livremente.

Diante dessa circunstância, entregadores tornam-se, paradoxalmente, vítimas e algozes, agindo na mais completa anomia. O alerta aos pedestres é claro: não há contramão segura, faixas de segurança nem sempre são refúgios, e a atenção ao atravessar as ruas deve ser constante, até mesmo em pistas de mão única deve se olhar com cautela para os dois lados antes de iniciar a travessia.

A mudança é imperativa, e a educação no trânsito é parte essencial desse processo. No entanto, não é o único caminho. À medida que as eleições municipais se aproximam, os cidadãos têm a oportunidade de moldar o futuro das políticas urbanas. Não permita ser enganado por discursos vazios. O voto é a ferramenta para transformar as ruas das cidades brasileiras em espaços seguros e sustentáveis para todos.

* **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.

Quais as mudanças para o transporte de crianças?

Você sabia que o Código de Trânsito Brasileiro teve atualizações em relação ao transporte de crianças? Não é por menos, afinal, as crianças fazem parte de um dos grupos mais vulneráveis em acidentes de trânsito.

De acordo com o coordenador de curso de Direito, Marcos Antônio Bianchini, a principal mudança, em vigor desde abril de 2021, é que crianças com até 10 anos e com altura inferior a 1,45m devem obrigatoriamente ser transportadas no banco traseiro, com dispositivo de retenção apropriado.

Além disso, Bianchini destaca a importância de sempre manter as cadeirinhas (ou o dispositivo de retenção adequado para idade, peso e altura) fixas ao veículo utilizando cinto de segurança ou o isofix.

“Além disso, agora é proibido transportar crianças com menos de 10 anos em motocicletas, com multa por infração gravíssima e possibilidade de suspensão do direito de dirigir”, alerta.

A partir de 10 anos de idade, as crianças podem ser transportadas em motocicletas, desde que utilizem capacete e viseira adequados à estrutura física dos pequenos.

Quais critérios para a utilização da cadeirinha no carro?

Como descrito acima, a obrigatoriedade da cadeirinha é para crianças com idade inferior a 10 anos e que não atinjam 1,45 m de altura.

Confira abaixo a divisão por idade ao transportar crianças no carro:

- Bebê conforto: crianças até 1 ano de idade ou até 13 kg;
- Cadeirinha: crianças de 1 a 4 anos (9 a 18 kg);
- Assento de elevação: crianças de 4 a 7 anos e meio (15 a 36 kg) Acima de 7 anos e meio, mas com menos de 1,45 m, devem continuar usando o assento de elevação;
- Cinto de segurança do veículo: crianças com mais de 10 anos ou altura superior a 1,45 m;

É importante esclarecer que



cada marca possui suas especificidades. Por isso, consulte o manual da cadeirinha ou bebê conforto. Conhecer e respeitar o limite máximo definido pelo fabricante do equipamento é crucial para garantir a segurança dos pequenos.

“Não cumprir as normas de segurança especiais para

transporte de crianças é uma infração gravíssima, de acordo com o Artigo 168 do CTB. Isso resulta em multa de R\$293,47 e acrescenta 7 pontos na CNH”, finaliza Bianchini.

Além da multa, outro ponto importante é a medida administrativa contra o motorista, que é a retenção do veícu-

lo até sanar a irregularidade.

Por fim, priorize sempre o uso de cadeirinhas certificadas pelo Inmetro, cinto de segurança e velocidade reduzida.

Lembre-se: com planejamento e atenção é possível dirigir e circular pelo trânsito com muito mais segurança e tranquilidade!

Veja quem precisa fazer o exame toxicológico até dia 28 de dezembro

Dia 28 de dezembro de 2023 é a data limite estipulada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para regularização do exame toxicológico vencido.

Dia 28 de dezembro de 2023 é a data limite estipulada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para regularização de exame toxicológico vencido. A determinação desta data ocorreu após a publicação da Lei 14.599/23 que

suspendeu a prorrogação para 1º de julho de 2025 do início da fiscalização referente ao exame. Ou seja, a partir de 29 de dezembro de 2023, será possível autuar os motoristas por dirigir com o exame toxicológico vencido.

Quem deve realizar o exame toxicológico até dia 28 de dezembro?

Conforme a norma, o prazo para regularização é para condutores das categorias C, D e E que estão com o exame toxicológico periódico vencido.

Para quem não sabe, é preciso realizar o exame toxicológico periódico a cada 2 anos e meio, independente da data da validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Portanto, quem não realizar o exame no prazo estabelecido receberá autuação. A multa é de R\$ 1.467,35.

Multa de balcão

Este tipo de multa destina-se a punir, no momento de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), os condutores com categorias C, D e E, que não tenham realizado o exame toxicológico periódico (a cada 2 anos e meio).

Essa multa havia sido extinta em julho de 2023, mas voltou a valer. Nesse caso, a infração é gravíssima, com multa de R\$ 1.467,35.

Ainda conforme o novo texto do CTB, a competência

para aplicação da penalidade de que trata este artigo será do órgão ou entidade executivos de trânsito de registro da CNH do infrator.

Regras

Conforme a legislação brasileira, os condutores com CNH das categorias C, D e E devem comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação. Para esses condutores, dirigir veículo de qualquer categoria, sem realizar o exame toxicológico é infração. Isso é diferente do que acontecia antes, quando a infração só ocorria se o condutor estivesse dirigindo veículos das categorias C, D ou E.

Atenção: o exame toxicológico continua não sendo obrigatório para condutores com CNH das categorias A e B.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Cuidado com o barulho

Você sabia que o barulho produzido pelo trânsito leva a surdez e a incapacidade para o trabalho no transporte? Sabia que esse barulho produz doença do trabalho (doença ocupacional)?



Os motoristas em geral não estão ligados no risco que o barulho produzido pelo trânsito é capaz de causar. Ele produz redução da audição, zumbidos e surdez. Quanto maior o barulho e quanto maior o tempo de exposição diária maior será a perda. Não acontece num dia, há necessidade de exposição prolongada. Depende também da sensibilidade de cada um e de doenças pré-existentes ligadas à audição. A legislação do trabalho recomenda que o trabalhador não deva ficar exposto a ruído acima de 85 decibéis por mais de 8 horas por dia. Hoje, o Código de Trânsito Brasileiro, discordando da Legislação do Trabalho, não recomenda uso de protetores auriculares para aqueles que trabalham no transporte, mesmo sabendo tratar-se de ambiente extremamente ruidoso. Deixa dessa maneira totalmente desprotegidos os motociclistas e motoristas em geral. Em estudos realizados com o ruído produzido pelo trânsito chegamos a concluir que 20% dos investigados eram portadores de perdas auditivas importantes, e não sabiam. Lembro aqui que perda auditiva é uma redução da audição que pode chegar à surdez, e surdez é uma perda auditiva profunda, irreversível, e é hoje incapacitante para atividade profissional no transporte.

E como se percebe que está ocorrendo essas perdas?



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

Outras vezes o indivíduo observa que tem dificuldade para ouvir a televisão quando alguém conversa próximo. É comum também o indivíduo procurar o médico porque percebe um barulho dentro da orelha (ouvido), como se fosse o barulho de uma cachoeira, alguns até referem que parece existir um grilo dentro do ouvido. Esse barulho, eles referem que aumenta durante a noite e que não conseguem dormir. O zumbido, a perda auditiva e a surdez são lesões evolutivas e definitivas, isto é, não tem retorno, não há recuperação e leva o indivíduo a incapacidade social e funcional.

Como proceder?



O uso de protetor auricular (plug ou abafador de ruído) seria a alternativa para prevenção. A legislação de trânsito não recomenda tal proteção. A única opção que nos resta é reduzir o tempo de exposição do motociclista e do motorista ao ruído. Daí pode-se entender por que de longa data recomendamos redução da jornada de trabalho para todos aqueles que direta ou indiretamente estão expostos aos ruídos produzidos pelo trânsito dos grandes centros durante a jornada de trabalho.

Como o motociclista, motorista e a empresa devem agir?

Devem inicialmente zelar pela boa manutenção da máquina. A máquina bem cuidada faz menos barulho. Atuar sempre na redução desses ruídos, observando vibrações, regulagem, descarga, ajustes, amortecedores, suspensão e outros. Sempre lembrar que buzina é outra fonte de ruído e como



tal não deve ser usada para abrir caminho. Esta buzina também causa perda auditiva, zumbidos e surdez, mesmo usada de maneira intermitente como hoje fazem os motociclistas

No exame médico admissional deve ser incluído a realização de uma audiometria. Nesse exame é medido o nível de audição. Essa audiometria inicial servirá de parâmetro para os exames posteriores. A cada ano, faz-se no exame periódico, a audiometria, obedecendo ao Programa de Controle Médico da Saúde Ocupacional (PCMSO) do Ministério do Trabalho e Emprego. Essa nova audiometria será comparada a anterior. O médico avaliará e havendo perda tomará dentro das medidas preventivas já apresentadas a conduta ideal. Pode ser que seja o momento de se fazer um Comunicado de Doença Ocupacional (CAT) ao INSS. Dessa forma não se permite que o trabalhador chegue à surdez e incapacidade parcial ou total com prejuízo ao homem, à família, a empresa, a sociedade e ao país.

* 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.



Florianópolis estuda adotar tarifa zero para transporte público

Já imaginou andar de ônibus em Florianópolis sem pagar nada? É o que pretende a prefeitura da Capital, que estuda internamente a possibilidade de adotar ao programa “Tarifa Zero”. Atualmente, a passagem comum no transporte coletivo é de R\$ 6 paga no dinheiro.

A ideia, de acordo com a Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade, é possível, mas só poderia ser implantada com apoio financeiro. “A viabilidade da medida depende da fonte de financiamento para tal benefício, principalmente através do Governo Federal, a qual o município já vem buscando há tempo, principalmente após a pandemia” afirmou em nota.

Movimento Tarifa Zero

De acordo com o presidente da

frente parlamentar pela Tarifa Zero em Florianópolis, o vereador Afrânio Boppré (PSol), o plano de trabalho para a implantação do projeto é dividido em três fases.

“Na primeira delas, nós fizemos um levantamento de dados e informações sobre a realidade de Florianópolis: como está a operação do sistema na cidade, quais os números de passageiros, o custo do sistema e como a prefeitura subsidia o transporte mês a mês” explica o vereador.

Segundo Afrânio, a segunda fase já deve ser implantada no mês de setembro, com visitas técnicas a alguns dos 78 municípios brasileiros que já adotaram a tarifa zero. Posteriormente, na terceira etapa, a ideia do grupo é formular um projeto sólido e apresentar propostas

reais para Florianópolis.

“Cada município tem suas especificidades, e por isso, não tem um modelo único. O que a gente quer é ouvir exemplos, ouvir entidades, universidades, e adaptar a tarifa zero ao que se vive aqui” afirma.

Outras cidades catarinenses já zeraram a tarifa do transporte coletivo, como Balneário Camboriú, Garopaba, Gov. Celso Ramos e Forquilha.

No começo do mês de agosto, foi a vez da cidade de Balneário Piçarras, no Litoral Norte, decidir que o transporte público municipal continuará gratuito. A nova linha de ônibus funcionaria sem cobrança até o final de julho, mas o prazo foi estendido por mais 12 meses.

Incentivos ao uso de ônibus

Em janeiro deste ano, a prefeitura de Florianópolis realizou o reajuste mais recente nos valores das passagens. Para quem utiliza o transporte convencional no cartão, a passagem subiu de R\$ 4,38 para R\$ 4,98. Já no dinheiro, a tarifa foi de R\$ 4,50 para R\$ 6,00.

Em contrapartida, a administração municipal afirma que tem realizado esforços para incentivar o uso do transporte público com medidas extras. Uma delas é o “Domingo na faixa”, que traz gratuidade nas passagens em todo último domingo do mês.

Além disso, ainda na temporada de verão, a prefeitura realizou um “teste” do que seria a realidade da Capital com tarifas zeradas, quando abonou o preço das passagens em todos os finais de semana.

Sistema de bicicletas elétricas compartilhadas começa a funcionar em 15 pontos de Florianópolis

No último dia 21 de novembro, teve início o funcionamento do sistema de bicicletas elétricas compartilhadas em diferentes pontos de Florianópolis. A iniciativa de mobilidade já tem 15 estações instaladas e 100 itens disponíveis ao público.

De acordo com a Prefeitura de Florianópolis, o número de bicicletas deve ser ampliado ao longo dos meses. O sistema funciona de forma digital, com o desbloqueio do equipamento através de um aplicativo mobile.

Os usuários podem escolher o item que será alugado de acordo com a frequência de uso: avulsa, diária ou mensal.

O serviço de aluguel das bicicletas elétricas é ofertado pela empresa Tembici, com patrocínio da Estácio. A proposta de implantação detalha o total de 500 bicicletas espalhadas em 50 estações, incluindo Centro e no entorno da UFSC.

“O novo serviço representa um incentivo para a mobilidade ativa em Florianópolis, podendo também ser uma alternativa amigável para o meio ambiente”, defende o prefeito Topázio Neto.

Características das bicicletas elétricas

- Pedal assistido com bateria com a capacidade de 100 km de autonomia;
- Material da carenagem composto por plásti-

co de origem renovável e desenvolvido dentro da lógica de economia circular;

- Correia, em substituição de correntes, aumentando a praticidade de pedalar e eliminando a utilização de óleo lubrificante;
- Ausência de câmara de ar, o que evitará a interrupção de viagens por pneu furado e reduzirá significativamente a quantidade de resíduos gerada;
- Rodas com raio rígido e reforçado, tornando o modal mais resistente a terrenos acidentados;
- Laser lateral que sinaliza a distância que os veículos terão que manter em relação à bicicleta.



Câmara de São José/SC aprova projeto da Avenida Beira-Mar de Barreiros

A Câmara de Vereadores de São José, na Grande Florianópolis, aprovou, no último dia 22 de novembro, o Projeto de Lei Ordinária nº 143/2023, que autoriza a prefeitura a contratar a operação de crédito Internacional junto ao Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata), com a garantia da União, para construção da futura Avenida da Beira-Mar de Barreiros.

O projeto segue para o prefeito Orvino Coelho de Ávila sancioná-lo e, após isso, o financiamento terá ainda que ser analisado pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado. A estimativa é de que essa análise ocorra em aproximadamente 45 dias. Considerado um marco de referência, é o primeiro empréstimo na esfera internacional para São José que começou a tramitar no dia 19 de novembro. A parte que compete ao município está orçada em R\$ 244 milhões, para 3,750 quilômetros.

De acordo com o prefeito Orvino, São José está à espera deste programa, que trará a evidência merecida para a cidade. “Nós começamos o projeto em 2021, viemos passo a passo e agora avançamos, mas há muita coisa a ser feita, que espero que não seja longo”.

O objetivo do programa é promover a melhoria da mobilidade urbana e desenvolvimento econômico e social, proporcionando melhorias estruturantes na cidade e aumento da qualidade de vida na população. Tornando mais eficiente a integração física e econômica da Grande Florianópolis com outras cidades brasileiras e os demais países vizinhos, mediante a ampliação e adequação da malha viária do município.

A avenida terá uma área de lazer de 28 mil m² e mais pequenas áreas de lazer ao longo da via; cinco salas multiuso (40 m² cada) destinadas ao ensino de educação ambiental, informática, culinária, artesanato, dança, dentre outros. Sala de 200 m² para reuniões, festividades e comemorações, concha Acústica de 150 m² para apresentações, espaço cultural, área de lazer e academia para terceira idade, além de pista de skate, quiosques e equipamentos.

Ações do programa

A Avenida Beira-Mar de São José é considerada mais do que uma obra de mobilidade, mas um programa que prevê sustentabilidade ambiental, ações de adaptação e mitigação. Permitindo, por exemplo, o uso de bicicletas e transporte público, reduzindo as emissões de gases efeito estufa e melhoras na qualidade do



ar; programas de educação e conscientização ambiental; eficiência energética, com a implantação de lâmpadas LED.

Além disso, proporcionando também a implantação ou ampliação de ações no saneamento básico, com a implementação de sistemas de drenagem pluvial (micro e macrodrenagem) em toda a extensão da Avenida. A ação também vem ao encontro da proteção do meio ambiente, garantindo progra-

mas e medidas mitigadoras e de monitoramento, como forma de preservar a biodiversidade.

Impacto

A implantação da Beira-Mar de Barreiros terá consequências também na área dos negócios, com a implantação de espaços para o desenvolvimento de artesanato, culinária, informática, desenvolvimento de maricultura, gerando um conhecimento sobre gestão

de negócios e novas oportunidades de negócios da região.

Outra consequência é o aumento do fluxo de pedestres, trazendo mais oportunidades para o crescimento de empreendedores individuais, micro e pequenas empresas na região para a área de serviços (bares, restaurantes, comércio e prestação de serviços), gerando emprego e renda para a população de baixa renda.

Pedestre derruba com socos pai e filho em briga de trânsito

Testemunhas dizem que vítimas estavam em caminhonete, que quase atropelou homem. Caso ocorreu em Itapema (SC).

Um pedestre foi levado à delegacia após derrubar, com socos, um pai e um filho durante uma briga de trânsito em Itapema, no Litoral Norte de Santa

Catarina, no último dia 22 de novembro. O homem que golpeou as vítimas foi levado à delegacia, de acordo com a Polícia Militar.

O delegado Luis Erckmann afirmou que foi instaurado inquérito policial e que o pedestre foi liberado “Tendo em vista que as vítimas não foram ouvidas e não é possível determinar a gravidade das lesões para configurar lesão corporal qualificada”.



Os policiais foram chamados por volta das 13h. O caso ocorreu em Meia Praia. A briga foi filmada por testemunhas. O vídeo mostra o pedestre dando um soco no passageiro de uma caminhonete e a vítima cai no chão.

Em seguida, o motorista do veículo corre em direção ao agressor e também acaba no chão. Uma mulher que também era passageira da caminhonete tenta separar a briga, mas sem sucesso.

Um segundo vídeo mostra o motorista já caído na rua enquanto um outro pedestre e a mulher conseguem fazer com que o agressor se afaste.

O que dizem testemunhas, ocupantes da caminhonete e o pedestre

Testemunhas disseram à PM que o pai e o filho estavam em uma caminhonete que ultrapassou o sinal vermelho e quase atropelou o pedestre.

Em seguida, ainda conforme as testemunhas, o motorista e o pai pararam para discutir e tentaram agredir o homem. O pedestre, porém, derrubou os dois. Ambos foram levados ao hospital pelo Corpo de Bombeiros Militar.



JUDICIÁRIO

Acordo no STJ promove segurança jurídica a locadoras de veículos e protege direitos de pessoas com deficiência



O Superior Tribunal de Justiça (STJ) encerrou uma ação civil pública que discutia as exigências legais de adaptação de veículos de locadoras para pessoas com deficiência. Em acordo celebrado no gabinete do ministro Paulo Sérgio Domingues (foto), relator do recurso especial que tramitava na corte, a locadora Movida aderiu a um termo de ajustamento de conduta (TAC) firmado entre o Ministério Público de São Paulo e a Localiza, outra empresa do ramo.

Na audiência de conciliação, realizada nesta quinta-feira (9), foi decidido que o acordo terá abrangência nacional, tornando-se, assim, uma referência na promoção de segurança jurídica para o setor de locadoras de veículos de todo o país, sem deixar de resguardar os direitos das pessoas com deficiência.

Na origem do caso, o Ministério Público ajuizou a ação civil pública porque as locadoras Movida e Unidas estariam descumprindo as regras sobre adequação da frota previstas no artigo 52 da Lei 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Segundo o dispositivo, essas empresas

devem ter um número mínimo de veículos adaptados, e cada um deles precisa conter alguns itens obrigatórios.

Acordo observa exigências legais e oferece alternativas para locadoras e clientes

Após segundas derrotas na Justiça paulista, as empresas recorreram ao STJ. Antes, no entanto, a Unidas foi incorporada pela Localiza, que já havia assinado um TAC referente a impasse semelhante ao debatido no processo. A possibilidade de extensão desse instrumento à Movida foi o que motivou a realização da audiência de conciliação.

Por meio do instrumento, foi definido que as locadoras se comprometem a adequar suas frotas aos parâmetros do Estatuto da Pessoa com Deficiência. Caso haja algum impedimento, elas deverão oferecer alternativas ao cliente, como a disponibilização de motorista, sem qualquer cobrança adicional.

As duas empresas terão ainda que pagar cerca de R\$ 1 milhão ao Fundo Especial de Defesa e Reparação de Interesses Difusos Lesados, que engloba eventuais danos morais e multas.

Terceira Turma confirma condenação de empresa a construir rampa de acesso e indenizar cadeirante



A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve acórdão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) que obrigou um estabelecimento comercial a construir rampa de acesso para pessoas com deficiência e o condenou a indenizar o autor da ação por danos morais.

Na origem, foi ajuizada ação de obrigação de fazer cumulada com pedido de indenização de dano moral por um homem com deficiência que, devido à falta de adaptações no prédio, não conseguia entrar no estabelecimento comercial em sua cadeira de rodas. Os pedidos foram atendidos nas instâncias ordinárias, que aplicaram as normas do Código de Defesa do Consumidor (CDC).

No recurso especial dirigido ao STJ, a empresa sustentou

que, além de ser inaplicável o CDC ao caso, ela não estaria obrigada a ter rampa de acesso em seu estabelecimento, uma vez que não fez obra ou reforma desde que a Lei 10.098/2000 entrou em vigor.

Falta de rampa configura fato do serviço

A relatora, ministra Nancy Andrighi (foto), confirmou que a ausência da rampa de acesso no estabelecimento comercial configurou fato do serviço, conforme o artigo 14 do CDC, pois vedou a entrada do autor, que é cadeirante, no local. “Fica configurado o fato do serviço quando o defeito ultrapassa a esfera meramente econômica do consumidor, atingindo-lhe a incolumidade física ou moral”, completou.

Quanto ao outro argumento da empresa, a ministra destacou

que não existe conflito entre o CDC, a Lei 10.089/2000 e a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI), pois “todas podem ser compreendidas como partícipes do marco regulatório que visa a inclusão e o respeito às pessoas com deficiência”.

A relatora ressaltou que, independentemente do que foi apontado pela empresa com relação à Lei 10.089/2000, o artigo 57 da LBI determina que as edificações públicas e privadas garantam acessibilidade às pessoas com deficiência.

Limitação de acesso justifica reconhecimento de danos morais

Nancy Andrighi observou que a jurisprudência do STJ considera que o dano moral não deve ser afastado se houve limitação do acesso ao estabelecimento por pessoa com deficiência, criando-se uma situação constrangedora.

“Tem entendido esta Corte Superior que o pedido de reparação por danos morais está logicamente associado ao pedido de obrigação de fazer, consistente na adequação do estabelecimento a fim de torná-lo acessível aos usuários com dificuldade de locomoção”, concluiu.



Nova súmula impede consunção entre embriaguez ao volante e direção de veículo sem habilitação

A Terceira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ), especializada em direito penal, aprovou um novo enunciado sumular.

As súmulas são resumos de entendimentos consolidados nos julgamentos e servem para a orientação da comunidade jurídica a respeito da jurisprudência do tribunal. O enunciado será publicado no Diário da Justiça Eletrônico, por três vezes, em datas próximas, nos termos do artigo 123 do Regimento Interno do STJ.

Confira a nova súmula:

Súmula 664 – É inaplicável a consunção entre o delito de embriaguez ao volante e o de condução de veículo automotor sem habilitação. Voltar para o início da notícia

LEGISLATIVO



Condutor doador de sangue poderá eliminar pontos da CNH, prevê PL

Eliminar pontos da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do condutor doador de sangue. Esse é o tema do Projeto de Lei 5274/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Gilson Daniel (PODE/ES), o PL dispõe sobre a eliminação de pontuação computada na CNH do condutor doador de sangue. Segundo o texto do projeto, ao doador de sangue será garantido o direito de eliminar 10 pontos computados em sua CNH, dentro do prazo de 1 ano, desde que não tenha cometido infração gravíssima.

Conforme o deputado, o PL tem por objetivo incentivar a doação sanguínea para abastecer os estoques dos bancos de sangue que, atualmente, encontram-se em baixa por todo o país.

“A doação de sangue é medida crucial para a saúde pública, e o Estado deve buscar sempre as mais variadas formas para incentivar este ato que salva vidas”, justifica.

Ainda de acordo com Daniel, o Brasil precisa avançar na discussão de ampliação das ações de estímulo à doação de sangue. “As campanhas de conscientização são muito importantes, mas somente elas não estão conseguindo manter os bancos de sangue do país abastecidos”, relembra o deputado.

O deputado lembra ainda que as doações precisam ser um hábito regular e não somente em datas comemorativas ou quando há necessidade de doação para um familiar.

Pontos na CNH

A suspensão do direito de dirigir ou da

Carteira Nacional de Habilitação (CNH), como muitos costumam falar, ocorre quando o condutor alcança ou excede um determinado limite de pontos em seu prontuário, num período de 12 meses. Recentemente a legislação de trânsito mudou em relação aos limites de pontos e muitas pessoas ainda não entenderam como funciona a soma de pontos na CNH.

A nova lei de trânsito, que entrou em vigor em abril de 2021, flexibilizou a regra. Ela alterou o limite de pontos na CNH, que é uma das formas de ter o documento suspenso. Agora, o condutor poderá ter o seu direito de dirigir suspenso quando atingir, no período de 12 meses:

- 20 pontos, caso constem duas ou mais infrações gravíssimas.
- 30 pontos, caso conste uma infração gravíssima.
- 40 pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima.

Para recuperar o direito de dirigir, o condutor deve cumprir o prazo de suspensão e fazer o curso de reciclagem.



Não é muito difícil encontrar no Brasil rodovias com buracos, mal-conservadas e sem sinalização. Conforme a 25ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, o estado geral da malha rodoviária brasileira piorou em 2022. Dos 110.333 quilômetros avaliados, 66,0% foram classificados como regular, ruim ou péssimo. Ou seja, circular em rodovias em condições inadequadas pode trazer graves riscos à segurança. Além disso, custos adicionais de operação para o transporte de cargas, como manutenção frequente do veículo, aumento do tempo de viagem e consumo de combustível. A novidade é que um deputado federal, talvez por outro viés, está propondo uma lei que pode fazer com que os órgãos de trânsito se responsabilizem mais pela conservação das vias.

Conforme o PL 2101/23, que começou a tramitar na Câmara dos Deputados, de autoria do deputado Eli Borges (PL/TO), a autuação só poderá ser imposta em vias e rodovias que atendam aos critérios de sinalização e conservação adequadas, conforme definidos pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e de infraestrutura rodoviária. Se aprovado, o PL diz que inobservância do critério acima, implicará na nulidade da multa aplicada, sendo obrigatório o ressarcimento dos valores eventualmente pagos.

O PL, de acordo com o deputado, irá incentivar os órgãos responsáveis pela gestão das rodovias a manterem a infraestrutura em condições minimamente razoáveis.

“Isso é fundamental para o desenvolvimento do país e para segurança da população que trafega em grande volume pelas vias e rodovias”, justifica.

Visão Zero e Sistemas Seguros

Como já dissemos, circular em rodovias em condições ruins pode representar graves riscos à segurança. E esse já é um motivo, por si só, suficiente para que se exija rodovias em condições seguras para o tráfego de veículos, seja de leves ou de pesados.

Considera-se ultrapassado atribuir somente à falha dos condutores a causa da maioria dos sinistros de trânsito que ocorrem em vias e rodovias. De acordo com os conceitos atuais de segurança viária, é preciso que a infraestrutura esteja preparada para absorver os erros desses condutores para diminuir cada vez mais a gravidade dos acidentes.

Conforme o Sistema Seguro e Visão Zero, criado na Suécia, o erro humano é inevitável, mas as mortes e ferimentos graves no trânsito não são. Além disso, a responsabilidade pela prevenção e segurança deve ser de todos. Ou seja, de quem projeta, constrói, gerencia, fiscaliza, usa as vias e os veículos e até de quem realiza o atendimento de vítimas de sinistros.

As evidências mostram que países, regiões e cidades que adotaram os princípios de Sistema Seguro em vez de uma abordagem tradicional de gestão da segurança viária tiveram resultados mais expressivos. Além disso, um sistema de mobilidade com alto grau de segurança gera benefícios sociais mais amplos. Isso porque seus impactos trazem outras externalidades positivas em termos de saúde pública, acessibilidade, atividade física, qualidade do ar e sustentabilidade ambiental.

Por esse motivo, rodovias com buracos e mal-conservadas não podem mais fazer parte da nossa realidade.

Sinalização: nova lei pode alterar faixa de pedestres no Brasil

Com o objetivo de promover maior inclusão nas sinalizações de trânsito para as pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) ou deficiência, segue em tramitação no Congresso Nacional uma nova lei que pode mudar a faixa de pedestres.

De autoria do deputado Pedro Aihara (Patriota-MG), a proposta se espelha no modelo de faixa de pedestres usado na cidade de Valência, na Espanha. Ela, além das linhas horizontais, traz pictogramas para auxiliar as pessoas com autismo.

Segundo o autor, a espera pelo sinal verde pode causar estresse e ansiedade em algumas

pessoas com autismo. Por isso, a inclusão de pictogramas representando os sinais de “pare”, “olhe”, “semáforo” e “atravesse”, que podem aumentar a segurança para essa população.

Possíveis mudanças na faixa de pedestres

De acordo com as normas da Câmara, o projeto segue para análise da Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência. Depois de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e, ainda, pela Comissão de Cidadania, antes de seguir para o plenário.

Entretanto, o relator da Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência recomendou que, ao invés da nova lei determinar como a faixa de pedestres deve ser, que seja o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a estabelecer as novas marcações.

Dessa forma, o Contran será responsável pela realização dos estudos para unificar as figuras pictográficas inclusivas que devem constar na marcação das vias.





Quais as vantagens de viajar de dia ou de noite?



Cada condutor tem um período do dia ou da noite em que prefere dirigir. Seja para evitar o trânsito, pela expectativa de ter um trajeto mais tranquilo ou por uma preferência pessoal, são vários os motivos. Mas, afinal: existe um horário mais adequado para pegar a estrada?

Por exemplo, devido à falta de experiência no volante, pessoas que possuem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) há pouco tempo costumam ter receio em dirigir à noite.

Por outro lado, para motoristas que trabalham à noite, com é o caso dos caminhoneiros, isso não é um empecilho.

Pensando de maneira geral, o mais recomendado é dirigir durante o dia. Além de ser um período em que a maioria das pessoas está em melhores condições de atenção, ao dirigir a noite, você aumenta diversos riscos durante o trajeto.

Por exemplo, no período noturno a visibilidade fica reduzida e isso pode dificultar a identificação de placas,

de curvas perigosas e, até mesmo de veículos, pessoas ou animais que possam cruzar a pista.

Vantagens de viajar de dia

A principal vantagem de viajar de dia é a segurança, pois os motoristas podem trafegar com melhor visibilidade.

Além disso, no período diurno, a capacidade de concentração e reação ao volante tende a ser melhor.

Contudo, vale sempre reforçar alguns cuidados:

- Antes de pegar a estrada, esteja bem descansado.
- Faça um check-up geral do seu veículo carro.
- Verifique a presença e o bom funcionamento de todos os itens de segurança.
- Dê uma atenção especial aos faróis, setas e ao limpador de para-brisas para garantir uma viagem segura.

Então é melhor evitar dirigir à noite?

Um das principais vantagens de

viajar à noite é encontrar estradas menos congestionadas. Além disso, também é comum que as temperaturas fiquem mais agradáveis durante o período noturno, o que também pode aumentar o conforto durante a viagem.

Entretanto, apesar dessas “vantagens”, para dirigir no período noturno é importante estar ainda mais atento na estrada.

De acordo com a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), um dos pontos mais críticos ao escolher dirigir durante a noite é a baixa na capacidade de visão. Isso é algo natural, mas dependendo do histórico ou da condição ocular do motorista, pode representar uma perda de 50% (e às vezes até mais) da capacidade de visão.

Além disso, a falta de iluminação em algumas estradas, sinalizações deficitárias e até mesmo situações de sonolência e cansaço também oferecem riscos extras.

Uma outra recomendação importante é redobrar os cuidados nos períodos do amanhecer e do anoitecer. A condição de penumbra, característica da transição entre o dia e a noite, possui particularidades especiais: nesses horários, alguns veículos estarão com os faróis ligados, outros com faróis desligados. Além disso, nessas condições os contrastes ficam prejudicados, é mais difícil identificar corretamente veículos e objetos, e a avaliação das distâncias fica prejudicada. As principais recomendações são: redobrar a atenção e trafegar em velocidade compatível com a segurança.

Em resumo, a falta de iluminação natural é uma condição adversa. Disso ninguém duvida, porque a visibilidade fica limitada ao alcance dos faróis, que nem sempre é suficiente para evitar ou sair de uma situação insegura, principalmente em combinação com outras condições de baixa visibilidade, como chuva ou neblina, por exemplo.

Ciclista: veja 10 dicas para pedalar com segurança

Para haver uma convivência harmoniosa entre ciclistas, motoristas e pedestres, é preciso ressaltar a necessidade de se respeitar as regras de trânsito, utilizar equipamentos de proteção e locais seguros de locomoção. A informação é da Prefeitura Municipal de Curitiba, mas vale para os ciclistas de todo país.

Curitiba, conforme a Prefeitura, conta com uma malha cicloviária de 280,2 km, entre ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e vias compartilhadas. De acordo com o Plano Cicloviário feito pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc) e pela Setran, até 2025, serão cerca de 400 km por toda a cidade.

Veja dicas de segurança da Superintendência de Trâns-

sito (Setran) aos ciclistas que pedalam pelas ruas da capital paranaense e por todo Brasil.

Pedale com segurança

1 – Respeite TODA a sinalização de trânsito. As leis de trânsito valem PARA TODOS, incluindo as regras de semáforo, faixa de pedestres e uso de calçadas.

2 – É proibido pedalar na CONTRAMÃO do fluxo de veículos na rua. Quando for necessário pedalar pela via onde trafegam outros veículos, deve-se respeitar o sentido de trânsito, exceto quando estiver utilizando uma estrutura cicloviária bidirecional.

3 – Proibido pedalar nas

CANALETAS e FAIXAS exclusivas de ônibus. Além da proibição, as ciclofaixas são mais seguras. Onde não houver o espaço, o ciclista deve usar a rua, com os carros.

4 – Nas calçadas e calçadões DESMONTE da bicicleta. Ou seja, a circulação nestes locais é exclusiva dos pedestres. Só é permitido nas calçadas compartilhadas (elas estão sinalizadas).

5 – Não esqueça dos equipamentos obrigatórios: espelho retrovisor, campainha e sinalização refletiva. Esses elementos reforçam a segurança, já que expõem melhor os ciclistas.

6 – Atenção aos acessórios opcionais: capacete, luzes adicionais dianteira e traseira, luvas ajudam muito na segurança, pois diminuem a expo-

sição do corpo a um possível impacto.

7 – NÃO ao celular assim como ao fone de ouvido. Você precisa estar atento e pode não ouvir um alerta importante.

8 – Use gestos para sinalizar o trajeto. Para virar numa rua? Estique o braço para o lado correto. Vai parar? Sinalize com a mão para cima. Vai seguir em frente? Estique o braço para frente. Isso evite colisões.

9 – Ônibus parado no ponto? A preferência é dos passageiros. Ao passar por ponto de ônibus, evite ultrapassar o veículo. Aguarde a entrada/saída dos passageiros.

10 – Nunca PEGUE CARONA em outro veículo. A prática de ser rebocado por outro veículo é perigosa bem como pode acarretar acidentes graves.



Entidades médicas lançam Aliança Brasileira pela Saúde e Segurança no Trânsito



Em um esforço conjunto inédito para combater a crescente violência no trânsito brasileiro, a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET) e a Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT) lançaram neste mês de novembro, em Brasília, a Aliança Brasileira pela Saúde e Segurança no Trânsito (ABSAT). A iniciativa, que reúne líderes de diversas entidades, tem como objetivo promover ações de prevenção em consonância a meta da Organização das Nações Unidas (ONU) de reduzir em 50% o número de mortes e lesões graves no trânsito até 2030.

O anúncio, do início da Aliança Brasileira pela Saúde e Segurança no Trânsito (ABSAT), foi feito durante o 55º Congresso Anual da SBOT. Ele contou com a participação e adesão de representantes do Conselho Federal de Medicina (CFM), Associação Médica Brasileira (AMB), Conselho Brasileiro de Oftalmologia (CBO), Conselho Nacional de Secretários de Saúde (Conass), Conselho Nacional de Secretarias Municipais de Saúde (Conasems), Polícia Rodoviária Federal (PRF), entre outros.

Também formalizaram apoio à iniciativa a Frente Parlamentar Mista da Medicina e a Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro. A Aliança continuará com os esforços no sentido de mobilizar o maior número possível de órgãos públicos, entidades da sociedade civil e demais instituições comprometidas com a causa da saúde e segurança no trânsito. “Novas adesões são não apenas bem-vindas, mas essenciais para fortalecer ainda mais a Aliança e ampliar seu impacto. Acreditamos firmemente que, através de uma mobilização abrangente e da cooperação entre diferentes setores da sociedade, poderemos alcançar resultados duradouros na redução de

sinistros de trânsito e na preservação de vidas. Juntos, somos a força motriz para transformar a realidade do trânsito brasileiro”, ressaltou o presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior.

A constituição de um Grupo de Trabalho da Aliança ocorrerá nas próximas semanas. O objetivo é concentrar esforços na consolidação de ações alinhadas aos pilares de segurança no trânsito discutidos na Assembleia Geral da ONU.

“Precisamos nos lembrar que cada país tem o número de mortes e feridos no trânsito que está disposto a tolerar. Esta Aliança, portanto, é uma declaração clara de que o Brasil não aceitará mais o sofrimento causado por ‘acidentes’ evitáveis”, disse Meira Júnior.

De acordo com ele, os médicos estão empenhados na conscientização das pessoas sobre a prevenção de sinistros bem como na elaboração de políticas de mobilidade sustentável. “A Abramet defende que o consultório de cada médico do tráfego seja uma célula para a conscientização sobre a patologia do Século XXI. Precisamos aproveitar nossa credibilidade para educar e informar. Juntos, temos a força, o conhecimento e a determinação para transformar a meta em realidade”.

O presidente da SBOT, João Matheus Guimarães, destacou os pilares para a segurança no trânsito. Eles serão a espinha dorsal das atividades do Grupo de Trabalho a se instituir.

“Nossa abordagem se baseará em evidências, estatísticas e pesquisas, garantindo que cada passo seja respaldado por dados concretos”, afirmou.

Além disso, enfatizou a importância da educação e capacitação de líderes, influenciadores e usuários. Dessa forma, promovendo uma mudança cultural que coloque a segurança viária como prioridade na sociedade.

Waze passa a ter alerta sobre vias com maior histórico de acidentes

Waze anunciou a chegada de um novo recurso que traz mais segurança aos motoristas brasileiros: um alerta sobre vias com um alto histórico de acidentes.

Recentemente o aplicativo de GPS, Waze anunciou a chegada de um novo recurso que traz mais segurança aos motoristas brasileiros: um alerta sobre vias com histórico de alto índice de acidentes.

O aplicativo informa que, quando a rota traçada pelo motorista incluir uma estrada propensa a acidentes, o Waze mostrará, previamente, um alerta com a mensagem: “histórico de acidentes”.

O alerta, que já funcionava em modo de testes em outros países, nas versões beta para o Android e o iOS, chegou ao Brasil no início de novembro, com liberação prevista para acontecer de forma gradual para toda a base de usuários do aplicativo.

Segurança e Tecnologia

De acordo com a plataforma, o recurso combina Inteligência Artificial (IA) e os registros da comunidade Waze para criar os alertas de histórico de acidentes, que conciliam dados de colisões e informações relevantes sobre as rotas dos motoristas.

Como medida de segurança, a ferramenta faz uso da IA para verificar as características da estrada como níveis de tráfego, se é uma rodovia ou estrada

local. Além disso, se tem elevação, entre outras. A iniciativa tem como objetivo alertar os motoristas sobre as vias em que eles devem ter mais cuidado ao dirigir. Isso porque os alertas de histórico de acidentes não são mostrados em rotas navegadas regularmente pelos usuários.

O aplicativo destacou, ainda, que o Brasil é o terceiro maior número de mortes no trânsito do mundo, em números absolutos. As informações são de uma pesquisa divulgada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em 2022, e medidas como essa buscam tentar reverter esse cenário.

O que diz a especialista

“A iniciativa do Waze em lançar um recurso que alerta os motoristas sobre vias com um histórico mais significativo de acidentes é, sem dúvida, uma adição valiosa para a segurança nas estradas. Esta ferramenta pode desempenhar um papel crucial na prevenção de acidentes e na promoção de uma condução mais consciente. Ao fornecer informações em tempo real sobre as áreas com maior risco, o aplicativo possibilita que os motoristas tomem decisões informadas sobre rotas alternativas. Assim, ajustem sua velocidade ou simplesmente estejam mais atentos ao dirigir nessas regiões.

Contudo, é importante ressaltar que, embora essa iniciativa seja positiva, ela não deve substituir a responsabilidade individual dos condutores. A conscientização sobre os próprios comportamentos ao volante e o respeito às normas de trânsito continuam sendo elementos essenciais para garantir a segurança nas estradas. O Waze, ao fornecer dados sobre áreas de maior risco, pode ser uma ferramenta complementar. A educação e o comprometimento dos motoristas com a segurança no trânsito, porém, são fundamentais para a eficácia global desse esforço.

Além disso, é necessário considerar questões relacionadas à privacidade e à confiabilidade dos dados. Os usuários devem sentir-se seguros ao compartilhar informações com o aplicativo, garantindo que a coleta e o uso dos dados sejam transparentes e protegidos.

Em última análise, a introdução desse recurso destaca a importância da tecnologia na melhoria da segurança viária. No entanto, também existe a necessidade contínua de abordagens abrangentes que envolvam tanto a tecnologia quanto o comportamento individual. Dessa forma, para criar um ambiente rodoviário mais seguro e eficiente”, avalia a especialista em Trânsito e Mobilidade Urbana, Mércia Gomes.



CARTAS



SEMANA DO TRÂNSITO

Concordo inteiramente com a postura do Monatran em relação à Semana Nacional do Trânsito. Sempre achei ineficiente a abordagem pontual desta programação que, ao meu ver, não faz o menor sentido, visto a necessidade diária desta luta. Sem dúvida alguma, os governos precisam despertar para a importância desse tema crucial.

Camila Fraga – São Paulo/SP

DISCURSO VISIONÁRIO

Fiquei muito feliz ao ler sobre a atuação do deputado Mário Motta na tribuna da Assembleia Legislativa, reconhecendo o trabalho do Monatran em prol de um trânsito mais humano e seguro, especialmente, em manter a edição deste tão importante meio de comunicação. Minhas congratulações especiais ao incansável presidente da entidade, senhor Roberto Bentes.

Simone Teixeira – Florianópolis/SC

SIRENES

Muito interessante a abordagem do Dr. José Roberto Dias com relação às estatísticas análogas a uma guerra no trânsito do nosso país. É triste ver que quem tem autoridade para fazer algo que impeça esta carnificina está mais preocupado com questões eleitoreiras e pouco faz para reverter esta realidade.

Gustavo Mendes – Brasília/DF

CARROS ELÉTRICOS

Está ficando cada vez mais difícil tentar ser sustentável em nosso país. O governo, nessa gana por aumentar impostos, está simplesmente diminuindo ainda mais o interesse das pessoas em adquirir um carro elétrico. Não bastasse os valores elevados dos veículos, agora o final da taxa zero para a importação. Uma vergonha!

Cláudia Lima – Rio de Janeiro/RJ

MOTORISTA

Gosto muito do olhar atencioso do Dr. Dirceu Rodrigues da ABRAMET, com relação a profissão de motorista. Muitas vezes negligenciado pela sociedade, mas tão necessário ser percebido. Uma atividade que precisa ser respeitada e, cada vez mais, valorizada. Nossos heróis nas estradas.

Diego Godoy – Porto Alegre/RS

CRIANÇA

Acho impressionante a coragem de certos pais em colocarem uma criança na garupa de uma moto. Mesmo com 10 anos, acho extremamente perigoso expor um pequeno ao risco de se transitar em um veículo que não tem a mínima proteção. Se um adulto já se machuca todo em uma simples queda, imagina uma criança? Deveria ser proibido até completar 18 anos.

Edna Vargas – Curitiba/PR

CONTORNO VIÁRIO

Sinceramente, já perdi as esperanças de ver esse tal Contorno Viário da Grande Florianópolis concluído no “prazo”. Oitavo adiamento da entrega da obra, mas a cobrança nas praças de pedágio continua firme e forte, com reajustes cada vez mais significativos.

Anderson Ramos – Biguaçu/SC

DESCONTO

Bem interessante o projeto de lei que estabelece desconto na tarifa de pedágio rodoviário para carros com mais de três pessoas. É imperativa a necessidade de se incentivar a redução do número de veículos circulando em nossas vias. Cada vez mais, é possível ver carros circulando com apenas um usuário e as filas não param de crescer.

Jéssica Roths – São José/SC

CARRO AUTOMÁTICO

Já passou da hora dos novos habilitados terem a mínima noção do funcionamento de um câmbio automático. Aliás, não sei como ainda são vendidos carros com câmbio manual. Se a frota já fosse automatizada, facilitaria em muito a obtenção da CNH. Ninguém merece ficar treinando “balancinho” nas ladeiras desse nosso Brasil. Fora o consumo desnecessário de combustível nos congestionamentos por aí.

Tiago Morinigo – Belo Horizonte/MG

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 196. Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção do veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Lei obriga vagas de estacionamento para gestantes?

A regulamentação de vagas reservadas em vias públicas é feita pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Conforme a norma, define-se as seguintes áreas de estacionamentos específicos: para veículo de aluguel, para veículo de pessoa com deficiência, para veículo de pessoa idosa, para a operação de carga e descarga, ambulância, estacionamento rotativo, de curta duração, de viaturas policiais e de veículos elétricos. Como se pode perceber, a legislação não prevê vagas de estacionamento reservadas para gestantes. No entanto, muitos locais como shoppings e supermercados, já contam com essas vagas.

De acordo com o advogado especialista em trânsito, Marcos Zanetti, membro da Associação Brasileira dos Advogados de Trânsito – ABA-TRAN, que recentemente deu uma entrevista ao Portal do Trânsito, como já foi dito, na lei federal não há qualquer norma explícita que garanta a reserva de vagas para gestantes, bem como não há nenhuma normatização do Contran neste sentido. “Em muitos shoppings existem estes estacionamentos. No entanto, como dito, não há no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) tratativa desta obrigatoriedade. Logo, o shopping não está obrigado a



fazer este tipo de reserva de vaga”, diz.

Para o especialista, apesar de não previsto, em áreas particulares é possível existir esse tipo de vaga. “Pode acontecer por uma questão de iniciativa própria da administração objetivando o bem-estar e os cuidados com a gestante”, explica Zanetti.

Conforme o advogado, se alguém que não seja gestante parar na vaga, no entanto, não há punição prevista pela legislação.

“A fiscalização de trânsito tem como fonte o CTB e não há nessa lei federal, explicitamente, nenhuma proibição que possa gerar uma multa de trânsito, com enquadramento específico, caso se estacione em vaga de gestante nos shoppings. Não há preceito primário, ou seja, uma regra que possa gerar uma pena em caso de não cumprimento. Na melhor das hipóteses, a administração do shopping pode fazer algum tipo de campanha de conscientização no estabelecimento”, alerta.

Havendo a implantação de vaga exclusiva para gestante, de acordo com Zanetti, esta deve estar bem sinalizada. Assim, o condutor poderá exercer um princípio moral e não estacionar no local reservado à gestante. “Há necessidade de que se os legisladores e o Contran resolvam tal situação.

Isso porque a Lei nº 13.146/15 (Estatuto da Pessoa com Deficiência = Lei de Acessibilidade) trata a gestante como sendo pessoa com mobilidade reduzida, já que certas barreiras físicas podem comprometer a vida da mulher e do nascituro. Deve-se garantir à gestante a acessibilidade com segurança e autonomia de espaços mobiliários. Assim como em equipamentos urbanos, edificações, transportes, em instalações abertas ao público, ou privados de uso coletivo”, conclui.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas*



Como você tem se comunicado no trânsito?

“Se pudessem utilizar apenas uma palavra, como vocês definiriam o trânsito?”

É com essa pergunta que eventualmente inicio as minhas palestras, onde, após uma enxurrada de “congestionamento, estresse, caos” e outros tantos adjetivos pejorativos que geralmente surgem, sigo construindo junto ao público um conceito do ato de transitar, que deveria, em tese, ser algo tão natural e inerente a existência humana. Ao longo de tal prática, costumo explicar que trânsito, além de deslocamento e convívio social, é também comunicação.

Se você tem alguma dúvida disso, aí vai uma dica valiosa, caro leitor, que costumo compartilhar nessas palestras, seja você habilitado ou não: quando você se coloca no assento do condutor de um veículo, terá diante de você um instrumento circular, também conhecido como direção ou volante, que, quando girado, serve para direcionar o automóvel para o lado que se pretende que ele vá (contém ironia). Imediatamente atrás dessa ferramenta, comumente existem duas pequenas alavancas, uma de cada lado. A da esquerda, mais especificamente, quando movida para cima ou para baixo, desencadeia um processo fantástico no lado externo do veículo. Magicamente, umas luzinhas começam a piscar, sinalizando suas intenções aos demais usuários da via, caso esses não estejam em dia com suas funções telepáticas,

ou mesmo se seus veículos não venham equipados de fábrica com uma bola de cristal.

O fato é que nem sempre nos comunicamos de forma assertiva no nosso dia a dia, por que no trânsito deveria ser diferente? Foi o que me peguei a refletir recentemente quando, ao ministrar uma palestra em uma empresa (de telecomunicações, coincidentemente) junto ao grande amigo e colega Marcelo Madruga, fomos interpelados por um espectador enquanto discorriamos sobre a importância e a correta utilização de equipamentos obrigatórios. Ao mencionarmos o triângulo de sinalização, o rapaz levantou a mão e foi logo relatando:

“Um dia desses eu tava indo atender um chamado com o carro da empresa e passei por um cara com o pneu furado...”

Essas últimas palavras ficaram ressoando no meu ouvido, me fazendo perder completamente o foco na história que nosso falante espectador trouxera. Sem perceber, acabei lembrando de um trecho do humorista e cartunista Maringoni, que citei em outro artigo, onde ele diz: “Como se sabe, o homem começou andando de quatro, ficou de pé como homo erectus e agora ficou de quatro, novamente. De quatro rodas”. Como é de praxe de um Psicólogo e Neurolinguista, me afundei em meio a uma reflexão semântica que só teve fim quando notei que meu

colega, felizmente, havia terminado a explicação para uma pergunta que eu sequer havia ouvido. Um dos maiores benefícios em ministrar palestras em duplas, diga-se passagem...

Trabalhando no trânsito, frequentemente me deparo com expressões curiosas, mas com as quais acabamos nos acostumando, como “fiquei sem gasolina”, “fui guinchado!”, “ele bateu em mim” ou “fiquei sem bateria”. A humanização da máquina passa pela corporificação ou até pela incorporação da mesma ao humano. Assim, dirigir parece não ser mais apenas estar em um carro, mas ser o próprio carro. O que me remete a uma frase que compartilhei há algum tempo da grande especialista em trânsito, Márcia Pontes, que diz:

Diante disso, peço humildemente licença à amiga Márcia para complementar ligeiramente o seu pensamento:

“Eu não sou o meu carro. Eu sou quem dirige esse amontoado de lata e fios e o modo como eu vou dirigir a minha vida e o meu carro é que vai determinar como eu me comunico com as pessoas e valorizo a vida. Eu não sou o meu carro.”

* Psicólogo, coach e neurolinguista, que atua desde 2009 como Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte na EPTC, órgão Gestor do trânsito na cidade de Porto Alegre.

Instituto lança publicação e explica proposta do Sistema Único de Mobilidade Urbana

O Instituto MDT (Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte) lançou recentemente a publicação SUM – Sistema Único de Mobilidade Urbana. Esta é uma síntese do estudo Fundamentação da implementação do Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM) no Brasil que propõe a criação de uma nova política pública de mobilidade urbana, com o objetivo de assegurar o direito de todas as pessoas à mobilidade urbana de qualidade, acessível e sustentável.

De acordo com Renato Boareto, consultor do MDT, a criação do SUM foi inspirada no Sistema Único de Saúde (SUS), no Sistema Único de Assistência Social (SUAS), no Sistema Único de Segurança Pública (SUSP), entre outros ‘sistemas únicos’, modelos de gestão pública que consolidam o acesso universal a serviços que são direitos sociais.

Ele acrescenta que o SUM, assim como os demais ‘sistemas únicos’, também prevê financiamentos das três esferas de governo – federal, estadual/distrital e municipal – para a mobilidade urbana, com foco prioritário no transporte público.

“A proposta atribui também maior protagonismo do governo federal no planejamento, indução, coordenação de ações e acompanhamento dos resultados obtidos”, ressalta, enquanto o diretor nacional executivo do MDT, Nazareno Affonso, “o SUM inova ao propor a organização do Estado brasileiro para integrar os diferentes meios de transporte — como ônibus, metrô, trem, barca, bicicleta e deslocamento a pé —, tendo o transporte público coletivo como eixo estruturador, fazendo valer o que está previsto na Constituição Federal de 1988, que define esse serviço como um direito social”, complementa.

Conheça alguns dos principais objetivos do SUM:

- ✓ Melhorar a qualidade e reduzir o custo do transporte público coletivo urbano, por meio de uma ação coordenada dos vários níveis de governo. Dessa forma, incluindo o planejamento e o financiamento da mobilidade urbana.

- ✓ Promover uma sociedade mais equitativa e inclusiva. Assim, ampliando o acesso dos cidadãos à cidade e aos seus serviços, como comércio, educação, saúde e lazer, além do trabalho e emprego.

- ✓ Reduzir o impacto ambiental do transporte individual motorizado, gerar menos gases de



efeito estufa e diminuir as doenças decorrentes da poluição atmosférica e sonora.

- ✓ Garantir a mobilidade urbana de todas as pessoas, incluindo estudantes, pessoas com deficiência, idosos, crianças e pessoas de baixa renda.

- ✓ Diminuir os congestionamentos com a ampliação do transporte público e dos modos ativos nas cidades, para tornar a mobilidade mais ágil, eficiente e eficaz.

- ✓ Atrair mais passageiros para o transporte público e reduzir o número de mortos e feridos no trânsito. Fato causado principalmente pelos veículos individuais motorizados, de maior risco, como carros e motocicletas.

Prioridade

O modelo brasileiro de mobilidade urbana é baseado no transporte individual motorizado, que causa congestionamentos, poluição e vítimas no trânsito. O transporte público, em muitas cidades presta serviço de baixa qualidade com o passageiro sendo o responsável por arcar com a maior parte da despesa. Isso resulta em muitos desafios no quesito mobilidade urbana.

Dados da pesquisa Análise do Impacto da Frota de Veículos nos Municípios Brasileiros, publicada em 2023, da Confederação Nacional de Municípios (CNM), mostram que os carros representam 52% da frota de veículos do Brasil, as motos 28% e os ônibus urbanos apenas 1% do total de veículos. No entanto, os ônibus transportam de 24% a 26%

dos passageiros. Esse é quase o mesmo volume de pessoas transportadas pelos automóveis (28% dos passageiros) e bem maior do que as motos (4%).

Ou seja, as frotas de automóveis e motos ocupam a maior parte das vias urbanas.

No entanto, são ineficientes e contribuem relativamente pouco para o transporte de pessoas. Dessa forma, prejudicando a mobilidade como um todo, ao causar congestionamentos cada vez maiores, aumentar os níveis de poluição ambiental, de acidentes de trânsito e problemas de saúde. Além de levar a um uso desigual do espaço nas cidades e demandar investimentos crescentes na infraestrutura viária.

Por fim, o MDT enfatiza a importância do transporte público coletivo na construção do SUM como elemento estruturador central. Isso, de acordo com o instituto, decorre de três características fundamentais: além de ser um direito social previsto no Artigo 6º da Constituição Federal, também é um serviço essencial — conforme também a Carta Magna, em seu Artigo 30 —, sendo o único serviço de mobilidade urbana que pode ser universalizado em uma cidade.

Essa última característica se dá pelo fato de que nem todas as distâncias podem ser percorridas a pé ou de bicicleta. Além disso, a maioria da população não pode adquirir uma motocicleta ou um carro. Ainda que pudesse, isso tornaria as cidades permanentemente congestionadas e insustentáveis.