

Ações do Governo reduzem custos e garantem qualidade de vida dos caminhoneiros

PÁGINA 6

Governo de Santa Catarina estuda via expressa estadual alternativa à BR-470

PÁGINA 9

Estudo mostra que distração é a causa de 18% dos acidentes de carro no mundo

PÁGINA 16

www.monatran.org.br

OM

o Monatran

JORNAL DO MONATRAN
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC - ABRIL DE 2022 - ANO 11 - Nº 148

Investimento do Estado em rodovias federais já ultrapassa R\$ 100 milhões

PÁGINA 8

VIDEOMONITORAMENTO



Contran consolida normas para fiscalização de Trânsito

Depois de algumas discussões, inclusive no âmbito judicial, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou, no dia 01 de abril, a Resolução 909/22 (dentre as mais de 40 publicadas no Diário Oficial da União) que consolida normas de fiscalização de trânsito por intermédio de videomonitoramento. A partir de agora, qualquer agente ou autoridade de trânsito, utilizando a fiscalização remota, poderá autuar condutores e veículos flagrados por esse sistema, cometendo infrações que descumprem as normas gerais de circulação. (Página 4)

KOERICH
Gente Nossa



NO TRÂNSITO, RESPEITE O PEDESTRE.



EDITORIAL

O trânsito nosso de cada dia

Quem mora nas grandes capitais e cidades do Brasil sabe muito bem a imagem que a palavra “trânsito” traz à mente. São ruas lotadas de carros, ônibus e outros meios de transporte indo para todos os cantos. E, apesar de aos poucos nos acostumarmos com a loucura do tráfego urbano, ele continua a nos impactar econômica e socialmente. Os dados sobre o impacto do trânsito no dia a dia dos brasileiros são prova disso.

Para se ter uma noção, uma pesquisa da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), feita com base nos dados da PNAD/IBGE, mostra que o tempo gasto com deslocamentos traz um prejuízo de R\$ 111 bilhões à economia brasileira.

Outro ponto importante é que a mobilidade urbana brasileira custa mais de R\$ 480 bilhões por ano (dados da Associação Nacional de Transportes Públicos [ANTP], de 2019).

Isso significa que, na prática, os custos são muito altos, e o impacto do trânsito afeta de maneira direta na nossa economia.

Além disso, o tempo que um indivíduo perde no trânsito pode chegar a cerca de 32 dias em São Paulo. Os dados são da 99 (startup de tecnologia com foco em mobilidade urbana) e da Ipsos. Em média, são uma hora e 20 minutos de deslocamento por dia, ou duas horas e sete minutos, se considerar todos os deslocamentos diários.

Os custos com combustível também entram na conta, principalmente entre 2020 e 2022, em que os valores do combustível (sobretudo da gasolina) aumentaram consideravelmente. Isso aumenta os custos mensais e afeta negativamente os bolsos dos brasileiros que se locomovem por meio de carro, moto ou outro automóvel, seja para

trabalhar, seja para fazer tarefas do dia a dia.

Diante desse cenário, você já perguntou por que nossas autoridades políticas pouco falam sobre a mobilidade urbana em seus planos de governo? Quanto, na verdade, este deveria ser um assunto de destaque em suas pautas com a população?

Algumas soluções tecnológicas, como pedágio automatizado e cartão combustível até prometem alterar esse cenário para um futuro próximo. Mas, fato é que, em geral, essas ideias remediavam questões pontuais, quando o que precisamos é de uma transformação total em nossas cidades e nosso modo de vivenciar o trânsito.

Precisamos de políticas públicas eficazes que não vislumbrem apenas seus próprios umbigos de uma gestão de quatro anos de mandato. Precisamos de projetos sólidos pensados não somente a curto prazo. Precisamos que nossos administradores públicos pensem 10, 20, 30 anos à frente. Precisamos construir um trânsito melhor para as gerações que estão dando seus primeiros passos nesse nosso mundo conturbado.

E, mais uma vez, precisamos lembrar que a única maneira de fazer isso acontecer é escolhendo bem nossos candidatos nas eleições, que hora se aproximam. A grande questão vai muito além de simpatia, é preciso encontrar alguém alinhado com o desenvolvimento da nação como um todo, inclusive com o trânsito e a mobilidade urbana.

Uma boa gestão de mobilidade urbana, com boa metodologia e planos para melhorar a questão do trânsito e da qualidade da mobilidade, pode fazer toda a diferença na própria qualidade de vida dos habitantes, evitando, inclusive, esse aumento absurdo de mortes em nossas vias.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



PARCERIA

A Michelin acaba de firmar parceria com a Aliança Global de ONGs para Segurança Rodoviária (a Aliança) para promover estradas mais seguras e mobilidade sustentável em toda a América Latina. A iniciativa vai capacitar e equipar ONGs de segurança rodoviária na região e foi anunciada na Sétima Reunião Global de Organizações Não Governamentais que Defendem a Segurança Rodoviária e as Vítimas Rodoviárias.



CINTO DE SEGURANÇA

Você sabia que é dever do condutor do veículo cobrar o uso do cinto de segurança de todos os ocupantes do veículo? Sim! O sinistro de trânsito gravíssimo sofrido pelo influencer e ex-BBB Rodrigo Mussi, há poucas semanas, reacendeu a discussão sobre a importância do uso do cinto de segurança no banco traseiro.

Rodrigo estava sem o dispositivo de segurança, sentado no banco traseiro do veículo por aplicativo que colidiu contra a traseira de um caminhão. O condutor, que estava com o cinto de segurança, saiu ileso do acidente. Já Rodrigo teve lesões gravíssimas e continua internado.

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.



Tempo de resposta

Há poucos dias, um incidente envolvendo o rompimento de uma adutora da Casan bem próximo à entrada da parte insular da capital catarinense evidenciou uma preocupação recorrente em nossa tão amada Ilha da Magia: a demora inaceitável no tempo de resposta de situações críticas que envolvem o trânsito da região.

O incidente, ocorrido às 3h da manhã, danificou drasticamente o asfalto da avenida Gustavo Richard, o que acarretou em uma interdição das quatro pistas que dão acesso ao túnel Antonieta de Barros, principal via para quem vai ao Sul da Ilha.

E como não podia ser diferente, além da falta de água em diversos bairros da cidade, o caos no trânsito de toda a Região Metropolitana começou cedo.

A abertura do programa televisivo “Bom Dia SC” já mostrava as filas quilométricas de carros que precisavam acessar a Ilha e, sem a opção de seguir direto para o Sul da Ilha, todo o fluxo se amontoava logo no final da Ponte Ivo Silveira,

a fim de se dirigir para Avenida Beira-Mar Norte.

Nas imagens ao vivo, o que se via, além do estrago do asfalto e litros de água desperdiçado, era a falta de organização dos órgãos competentes, que nada haviam feito para mitigar os efeitos do incidente.

No elevador do prédio onde moro, ouvi alguém comentar: “Se fosse no Japão, nessas quatro horas desde o rompimento, já teriam passado um asfalto novinho e ninguém mais saberia do que aconteceu na madrugada”.

E o pior é que é verdade! Talvez, não fosse possível ter passado o asfalto, mas com certeza já teriam tirado os destroços da pista e colocado o pavimento provisório no trecho atingido. Mas não! Já no final do telejornal, vemos um trator chegando para dar início aos trabalhos.

Mesmo as intervenções de fluxo, orientadas pela Guarda Municipal, demoraram a acontecer. Sinceramente, deveria existir um protocolo padrão de ação para momentos como esse. Todavia,

lamentavelmente, o que parece é que todo mundo é pego de surpresa e não sabe nem por onde começar.

Uma demora vergonhosa que acaba atingindo a população como um todo. Trabalhadores dos mais diversos segmentos, alunos de todas as idades, servidores públicos e tantos mais prejudicados pela falta de um Plano de Ação consistente.

Esperamos que após este episódio, nossos gestores olhem com um carinho maior para a cidade e cobrem dos órgãos competentes ações emergenciais que diminuam os efeitos negativos de situações como esta.

Além do mais, ficou evidente que a falta de opções para a mobilidade dentro da Ilha ampliou ainda mais os prejuízos ocasionados por esta situação. Se o tão sonhado transporte marítimo já fosse realidade, muito das filas nem mais existiram. Mas, enfim, só nos resta continuar lutando e cobrando por um olhar mais aguerrido por parte das nossas autoridades.

GOOGLE MAPS

Pensando em melhorar a experiência de navegação em viagens com destinos distantes, o Google Maps anunciou no início deste mês que passará a exibir os preços dos pedágios nas rotas buscadas pelos seus usuários.

O valor dos pedágios aparecerão na mesma tela em que as informações do trajeto são apresentadas, antes mesmo do início da navegação. Assim como aparecerão as opções de rotas gratuitas, quando houver.



UM DIA DE AGENTE

Uma ação educativa promovida pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), de Porto Alegre/RS, tem chamado a atenção em diversos pontos do país. O programa denominado “Um Dia de Agente da EPTC” tem como missão aproximar a população do trabalho realizado pelo órgão gestor do trânsito e da mobilidade urbana, em Porto Alegre.

Na prática, o cidadão participa de um conjunto de ações promovidas pelo órgão. Nesse sentido, o “agente por um dia” acompanha de perto das rotinas de agentes de fiscalização de trânsito e transporte e de outros setores da EPTC.

Contran consolida normas para fiscalização por videomonitoramento

Depois de algumas discussões, inclusive no âmbito judicial, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou no dia 01 de Abril a Resolução 909/22 (dentre as mais de 40 publicadas no Diário Oficial da União) que consolida normas de fiscalização de trânsito por intermédio de videomonitoramento.

Conforme a norma, a autoridade ou o agente da autoridade de trânsito, exercendo a fiscalização remota por meio de sistemas de videomonitoramento, poderão autuar condutores e veículos, cujas infrações por descumprimento das normas gerais de circulação e conduta tenham sido detectadas “online” por esses sistemas.

A Resolução não exclui nenhuma infração relacionada à normas gerais de circulação e conduta que não seja possível flagrar por videomonitoramento.

Ainda de acordo com a norma, somente será possível realizar a fisca-

lização de trânsito mediante sistema de videomonitoramento em vias que estejam com devida sinalização para esse fim.

ENTENDA A POLÊMICA

Em fevereiro deste ano, a Advocacia-Geral da União (AGU) conseguiu reverter, no Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF5), uma sentença que havia declarado a inconstitucionalidade da Resolução nº 532/2015 do Contran.

De acordo com a sentença, que foi revertida, seria proibido o uso de câmeras de videomonitoramento na fiscalização de infrações cometidas no interior dos veículos nas vias urbanas. Além de outras como, por exemplo, avanço de sinal e excesso de velocidade.

A atuação ocorreu nos autos de uma ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal (MPF). A ação sustentava que o uso das câ-



meras violaria direitos fundamentais relativos à intimidade e à vida privada. No entanto, a AGU demonstrou que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê expressamente essa possibilidade. A legislação prevê, o emprego de aparelhos eletrônicos ou equipamentos audiovisuais para identificar e autuar infratores. Em outras palavras, bastando haver regulamentação prévia do Contran.

Na época, a 2ª Turma do TRF5 acolheu os argumentos da AGU. E, nesse sentido, julgou totalmente improcedentes os pedidos do MPF. A decisão ressalta, por exemplo, que al-

guns objetivos devem ser priorizados.

“A regulamentação pelo CONTRAN (...) está em harmonia com os objetivos do Sistema Nacional de Trânsito. Este define como prioridade a segurança no trânsito e a garantia do trânsito em condições seguras a todos os cidadãos. Isso quer dizer que esse tipo de fiscalização, não representa violação do direito à privacidade”.

Nesse sentido, a Resolução 909/22 revoga as anteriores (532/15 e 471/13). E, enfim, consolida as normas de utilização de sistemas de videomonitoramento para fiscalização de trânsito nos termos do § 2º do art. 280 do CTB.

Saúde lança banco que reúne dados sobre lesões por violências e acidentes

O objetivo do projeto TRAUMA é integrar e compartilhar informações sobre lesões por violências e acidentes entre os serviços de atendimento.

O Ministério da Saúde, em parceria com o Hospital Israelita Albert Einstein, lançou neste mês de abril, um projeto que vai integrar e compartilhar dados, bem como informações e estatísticas sobre lesões por violências e acidentes. A medida será implementada por meio de uma base de dados unificada e atualizada em tempo real para apoiar o atendimento, a gestão, subsidiar melhorias no atendimento e embasar políticas públicas.

Denominado Tecnologia de Rápido Acesso Unificado para Mitigação da Acidentalidade (TRAUMA), o projeto surgiu no âmbito do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Institucional do Sistema Único de Saúde (PROADI-SUS).

Conforme o Ministério, a criação do banco terá como protocolo padrão o



envio e a consulta das informações sobre o atendimento a traumas, o que possibilitará a criação de painéis de gestão com informações mais qualificadas.

Conhecer os dados sobre acidentes

De acordo com o secretário de Vigilância em Saúde, Arnaldo Medeiros, conhecer os dados sobre acidentes é fundamental para a tomada de decisões. Para ele, a medida vai integrar informações de diferentes sistemas relacionados à saúde, como da Atenção Pré-Hospitalar Móvel e do Prontuário Eletrônico do Paciente, além de parceiros externos, como segurança pública.

“O PROADI fará diferença na ponta do SUS à medida em que irá gerar indicadores para que o gestor possa ter uma percepção mais clara e, então, tomar as decisões de gestão. A gente só gerencia o que conhece e só se conhece quando há dados”, enfatizou.

O superintendente de Ciência de Dados e Analytics Big Data do Hospital Israelita Albert Einstein, Dr. Edson Amaro Júnior, destacou a importância das equipes na realização do plano.

“Não é fácil construir um projeto à medida em que os desafios não são só tecnológicos. Eles são também de rela-

ções, portanto vamos precisar muito do aspecto pessoal. Isso que a construção das equipes já tem dado suporte a esse projeto e, além disso, tem dado destaque. Nesse sentido, espero que, em breve, a população consiga aproveitar este benefício”, pontuou.

A iniciativa conta ainda com o envolvimento do Departamento de Análise de Saúde e Doenças Não Transmissíveis (DASNT) da Secretaria de Vigilância em Saúde (SVS) e da Secretaria de Atenção Especializada à Saúde (SAES).

PROADI-SUS

O PROADI-SUS é uma aliança entre seis hospitais de referência no Brasil e o Ministério da Saúde. Criado em 2009, seu propósito é apoiar e aprimorar o SUS. Isso se dá através de projetos de capacitação de recursos humanos, bem como pesquisa, avaliação e incorporação de tecnologias. Além disso, gestão e assistência especializada demandados pela Pasta.

Os hospitais que participam do programa são: Hospital Alemão Oswaldo Cruz; Beneficência Portuguesa de São Paulo; Hospital do Coração; Israelita Albert Einstein; Moinhos de Vento; Hospital Sírio-Libanês.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Benditas mudanças...

Foram anos atípicos em função da pandemia de COVID 19 e das formas esdrúxulas adotadas para combatê-la. Somou-se a tudo isso, a conseqüente crise econômica mundial e o clima de incerteza que só fez piorar com a guerra da Ucrânia. No momento que redigimos este documento o conflito persiste, sem indicativos de seus possíveis desdobramentos.

Salienta-se que as severas restrições sanitárias impostas pelas autoridades municipais e estaduais, respaldadas pelo STF, foram consideradas, por muitos constitucionalistas, um ponto fora da curva, uma vez fugirem dos limites legais definidos desde 1988 pela *Carta Magna*.

Pode-se até mesmo recorrer ao destacado trecho do poema de Bertold Brecht escrito às vésperas da Segunda Guerra Mundial, e dirigido a futuros leitores que diz: *“Realmente, vivemos tempos sombrios! A inocência é loucura. Uma frente sem rugas denota insensibilidade. Aquele que ri ainda não recebeu a terrível notícia que está para chegar. Que tempos são estes, em que é quase um delito falar de coisas inocentes”*.

É importante que os que vierem depois de nós saibam que o Mundo e o Brasil passaram por situações adversas. Forças estranhas, mas identificáveis, aproveitaram-se do momento para aqui e acolá disseminarem o ódio, a perfídia, soltarem criminosos e prenderem indivíduos por crime de opinião, censurarem, lacrar e rotularem de *fakenews* tudo e todos que ousaram pensar diferente.

Chegou-se ao cúmulo, nesse período, de formarem-se verdadeiros tribunais do santo ofício, e até um tipo de *Index Librorum Prohi-*

bitorum, como aqueles da Idade Média, até remédios tradicionais para combater piolhos foram catalogados como insidiosos e quem pronunciasse ou escrevesse o nome de tal medicamento corria o risco de ser carimbado como genocida e excluídos *ex officio* das redes sociais. Tempos de terror ideológico!

Verdadeiros campos de concentração cultural foram erguidos ao longo desses anos sombrios, com o agravante de que era catalogado como fascista, “terraplanista” e genocida, todo aquele que ousasse pensar diferente.

Do outro lado dessa cerca ideológica estavam os defensores da “ciência pura” os “butantã’s boys”, como se o conhecimento científico, de uma hora para outra, comportasse discriminações e se transformasse naquilo que nunca foi: monolítico e preconceituoso.

Do alto de suas tribunas, esses neo torquemadas do século XXI, com ou sem toga, mal conseguiam esconder o relógio Piaget, Rolex, Cartier e outro, enquanto apontavam o dedo em riste para aqueles que cometeram o grave crime de pensar diferente.

Felizmente à margem de tal radicalismo ficaram aqueles que compreendiam a Vida como um bem transcendental.

Aqui cabe citar Fernando Pessoa, em o Mar Português, poema publicado no livro Mensagem de 1934 ao dizer que *“a vida só vale a pena quando a alma não é pequena”*.

Em tempos obtusos, onde verdade e mentira se misturam e se confundem viu-se, por outro lado, vicejar e crescer valores humanos transcendentais como *o perdão, a tolerância, o amor, a caridade, o respeito e o servir*. A Luz, com

seu poder, vencia a escuridão e as pessoas, em diversas ocasiões mostraram-se mais críticas, receptoras e acolhedoras, melhorando interna e externamente seus sentimentos. Os tempos pandêmicos, tal como um torno, serviram até para modular alguns aspectos do caráter, resgatando o companheirismo e a solidariedade.

O trânsito e o transporte – mérito dessas páginas – inicialmente sofreram um forte abalo. Condutores, passageiros e pedestre como que pegos no meio de um sono profundo, não mais do que de repente acordaram assustados com as coisas que aconteciam. Descobriram, por exemplo, que o sistema de transporte público, fora legítimas exceções, é inseguro, não possui margem suficiente de higiene pública e custa caro perante o serviço que oferece.

Mas, se tudo isso veio à luz do dia e gerou um sério desconforto, também serviu para acelerar a busca de soluções e a chegada do futuro. Certamente o trânsito e o transporte passarão por sérias mudanças no que se refere a qualidade e a segurança sanitária.

Nesse sentido pode-se afirmar que chegou a um ponto de inflexão que exige uma mudança na rota do caminho, permitindo a concepção de uma reorganização na vida das cidades e, principalmente, no seu sistema circulatório. Benditas são as mudanças...

* 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.

Ações do Governo Federal reduzem custos e garantem qualidade de vida dos caminhoneiros

Nos últimos três anos, o Governo Federal adotou série de iniciativas para reduzir a burocracia e contribuir para aumentar a qualidade de vida no exercício da profissão de caminhoneiro no Brasil. A avaliação foi feita pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante entrega de instalações para o apoio de motoristas autônomos e cooperativas do setor, em Salto (SP).

A agenda é parte do programa Roda Bem Caminhoneiro, iniciativa do Ministério da Cidadania que conta com o apoio do MInfra. O ministro listou ações como prazo maior para renovação da carteira de habilitação; criação do Documento de Transporte Eletrônico (DTE), que unifica e reduz os documentos exigidos em operações de transporte de carga; novas regras de pesagem e tolerância



de peso por eixo, e a criação de mais pontos de parada e descanso nas rodovias do país. “É um projeto que vai permitir a sobrevivência, a competição e a forma de estar inserido no mercado”, disse Tarcísio.

Paradas de descanso

Prevista nos atuais contratos de concessões rodoviárias, a obrigatoriedade de instalar pontos de parada e descanso (PPDs) nas estradas federais é uma das melhorias viabilizadas pelo

Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, aos caminhoneiros do país.

A implantação dos PPD traz benefícios não só para os profissionais, mas também para os estabelecimentos e a sociedade. Entre as vantagens destacam-se: diminuição dos acidentes por falhas humanas devido ao cansaço; redução de roubos e furtos; desestímulo às práticas de prostituição e uso de drogas; e estímulo à modernização dos estabelecimentos.

“Esse é o Brasil que dá certo. O caminhoneiro precisa mais do que um asfalto de qualidade, ele precisa de qualidade de vida, de pontos com paradas de descanso que as concessões atuais estão vindo com essa melhoria para garantir segurança à categoria”, destacou o ministro Marcelo Sampaio. Atualmente, existem 102 PPDs certificados nas rodovias brasileiras, sendo 69 em rodovias públicas e 33 em rodovias concedidas.

Governo Federal edita MP e lança programa para renovação de frota de caminhões

Para incentivar a retirada de circulação de caminhões que não atendam as mínimas condições técnicas e operacionais, o Governo Federal lançou no dia 1º de abril, o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País, o Renovar. A Medida Provisória 1.112/2022, assinada em conjunto pelos ministérios da Infraestrutura, da Economia e de Minas e Energia, foi publicada no Diário Oficial da União (DOU).

O objetivo é retirar de circulação veículos que não atendam aos parâmetros mínimos de segurança, emissão de poluentes e eficiência

energética estabelecidos pela regulamentação nacional e internacional. Dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) indicam que há mais de 3,5 milhões de caminhões em circulação no Brasil e, desse total, cerca de 26% possuem mais de 30 anos de fabricação.

Baseado em redes de cooperação entre os setores público e privado, o Renovar é voltado a veículos de transporte rodoviário de mercadorias, ônibus, microônibus e implementos rodoviários. As iniciativas terão a adesão voluntária de pessoas que encaminham para a desmontagem ou destruição os



veículos em fim de vida útil e financiadores que ofertam benefícios e vantagens aos proprietários.

Cooperação

A proposta prevê uma iniciativa de âmbito nacional em plataforma coordenada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), além da possibilidade de realização de chamadas para seleção de outras

iniciativas. Antevê também a possibilidade de instituição, pelo Poder Executivo, de certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de poluentes.

Todas as iniciativas do programa serão voltadas à retirada progressiva dos

veículos em fim de vida útil e terão como objetivo promover o sucateamento dos veículos antigos e estimular a aquisição de substitutos mais eficientes, econômicos e seguros, gerando impactos positivos na frota circulante e contribuindo para o aumento da produtividade, da competitividade, da qualidade e da eficiência da logística no país.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Nova Década Para o Trânsito (2021 – 2030)

Por não ter sido atingido a redução de 50% dos óbitos que ocorrem em decorrência dos sinistros de trânsito, a ONU prorrogou por mais dez anos (2021 a 2030) o proposto, para que se alcance a redução recomendada.

Já sabemos o que fazer de longa data, mas não vemos entusiasmo das autoridades para colocar em execução os planos apresentados por aqueles que indiretamente mostram o que fazer.

Coisas a curto, médio e longo prazo precisam ser implantadas para termos a redução do trânsito selvagem que vivemos nas áreas urbanas e rodovias.

A todo momento mostramos a vacina a ser implantada na prevenção da epidemia no trânsito, caracterizada pelo que chamamos doença do trânsito. Essa doença mata mais do que a Dengue, incapacita milhares de pessoas, produz grandes prejuízos ao estado, à família e à sociedade. Quantas famílias já viveram a triste notícia da perda de ente querido ou tê-lo sob uma cadeira de rodas ou numa cama altamente dependente.

Está havendo uma desvalorização à vida, o sentimento deixado quando vemos na via pública um corpo jogado ao chão ou no noticiário, parece não existir. A sensibilidade parece fluir, o pensamento de solidariedade se esvazia, prestação de socorro é ínfima, parecendo que estamos vivendo solitários num

mundo de tantas agressões.

Condutores mal formados, muitos ignorando regras de trânsito, transgredindo sinais de solo, verticais, conduzindo anarquicamente comprometendo a segurança dele e de terceiros.

Não há dúvida que a vacina está disponível, o que falta é aplicá-la e, se aplicada, estou convicto que caminharíamos para o sinistro zero.

Os ingredientes da vacina precisam ser entendidos como prioritários, aplicados a curto prazo como a educação, fiscalização e punição em seus vários segmentos como:

- Educação escolar desde a pré-escola à universidade, formação do condutor com profundidade e educação continuada.
- A que se fazer treinamento nas várias situações de risco na área urbana, na rodovia, no piso escorregadio, de dia, à noite, na ultrapassagem de veículo longo, em velocidade como evitar a colisão com um obstáculo, ter conhecimento do que é energia do movimento (energia cinética), como se conduzir num sinistro e por aí vai.
- Fiscalização, além da eletrônica, a presença do policial de trânsito ou agente de trânsito como fator inibitório, sendo uma barreira para o transgressor bem como de educá-lo.
- Multa, outra forma de educar, mostrando a infração cometida o que vai

sensibilizá-lo levando-o ao respeito as regras.

Tudo isso é prioritário e emergencial, mas outras, muitas outras compõem o kit extraordinário como complemento da vacina.

O envolvimento dos pais, da sociedade seria fator essencial para combatermos a masculinidade tóxica que é parte integrante dos distúrbios comportamentais do homem enquanto condutor. Ele é mais agressivo, impetuoso, enfrenta riscos, não tem medo, não leva desaforo para casa, só ele sabe dirigir, é o que tem razão, verdadeiro dono da rua. Tudo isso é colocado na cabeça do menino de maneira patriarcal, estimulada e cobrada pela sociedade.

A implantação da terapia vacinal, a curto prazo, mostrará a redução desse percentual absurdo de vítimas de trânsito.

Temos que observar que educando a criança ela chamará atenção do condutor para as incorreções cometidas, sendo uma educadora passiva.

Bem, queremos que a nova Secretaria de Trânsito inicie seus trabalhos com metas colossais, dando a mobilidade humana, cidadania, gentileza, melhor pedagogia e respeito à vida.

* 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.

Estudos da Hidrovia Brasil-Uruguaí são entregues ao Governo Federal

Integração logística entre os países vai garantir tráfego seguro de embarcações e o escoamento de cargas pelo Porto de Rio Grande (RS)

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, recebeu no último dia 13 de abril os estudos para o projeto de concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul. Conhecida como hidrovia Brasil-Uruguaí, o projeto é o primeiro do transporte hidroviário qualificado

no Programa de Parcerias de Investimentos e vai garantir tráfego seguro de embarcações e o escoamento de cargas pela região sul do continente sul-americano. O ministro recebeu o projeto das mãos do embaixador do Uruguaí, Guilherme Valles.

“O Brasil e o Uruguaí têm uma história grande. São mais do que países irmãos. Nós compartilhamos mais de mil quilômetros de fronteira e mantemos um expressivo comércio bilateral da ordem de US\$ 3 bilhões por ano. Somos unidos por laços históricos, econômicos e culturais. O que queremos é ver essa hidro-

via operando e a região fronteiriça, sobretudo no sudeste gaúcho e no nordeste do Uruguaí, prosperando”, disse o ministro Marcelo Sampaio.

O projeto, com valor estimado de R\$ 30 milhões, vai viabilizar o acesso de embarcações uruguaíais ao porto de Rio Grande (RS) por meio da conexão hidroviária entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos. A dragagem e sinalização serão pelo canal de São Gonçalo, que conecta ambas as Lagoas, no trecho entre o Canal do Sangradouro (Extremo Norte) e o Canal de Acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar (Extremo Sul).

Processo de concessão

O Governo Federal vai revisar os estudos e, se necessário, complementá-los com o apoio da CAF (Banco de desenvolvimento da América Latina). Após a revisão dos estudos, será aberta consulta pública para recebimento de contribuições da sociedade e posteriormente, os estudos serão enviados para a análise prévia do Tribunal de Contas da União (TCU). Caso aprovado, o documento segue para elaboração e publicação de edital de concessão pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e, por fim, o agendamento do leilão.

Investimento do Estado em rodovias federais já ultrapassa R\$ 100 milhões

Anunciado no começo de 2021, o investimento do Governo do Estado para acelerar obras em rodovias federais está em pleno andamento. Desde outubro do ano passado, quando começaram os pagamentos, a administração estadual já repassou R\$ 106 milhões para as empreiteiras responsáveis pelos trabalhos. O montante equivale a cerca de 23% do total a ser empenhado, de R\$ 465 milhões. Além das duplicações das BRs 470 e 280, o dinheiro também auxilia nos trabalhos de restauração da BR-163, no Extremo Oeste, e na finalização da BR-285, no trecho da Serra da Rocinha, Sul do Estado.

O governador Carlos Moisés afirma que a injeção de valores é necessária diante da morosidade dos trabalhos realizados até 2021. Ele resalta que o Governo do Estado está aportando recursos em rodovias federais, estaduais e também municipais.

“Estamos colocando o dinheiro nas obras mais importantes para a população de Santa Catarina. Não importa se elas são federais, estaduais ou municipais. Quem trafega por elas somos nós, catarinenses. As duplicações da 470 e 280 tirarão da agenda dois gargalos para o nosso desenvolvimento, trazendo mais segurança e salvando muitas vidas. O mesmo acontece na BR-163, lá no Extremo Oeste. Na Serra da Rocinha, criaremos um corredor que facilitará o escoamento da produção gaúcha pelo Porto de Imbituba”, destaca o chefe do Executivo estadual.

Dos R\$ 106 milhões investidos até o momento, pouco mais R\$ 40 milhões foram investidos no lote 1 da BR-470, entre Navegantes e o acesso para Luiz Alves. O lote 2 recebeu R\$ 18,5



milhões, enquanto os lotes 3 e 4 receberam R\$ 6,9 milhões e R\$ 4,5 milhões, respectivamente. Somados aos quase R\$ 2 milhões gastos em supervisão, chega-se a um montante de R\$ 72 milhões para acelerar a duplicação da principal rodovia do Vale do Itajaí. Ao todo, o Governo do Estado investirá R\$ 300 milhões na obra.

BR-280

No trecho federal da BR-280, o investimento do Governo do Estado está concentrado na cidade de Araquari, onde foram repassados quase R\$ 8 milhões nos trabalhos de duplicação. No total, foram separados R\$ 50 milhões para a obra. O secretário de Estado da Infraestrutura, Thiago Vieira, explica que, além do

trecho federal, o Executivo catarinense também está investindo mais de R\$ 150 milhões na duplicação do trecho estadualizado da rodovia, em Guaramirim.

BR-163

No Extremo Oeste, o Governo do Estado irá repassar R\$ 100 milhões na revitalização da BR-163, entre São

Miguel do Oeste e Dionísio Cerqueira. Desse total, cerca de R\$ 11,5 milhões já foram pagos. A rodovia é considerada um importante corredor logístico, principalmente para o escoamento da produção agropecuária. Os serviços incluem a colocação de uma nova camada asfáltica. As pistas centrais serão em concreto (pavimento rígido), com a criação de terceiras faixas, assim como uma nova sinalização horizontal.

BR-285

Na Serra da Rocinha, no Extremo Sul catarinense, o Governo do Estado já pagou R\$ 13,5 milhões de um total de R\$ 15 milhões. A conclusão da BR-285, entre Timbó do Sul e a fronteira com o Rio Grande do Sul, representa a criação de um novo corredor entre Brasil, Argentina e Chile. Além disso, será facilitado o acesso dos produtores gaúchos ao porto de Imbituba, mais próximo do que o terminal da cidade de Rio Grande.



Governo de Santa Catarina estuda via expressa estadual alternativa à BR-470

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade vai estudar a possibilidade de construção de uma estrada estadual que sirva de rota alternativa à BR-470. A ideia preliminar é que a rodovia ligue Rio do Sul até a BR-101, contornando cidades importantes na região, como Rio do Sul, Indaial, Blumenau, Gaspar, Ilhota e Itajaí.

“A exemplo do que fizemos com o eixo Litoral - Norte, entre Joinville e Grande Florianópolis, vamos estudar a região para avaliar a possibilidade de se fazer uma via expressa estadual também no sentido Leste a Oeste. É um olhar para o futuro, es-

tamos projetando para criar soluções para Santa Catarina”, destaca o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira.

O edital para escolher a empresa que ficará responsável pela execução do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental foi lançado nesta terça-feira, 29. A escolhida terá oito meses para realizar a pesquisa e a previsão é de que o estudo tenha o investimento de cerca de R\$ 1,3 milhão.

A ideia é de que essa nova via expressa tenha seis pistas (três em cada sentido) e cerca de 105 quilômetros. O objetivo é atender a demanda,

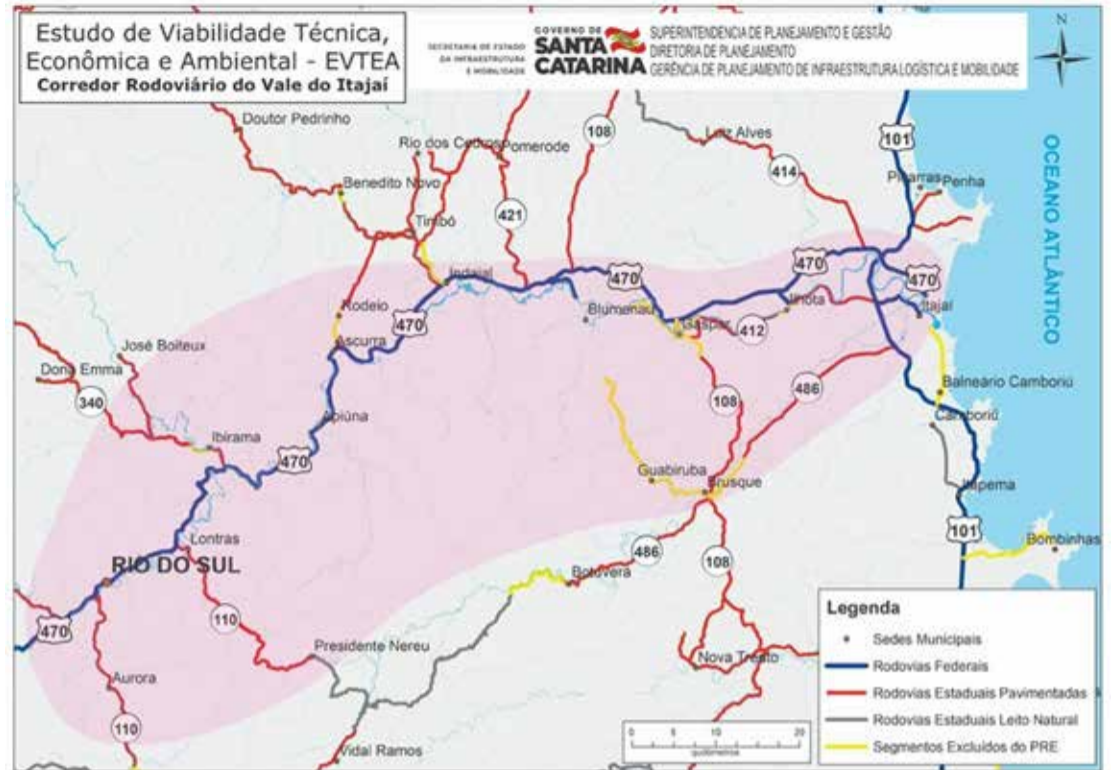
principalmente de cargas, com origem no Alto Vale do Itajaí e em todo o Oeste Catarinense e o Planalto Serrano que tenha como destino a região da Foz do Rio Itajaí, desviando-a do tráfego urbano e regional existente ao longo da rodovia BR-470 em todo o Médio Vale do Itajaí.

Algumas diretrizes do estudo que vai apontar se a nova via expressa é viável:

- Iniciar-se a sudoeste, entroncar-se com a rodovia SC-108, que dá acesso a Brusque;
- Desenvolver-se na direção oeste entre os limites sul dos perímetros urbanos de

Gaspar, Blumenau e Indaial e os limites norte do Parque Nacional da Serra do Itajaí;

- Seguir, preferencialmente, paralelamente à rodovia BR-470 e seu fim deve ocorrer na rodovia BR-470, no município de Rio do Sul, próximo ao limite municipal de Lontras.



Lançado edital de inovação para a mobilidade intermunicipal de Santa Catarina

A Secretária de Estado da Administração (SEA) e a Secretária de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) lançaram no dia 8 de abril, um Desafio de Inovação para Captura e Visualização de dados do transporte público intermunicipal de Santa Catarina.

Por se tratar de um desafio complexo, a SIE procurou o Laboratório de Inovação do Governo (Nidus), vinculado à SEA. O laboratório tem uma metodologia exclusiva para entender os problemas públicos. O trabalho conjunto mapeou o ambiente do transporte intermunicipal e as dificuldades em manter dados atualizados e em tempo real dos passageiros e linhas de transporte.

O mapeamento mostrou que as concessões ainda precisam ser regularizadas, pois o Poder Público não dispõe de informações suficientes para deflagrar o processo licitatório. O objetivo da regularização, então, é garantir que as empresas ofereçam um serviço adequado, com linhas e horários que atendam a necessidade da população, de forma transparente e auditável.

Para que o Estado seja capaz de



realizar as licitações, são necessários dados da movimentação da população no território. Atualmente, há 70 operadoras, com cerca de 1,2 mil veículos operando em 564 linhas. Mensalmente, essas empresas submetem dados com a quantidade de passageiros por linha em um portal eletrônico da SIE, estratificados com a quantidade de bilhetes totais, isentos ou com descontos (idosos e estudantes, por exemplo).

Uma parcela de empresas utiliza sistemas de bilhetagem eletrônica,

que permitem a venda antecipada de créditos ou bilhetes de forma online, via aplicativos ou em guichês. Porém há empresas que operam de forma analógica, quer seja em guichês ou no embarque de passageiros ao longo do trecho, onde o registro é feito pelo motorista ou por um cobrador.

Um dos principais problemas é que os dados enviados pelas empresas acabam prejudicando a auditoria. Eles são autodeclarados e apresentados de forma consolidada por linha e mês,

impossibilitando um detalhamento para saber a demanda em cada horário, dia, trecho ou sentido (ida ou volta). Pelo fato de não existir monitoramento em tempo real da frota e da rota percorrida, há dificuldade de detectar problemas na operação, fiscalizar ou tomar ações de maneira mais rápida.

De forma geral, o desafio que impacta o Estado é não possuir os dados precisos para o planejamento, a operação e a fiscalização do transporte, além de não dispor das informações necessárias para a licitação das concessões, essencial para o cumprimento da exigência constitucional e à garantia da estabilidade no sistema de mobilidade da população.

Essa é a terceira fase do ciclo de inovação aberta, onde os órgãos terminam o mapeamento de suas demandas e abrem os desafios para que o ecossistema de inovação possa sugerir soluções, nos próximos 30 dias. A próxima fase é de estudo técnico e testagem das soluções apresentadas.

Para inscrever soluções neste desafio, basta acessar o site no Laboratório de Inovação.



JUDICIÁRIO



STJ confirma anulação de multas aplicadas sem dupla notificação

A segunda turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) confirmou a necessidade de envio de dupla notificação para as empresas proprietárias de veículos conduzidos por funcionários ou locatários, quando esses cometem infrações de trânsito. Com isso, na prática, o órgão uniformizou o entendimento da Justiça sobre o assunto e tornou nulas as penalidades aplicadas quando esse procedimento não foi obedecido.

Um dos exemplos do tipo de reação que essa decisão pode gerar ocorreu com a Car Rental Systems do Brasil, antiga Hertz e atual Localiza-Hertz, locadora de veículos que entrou com um mandado de segurança, baseado nesta tese, contra a Secretaria de Transportes da Prefeitura de Campinas, pedindo justamente a anulação das penalidades recebidas neste contexto. Na ocasião, a 3ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça de São Paulo acatou os argumentos e isentou a empresa de pagar um total de R\$ 552.947,90 em multas.

A polêmica em torno do assunto se refere à situação na qual os funcionários de uma empresa de frota ou os locadores de veículos cometem infrações de trânsito usando os automóveis dessas empresas. Nestes casos, a lei responsabiliza a pessoa jurídica proprietária do carro pela indicação do condutor infrator para fins de punição individualizada a ele. Quando isso não acontece, ou seja, a empresa não indica o motorista, ela incorre em uma nova infração e deverá arcar com o valor da multa da infração de trânsito e também da não indicação de condutor. O fator em discussão se refere à necessidade ou não de que o órgão fiscalizador emita uma nova notificação, após expirado o

prazo concedido.

O caso havia sido julgado em outubro de 2021 quando a tese da necessidade da dupla notificação apresentada pelo SINDLOC/SP (Sindicato das Empresas Locadoras de Veículos Automotores do Estado de São Paulo) saiu vitoriosa. Em fevereiro deste ano, ao analisar Agravo Interno contra essa decisão, o ministro Herman Benjamin, relator do caso sentenciou: “Em se tratando de multa aplicada às pessoas jurídicas proprietárias de veículo, fundamentada na ausência de indicação do condutor infrator, é obrigatório observar a dupla notificação: a primeira que se refere à autuação da infração e a segunda sobre a aplicação da penalidade, conforme estabelecido nos artigos 280, 281 e 282 do CTB”.

O advogado Ubaldo Juveniz Dos Santos Junior, que representou tanto o SINDLOC/SP como a CAR Rental nos dois processos explica que a posição adotada pelo STJ passará a ser usada como referência e jurisprudência para casos relacionados a este tema em todo o país. “Destá forma, qualquer pessoa jurídica multada no Brasil por não identificação de condutor, na chamada Multa NIC, que questionar judicialmente o pagamento desta infração por não ter recebido a dupla notificação, terá grandes chances de vitória”, afirma.

Segundo o Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos, produzido pela Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (ABLA), a partir de dados do Serpro (Serviço Federal de Processamento de Dados), o Brasil possui 13.903 locadoras ativas que movimentam uma frota de 1.136.517 entre automóveis e comerciais leves.

STJ suspende decisão que impedia redução de pedágio por falta de conservação de rodovias federais

O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Humberto Martins, suspendeu uma decisão judicial que impedia a redução da tarifa de pedágio cobrada por concessionária de trechos de rodovias federais na Bahia que não teria feito os investimentos previstos no programa de concessão para a execução de serviços de manutenção viária.

Segundo Humberto Martins, a suspensão da aplicação do desconto de reequilíbrio na tarifa de pedágio implica impedir a regular execução do contrato de concessão, em prejuízo dos usuários das rodovias.

Para Humberto Martins, a suspensão do desconto de reequilíbrio impede a regular execução do contrato de concessão, em prejuízo dos usuários das rodovias.

“A decisão impugnada prejudica a economia e a ordem públicas, porquanto prejudica todo o esforço administrativo realizado em prol da prestação do serviço público de forma mais eficiente. Deve, portanto, haver a continuidade do debate fático-jurídico na instância originária, com a consequente instrução probatória, antes de decisão que já inviabilize a execução contratual tal qual determinada pela agência, conforme sua competência legal e expertise técnica”, afirmou.

Redução tarifária é mecanismo de reequilíbrio econômico do contrato

A determinação de Martins – válida até o trânsito em julgado da ação principal – atende a requerimento apresentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) contra a decisão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) que afastou a incidência da redução tarifária após pedido de tutela cautelar antecedente feito pela concessionária.

Na origem, a empresa entrou com ação contra a aplicação da redução tarifária pela ANTT, e a sentença estabeleceu que a agência reguladora não deveria punir a concessionária por eventual inexecução de serviços de conservação e melhoria das rodovias antes da conclusão da primeira revisão quinquenal do contrato de concessão. A ANTT requereu efeito suspensivo para a sua apelação, o que foi negado pelo TRF1 – mantendo-se, assim, os efeitos da sentença.

Segundo a concessionária, o rebaixamento de tarifa promovido pela ANTT estaria descumprindo a ordem judicial



Ministro Humberto Martins

expressa na sentença e confirmada pelo TRF1. A agência, por sua vez, rebateu o argumento de que a redução tarifária constituiria penalidade contratual, explicando que o desconto de reequilíbrio é um mecanismo pactuado entre as partes no contrato de concessão para a manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro, em caso de atraso ou inexecução de obras viárias, de modo que o concessionário seja remunerado apenas pelo serviço efetivamente disponibilizado ao usuário.

Preço cobrado do usuário final deve corresponder à qualidade do serviço

Em sua decisão, o ministro Humberto Martins observou que a composição da tarifa de pedágio segue critérios que nada têm a ver com a aplicação de penalidades administrativas por descumprimento de obrigação contratual. Segundo o presidente do STJ, o valor da tarifa pública deve ser consequência direta do serviço oferecido ao usuário.

“A redução da tarifa não está punindo a concessionária por não cumprir obrigação da qual está isenta no momento; a redução está apenas reconhecendo a impossibilidade de se cobrar do usuário um valor total por serviço prestado a menor”, explicou.

Ele ressaltou, ainda, que impedir a regular execução do contrato administrativo configura lesão à ordem e à economia públicas, pois se trata de medida que retira a economicidade dessa relação jurídica, com suas bases próprias para a formação do preço da tarifa.

LEGISLATIVO



Alerta de ponto cego poderá se tornar obrigatório em veículos automotores

Projeto de Lei do Senado pretende alterar o CTB para incluir o sensor de colisão lateral ou alerta de ponto cego como equipamento obrigatório dos veículos.

Incluir no rol de equipamentos obrigatórios dos veículos o sensor de colisão lateral – alerta de ponto cego. Esse é o tema do PLS 673/22 que tramita no Senado Federal.



De autoria da senadora Eliziane Gama (CIDANIA/MA), o texto pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O PLS deve incluir o sensor de colisão lateral (alerta de ponto cego) como equipamento obrigatório dos veículos. Ficaria a cargo do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentar a matéria.

Ainda de acordo com o PLS, a implementação ocorreria de forma progressiva. Primeiro, seria incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, bem como fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e dos respectivos cronogramas de implantação. E, a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados.

Conforme a justificativa da senadora, dados divulgados pelo Insurance Institute for Highway

Safety – IIHS mostram que a detecção de pontos cegos reduz em 14% os acidentes de mudança de faixa. Assim como reduz as taxas de sinistros de seguro que cobrem danos a outros veículos.

“Dessa forma, acredito que a adoção dos sensores de ponto cego como equipamento obrigatório nos veículos automotores, por exemplo, contribuirá para a redução do número de acidentes em nossas vias. Compreendo que esse dispositivo auxiliará os motoristas na condução segura dos veículos”, explica.

Custos

Ainda conforma Eliziane Gama, o custo não seria tão alto para a implantação do dispositivo em comparação com o benefício que traz. “A inclusão desse equipamento como item obrigatório não afetará significativamente os preços dos automóveis. Isso porque a aquisição deste tipo de dispositivo tem um valor, para alguns modelos, inferior a R\$ 400,00”, conclui.

Canal oficial de denúncias de infrações de trânsito poderá se tornar realidade

É o que prevê o PL 856/22 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados. O objetivo é criar um canal para que o cidadão faça denúncias de infrações de trânsito.

Criar um canal de comunicação pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito para receber denúncias de infrações de trânsito. Esse é o tema do PL 856/2022 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Paulo Bengtson (PTB/PA), o texto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para prever que os órgãos e entidades executivos rodoviários e de trânsito dos Municípios, dos Estados e do Distrito Federal, bem como a Polícia Rodoviária Federal, manterão canal de comunicação para o recebimento de denúncia sobre infração de trânsito.

Ainda conforme o PL, a matéria

deverá ter regulamentação pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

JUSTIFICATIVA

Segundo o deputado, o número de acidentes de trânsito é assustador no País e o desrespeito às normas de trânsito é, sem sombra de dúvida, a causa maior dessa tragédia. “Diante dessa realidade, a colaboração do cidadão com a autoridade de trânsito é de extrema importância para a efetividade da fiscalização e a redução dessa sensação de impunidade”, argumenta.

Ainda conforme Bengtson, a ideia é que o cidadão tenha um canal onde possa denunciar às autoridades competentes eventuais infrações presenciadas por ele no trânsito, para que se possa tomar as providências cabíveis. “Apesar da atuação dos agentes policiais e de trânsito, sabemos que as entidades

fiscalizadoras não estão aparelhadas de forma satisfatória para atuar em todas as frentes para as quais são convocadas”, conclui.

FISCALIZAÇÃO POR

VIDEOMONITORAMENTO

Atualmente o órgão de trânsito não pode multar através de fotos e vídeos enviados pelo cidadão. A autuação apenas é possível com a presença de um agente de trânsito.

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) consolidou recentemente as normas de fiscalização de trânsito por intermédio de videomonitoramento. No entanto, nesses casos a autoridade ou o agente da autoridade de trânsito, exercem a fiscalização remota por meio de sistemas de videomonitoramento. Ao detectar “online” as infrações por descumprimento das normas gerais de circulação e conduta é possível autuar condutores e veículos.

PL que obriga condutor alcoolizado a indenizar vítima de acidente pode ser votado em breve

O PL, aprovado em caráter de urgência, prevê que o condutor alcoolizado deverá reparar integralmente os danos causados à vítima de acidente de trânsito.

Foi aprovado em regime de urgência, o Projeto de Lei 3125/21, que pretende responsabilizar civilmente o condutor alcoolizado ou que esteja sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que altera a capacidade de discernimento, que provocar acidente com dolo ou culpa.

Agora, o Plenário pode votar a proposta nas próximas sessões.

De acordo com o deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), autor do projeto, o texto altera o Código de Trânsito Brasileiro para obrigar o condutor que causar acidente de trânsito com dolo ou culpa e que esteja sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa a reparação integral dos danos causados à vítima.

Ainda segundo o PL, na fixação da pena, o juiz determinará o valor da indenização para a reparação dos danos materiais, bem como os danos morais causados à vítima. E, mais, o magistrado poderá fixar cumulativamente, pensão vitalícia no caso de imobilidade permanente da vítima ou à família, na hipótese de a vítima ser provedora do sustento familiar.



NÚMEROS ASSUSTADORES

Conforme Ribeiro, em sua justificativa, os números são assustadores e tem provocado muito sofrimento nas famílias brasileiras.

“Não são raros os registros de famílias que são destruídas pela irresponsabilidade de motoristas. Estes ainda insistem em consumir bebida alcoólica e conduzir veículo automotor”, argumenta o deputado.

COMO FUNCIONA O REGIME DE URGÊNCIA

Um projeto de lei pode passar a tramitar em regime de urgência se o Plenário aprovar requerimento com esse fim. Geralmente, nesse sentido, a aprovação de urgência depende de acordo de líderes. As informações são da Câmara dos Deputados.

É possível, por exemplo, votar o projeto em regime de urgência rapidamente no Plenário, sem necessidade de passar pelas comissões. Os relatores da proposta nas comissões dão parecer oral durante a sessão, permitindo a votação imediata.



Baixa visibilidade em rodovias: VEJA COMO AGIR!

Atitudes simples em condições de baixa visibilidade em rodovias como neblina, cerração, fumaça e penumbra podem salvar vidas. Veja as dicas!

Ver e ser visto é condição essencial para um trânsito seguro. Algumas circunstâncias podem comprometer essa visibilidade e, para isso, existem técnicas que contribuem para evitar a ocorrência de acidentes em condições de baixa visibilidade em rodovias.

Além de condições de pouca luminosidade natural como à noite, amanhecer e entardecer por exemplo, situações meteorológicas também podem comprometer a visibilidade, como: a neblina e a chuva.

Até mesmo a fumaça, que não se enquadra nessas categorias, é uma condição adversa que pode provocar acidentes causados por baixa visibilidade.

Segundo o Anuário Estatístico da Polícia Rodoviária Federal (PRF) de 2020, quase 15% dos acidentes registrados nas rodovias federais aconteceram em condições meteorológicas de baixa visibilidade.

Além disso, se analisarmos os dados conforme o horário da ocorrência, é possível concluir que a maioria deles acontece entre 17h e 19h.

É nesse horário que acontece o que se chama de penumbra ou lusco-fusco, uma situação de pouca luminosidade que ocorre, por exemplo, ao anoitecer e ao amanhecer. Ela é considerada perigosa pois contornos e cores ficam pouco definidos, o que torna mais difícil reconhecer objetos, avaliar corretamente distâncias e, principalmente, ver e ser visto.

Para dirigir em situações de baixa visibilidade causada por NEBLINA e FUMAÇA em rodovias, alguns cuidados precisam ser tomados. Veja as orientações da PRF:

- Fechar os vidros;
- Diminuir a velocidade, mas sem freadas bruscas;
- Manter o farol baixo ligado. Além disso, nunca usar o farol alto nessas situações;
- Manter sempre uma distância segura em relação ao veículo que está à frente;
- Sinalizar qualquer mudança de direção;
- Não parar no acostamento, mas se precisar, parar o mais afastado possível da pista de rolamento e, após imobilizado, ligar o pisca-alerta;
- Jamais ligar o pisca-alerta com o veículo em movimento;
- Caso se deparar com uma cortina de fumaça, assim como a neblina, nunca parar sobre a pista e só fazer a travessia se houver visibilidade suficiente. Além disso, ligar o sistema de ventilação no modo recirculação para evitar que a fumaça entre no veículo.
- Já, em situações de PENUMBRA ou LUSCO-FUSCO, os cuidados são:
 - Manter as luzes do veículo em perfeito funcionamento;
 - Manter os faróis regulados e limpos;
 - Usar o farol baixo;
 - Observar que a velocidade segura será inferior àquela que se pratica durante o dia;
 - Redobrar a atenção;
 - Aumentar a distância de segurança.

Condutor com CNH vencida há mais de cinco anos precisa de curso de atualização. ENTENDA!

Sempre que um condutor fica com a CNH vencida há mais de cinco anos no ato da renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é exigido um curso de atualização.

A determinação está na Resolução 789/20 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que prevê, também, a realização do curso de atualização para renovação da CNH para os condutores que em sua formação, não tenham recebido instrução de direção defensiva e primeiros socorros.

Conforme a norma, o curso pode ser realizado de maneira presencial ou à distância. No curso presencial, com carga horária de 15 horas-aula, o condutor não precisa fazer a prova no Departamento Estadual de Trânsito (Detran). Agora, no modelo à distância, é preciso fazer uma prova e obter aproveitamento mínimo de 70%.

Exame de aptidão física e mental

De acordo com a nova legislação em vigor no Brasil, o vencimento do exame de aptidão física e mental, que faz parte do processo de renovação da CNH, é de:

- 10 anos para condutores de até 50 anos de idade.
- 5 anos para os condutores de 50 a 70 anos.
- 3 anos para condutores acima de 70 anos.

CNH vencida na pandemia

A pandemia causada pela Covid-19 atingiu o Brasil em vários aspectos. Um deles afetou o sistema de trânsito brasileiro, tanto em relação aos processos quanto à fiscalização de trânsito.

A renovação da CNH, por exemplo, foi um dos processos que a pandemia afetou

diretamente. No ano passado, houve a interrupção do processo em todo Brasil, sem distinção. Em novembro, após uma aparente melhora nos níveis sanitários, o Contran, através da Res. 805/20, refez o cronograma de renovação da CNH, bem como de outros procedimentos que sofreram interrupção. Novamente a decisão valia em todo território nacional.

Aí veio o ano de 2021. Com o agravamento da situação pandêmica, alguns Detrans, por exemplo, solicitaram a suspensão dos prazos novamente. Foi então que o Contran definiu prazos diferenciados para cada estado.

Conforme Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, os motivos pelos quais existe tal regra estão relacionados ao fato de que o trânsito é muito dinâmico.

“A população cresce, a frota de veículos aumenta. As tecnologias aparecem, novos hábitos se impõe e o trânsito muda e muitas vezes. Não só a tecnologia disponível nos veículos, mas a estrutura das vias. E, invariavelmente, nesse intervalo de tempo, muda muita coisa na legislação”, explica.

Ainda de acordo com o especialista, estudar sempre é bom. “Conhecimento, não ocupa espaço e como é obrigatório, não há o que se questionar. Vamos lá, então, aprender um pouco mais sobre trânsito e mobilidade que são assuntos tão importantes. Ou seja, eles fazem parte de nossas vidas de forma tão contundente que nunca é demais estudar o assunto”, finaliza.



Aumento da gasolina faz pedidos por habilitações para motociclistas crescerem 65% em São Paulo

Com reajuste médio de 7% no preço do combustível, o número de pessoas que pediram por habilitações para motociclistas foi o maior dos últimos dois anos.

As motocicletas têm sido uma boa saída para quem quer fugir dos altos preços dos combustíveis e do trânsito nas grandes cidades. Levantamento exclusivo do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran/SP) indica que o número de primeiras habilitações para motociclistas (categoria A) emitidas em março deste ano cresceu 64,7% no Estado de São Paulo, se comparado com o mês de fevereiro.

Foram 2.002, contra 1.214 no mês passado. Esse é o maior número registrado desde janeiro de 2020, quando 2.104 habilitações para motociclistas foram emitidas. Esse crescimento em março coincide com a alta no valor da gasolina, que aumentou 6,9% no período, e atualmente está, em média, na casa dos R\$ 7,32 por litro, segundo levantamento do Índice de Preços Ticket Log, empresa de gestão de frotas que monitora os preços de 21 mil postos do país. Até agora, este é o preço mais alto pago no litro da gasolina pelos brasileiros em 2022. Em

janeiro e fevereiro, o gasto médio dos motoristas era, respectivamente, de R\$ 6,908 e R\$ 6,880 por litro.

Assim, os veículos de duas rodas são opções interessantes para quem procura gastar menos com gasolina. Com apenas um litro de combustível, motos, scooters e motonetas podem rodar até 50 km. Um carro popular dentro das melhores condições circula em média de 14 a 19 km/l com a mesma quantidade do combustível.

A alta reflete a busca por um combustível mais econômico.

“Os números mostram que a troca do carro pela moto é uma das alternativas encontradas para condutores que circulam constantemente. Mas é muito importante que todos os cidadãos façam todo o processo de habilitação de forma correta, nas autoescolas credenciadas pelo Detran.SP”, destaca Neto Mascellani, diretor-presidente do Detran/SP.

O presidente do Sindautoescola.SP, José Guedes Pereira, acredita que, além da alta do combustível, esse aumento tem relação com o desemprego causado pela pandemia. “Em março, o principal fator pelo aumento foi a alta dos combustíveis, pois rodar de motocicleta gera



um melhor custo para quem trabalha com o veículo. Mas, durante a pandemia, a procura deu sinais de evolução, pois muitas pessoas que perderam ou tiveram o salário reduzido viram o veículo de duas rodas como uma ferramenta para fonte de renda”, destaca Guedes.

Facilidade no deslocamento

Por conta do trânsito das grandes cidades, muitos motoristas optam pela motocicleta, pois, além da economia, elas possuem dimensões menores e com isso, rodam com maior rapidez quando

comparadas a um automóvel.

“Rodar de moto é melhor no trânsito, pois elas são menores e mais ágeis. O condutor não precisa pagar estacionamento também, como com um carro, por exemplo. Além disso, na capital paulista, o motorista consegue usar a moto no dia do rodízio municipal. É outro grande benefício para quem trabalha com o veículo todos os dias”, explica Gilberto Almeida dos Santos, o Gil, presidente do SindimotoSP e da Febramoto.

Uber Moto já está em funcionamento em vários estados brasileiros

A Uber amplia a sua oferta de serviços com a chegada da nova modalidade – Uber Moto. Ela traz oportunidades para os motociclistas da plataforma ampliarem o portfólio de serviços, incluindo a entrega de pedidos de Uber Eats, realizar viagens de Uber Moto e entregas de itens com o Uber Flash Moto.

A nova modalidade já em circulação em São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Minas Gerais. E, em breve, haverá o lançamento no Paraná, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Rondônia, Maranhão e Bahia. A intenção é proporcionar aos usuários, deslocamento por um valor de corrida reduzido, abaixo, inclusive, do preço oferecido pela modalidade do UberX, mantendo uma série de recursos de segurança, como seguro para acidentes pessoais tanto para usuários quanto para parceiros.

Segurança e saúde

De acordo com a empresa, todas as viagens feitas com a Uber, seja de carro ou, agora, por moto, incluem, entre outras medidas, a checagem de antecedentes dos parceiros e dão aos usuários a possibilidade de compartilhar com seus contatos a placa, a identificação do condutor e sua



e localização no mapa, em tempo real.

Além disso, a empresa investe em iniciativas educacionais direcionadas aos motociclistas do Uber Moto. Eles receberão conteúdo educacional sobre segurança viária, estimulando a direção segura e o respeito às leis de trânsito.

E, os cuidados não param por aí. Embora o uso de máscara esteja sendo suspenso nas cidades brasileiras, a Uber mantém a atenção com a saúde dos seus motociclistas parceiros e usuários. E, por isso, contratou o médico Alexandre Naime Barbosa, chefe do Departamento de Infectologia da Unesp e consultor para Covid-19 da Sociedade Brasileira de Infectologia e da Associação Médica Brasileira, para validar um protocolo de prevenção ao coronavírus específico para o Uber Moto.

Entre as recomendações feitas estão a continuidade da higienização das mãos e superfícies da moto com álcool em gel. Além disso, que os usuários levem seus próprios capacetes, ou que capacetes extras sejam higienizados com produtos específicos e usados com toucas higiênicas – que podem ser fornecidas pelos condutores e reembolsadas pela Uber.

Cuidados dos Passageiros

- Verificar se o serviço em sua cidade está autorizado pela prefeitura ou Distrito Federal;
- analisar visualmente as boas condições da motocicleta, como pneus e retrovisores;
- verificar se a placa da motocicleta e o condutor são os indicados no aplicativo;
- procurar usar roupas que protejam melhor o corpo e calçados que se firmem nos pés;
- tomar cuidado com o escapamento quente da motocicleta;
- segurar firme no colete do motociclista ou nos pontos específicos fixados na motocicleta;
- ter consciência que a motocicleta é um veículo de apenas dois ocupantes;

- saber que o transporte em motocicletas de criança menor de 10 anos de idade ou que não tenha condições de cuidar da própria segurança é proibido;

- não usar o serviço do Uber Moto se estiver sob efeito de álcool. Isso porque estando com sua capacidade psicomotora alterada – mesmo como passageiro – a atitude colocará em risco a segurança;
- colocar o capacete, usar a viseira e a cinta jugular devidamente ajustada;
- fazer a avaliação do motorista no próprio aplicativo.

Impactos na Segurança Pública

De acordo com a Inspectora da PRF, não é possível dimensionar o impacto desta modalidade de serviço de transporte individual no trânsito, devido à falta de dados estatísticos. Porém, já se sabe de antemão que os acidentes envolvendo motocicletas têm demandado um esforço muito grande por parte do Sistema Nacional de Trânsito. Isso porque os motociclistas, juntamente com os ciclistas e pedestres, são os usuários mais vulneráveis do trânsito, independentemente de quaisquer outras condições.



CARTAS

MULHER

Muito legal saber que as mulheres estão totalmente ligadas ao trânsito desde a sua criação. Nunca tinha ouvido falar que uma mulher tinha sido a primeira piloto de testes, nem mesmo, a principal financiadora. Parabéns pelo editorial e parabéns a todas as leitoras motoristas deste periódico.

Olga Nunes – Campo Grande/MS

CICLOMOTORES

Super importante o esclarecimento de que não existem modelos de motocicletas que não exigem CNH. Infelizmente, existe muita gente ignorante de informação que fica passando inverdades para frente, sem pensar nas consequências. Ou pior, colocando esses ciclomotores sob a responsabilidade de crianças e adolescentes, colocando a vida deles e de outros em risco.

César Veiga – São José/SC

SEGUNDAS CHANCES

Importante a reflexão proposta pelo Espaço Livre! Realmente, no trânsito, muitas vezes não temos segundas chances. Por isso, precisamos rever, o quanto antes, nossas ações, comportamentos e responsabilidades. Ainda que essa Segunda Década de Ação para a Segurança no Trânsito nos tenha permitido uma nova oportunidade para buscar um trânsito mais seguro, para muitas famílias, as consequências da irresponsabilidade no trânsito foram fatais.

Mércia Souza – Joinville/SC

FLORIPA

Amo morar em Florianópolis, mas confesso que a falta de opções de ligação da Ilha com o continente é uma questão que me incomoda muito. Como bem destacou o presidente do Monatran, Roberto Bentes, a solução mais óbvia seria a implantação de um transporte marítimo de qualidade. Uma pena que ainda não saiu do papel.

Mônica Dock – Florianópolis/SC

TEMPO DE DESAFIOS

Gostei muito do artigo do Dr. José Roberto Dias! Realmente, dias difíceis como temos vivenciado podem ser salutares se formos estimulados a buscar soluções que transformem a nossa realidade. Espero que nossos governantes estejam atentos a esta grande oportunidade e aproveitem o momento.

Renan Tavares – Brasília/DF

FERROVIAS

Parabéns ao governador Carlos Moisés que autorizou o lançamento de dois editais de licitação para projetos que criam novas ferrovias em Santa Catarina. Tenho absoluta certeza de que o investimento em ferrovias é a única saída para a nossa tão complicada mobilidade. Diminuir o número de caminhões nas estradas e diminuir custos de transportes fará toda a diferença para o nosso Estado.

Erick da Rosa – Chapecó

VIOLÊNCIA

O artigo do Dr. Dirceu, como sempre, foi muito esclarecedor! É fundamental que as famílias estejam atentas a comportamentos psicóticos em seus entes e, de que alguma maneira, procurem ajudar seu familiar a vencer esse distúrbio ou, pelo menos, não pegar o volante. É lamentável quando vemos pessoas desequilibradas descontando suas dores ao volante e prejudicando a outros.

Simone Lima – Rio de Janeiro/RJ

ÁLCOOL

Lamentável o resultado do estudo que aponta crescimento do número de condutores que dirigem alcoolizados. É uma prova incontestável da falta de amor ao próximo e a si mesmo. Uma total falta de responsabilidade que pode ser fatal para todos os envolvidos. Será que um dia o brasileiro irá tomar consciência de suas responsabilidades?

Carlos Magno – Cuiabá/MT

CRLV

Achei super sensata a decisão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) de determinar que os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) voltem a emitir o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) por meio físico, em papel moeda. Embora goste das facilidades que o mundo digital nos proporciona, neste caso, creio que seja necessário haver o documento físico justamente por questões de segurança.

Melquíades Valentim – Porto Alegre/RS

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 173. Disputar corrida:
 Infração - gravíssima;
 Penalidade - multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;
 Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.
 Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses da infração anterior.

Carros elétricos terão que emitir sons visando a segurança no trânsito

Mal chegaram ao mercado e os carros elétricos já causam repercussão no mundo todo. A preocupação está no silêncio dos motores que tornou-se uma prioridade em diversos países visando a segurança de pedestres e de outros veículos.

Nos Estados Unidos e na Europa, por exemplo, leis já exigem que os carros elétricos emitam um som para alertar pedestres e outros motoristas de sua aproximação. Não houve, ainda, determinação quanto à especificidade do som a ser emitido. No entanto, a indicação é de que se aproxime ao som de um motor a combustão, para que seja identificado como o barulho de um carro.

NO BRASIL

Com a transição dos veículos à combustão para a tração elétrica, houve, também, uma significativa alta no número de sinistros de trânsito, principalmente envolvendo os pedestres. Isso se dá pelo hábito desse usuário se orientar por meio da informação sonora vinda dos veículos.

Thiago Sugahara é vice-presidente de

Veículos Leves da Associação Brasileira do Veículo Elétrico – ABVE, e Gerente de Assuntos Governamentais da Toyota do Brasil. Foto: Arquivo Pessoal

Neste sentido, o vice-presidente de Veículos Leves da Associação Brasileira do Veículo Elétrico – ABVE, e Gerente de Assuntos Governamentais da Toyota do Brasil, Thiago Sugahara, reforça que a introdução de veículos eletrificados no Brasil amplia também as discussões em torno da segurança dos pedestres, que podem ser surpreendidos pela falta de barulho.

“A indústria já trabalha com a ampliação de equipamentos de segurança ativa. E, nesse caso específico, a introdução de avisos sonoros é uma opção para ampliar a atenção das pessoas diante do trânsito de veículos ‘ultrassilenciosos’, ressalta.

No Brasil, os carros elétricos devem emitir sons em velocidades abaixo de 20 km/h ou ao engatar a marcha ré. No entanto, o som emitido pela rotação dos pneus não é suficiente para que pedestres



ou outros veículos percebam a aproximação de um desses carros.

Para tanto, será necessário adotar um padrão para que motoristas e pedestres reconheçam os sons de alerta de carros elétricos. Caso contrário, se algum veículo apresentar um som diferente para cada situação, não haverá como identificar qual sinalização está sendo feita ou algum tipo de referência de orientação, como por exemplo, se o condutor está estacionando, se afastando ou se aproximando,

se o veículo está parado, em movimento para frente ou de marcha ré.

REGULAMENTAÇÃO

De acordo com informações da ABVE, há, neste momento, um debate dentro do governo e entre as empresas sobre regulamentação de carros elétricos. Os avisos sonoros são um dos itens dessa pauta. Embora ainda esteja em nível técnico, a indústria se prepara para oferecer em breve respostas aos compradores sobre esse tema.

ESPAÇO LIVRE

Pedro Somma*



A era da nova mobilidade e um novo espaço para os carros

A discussão sobre a mobilidade do futuro é, acima de tudo, sobre integração entre diversas opções de transporte que tornam a jornada das pessoas mais fácil e conveniente. Dentre tais modais, um deles suscita debates em particular: o carro. Divisor de opiniões, entendo que não é possível (nem desejável) pensar em uma cidade em que eles não existam, mas seguramente é fundamental revisarmos o espaço que ocupam no ecossistema de mobilidade urbana.

Desde a segunda metade do século XX, o protagonismo dos carros na mobilidade urbana é evidente, contudo, diversas cidades recentemente vêm implementando iniciativas importantes para reduzir o seu uso, desde pedágios urbanos até restrição de vias e de velocidade. Os motivos para essas mudanças passam por questões econômicas e ambientais.

Em primeiro lugar, podemos perceber globalmente uma redução na compra de veículos novos. Nos últimos anos, o número de carros vendidos reduziu muito, principalmente na Europa, enquanto serviços de compartilhamento de carros seguem crescendo.

O benefício é óbvio: mais flexibilidade e economia.

Afinal, manter um carro tem custos que vão além do combustível e na maior parte do nosso tempo, não estamos efetivamente dirigindo ou nos deslocando. A posse de um carro é vista pelos mais jovens, inclusive, como um luxo dispensável. Isso reforça uma mudança no comportamento que promete ser longa.

Além disso, a questão energética é especialmente sensível: atualmente nada contribui mais para a po-

luição urbana do que o transporte. O uso intensivo de gasolina e diesel, combustíveis de origem fóssil, é comprovadamente um elemento agravador das mudanças climáticas, pauta crítica de discussão de governos ao redor do globo. Não à toa, o desenvolvimento de carros elétricos tornou-se fundamental para as montadoras. Ano após ano, elas apresentam novos modelos e investem na promoção da infraestrutura necessária para uma frota extensa de carros elétricos.

Se para a era da nova mobilidade o carro não é visto como o herói, como foi visto durante décadas, tampouco me parece correto enxergá-lo como um vilão. Ou seja, um elemento que coloca em risco as cidades sustentáveis. Em evento recente sobre a Mobilidade do Futuro, pude discutir sobre o papel do carro com representantes de Nova Iorque, Munique e Pequim.

Os investimentos em carros elétricos, que são menos poluentes, têm aumentado ano após ano. E mesmo as montadoras já começaram a desenvolver seus serviços de aluguel de carros, dado que cada vez mais pessoas preferem este tipo de serviço.

Ao mesmo tempo, a propósito cidades com altíssima proporção de viagens feitas por carros, o espírito já é outro: o carro tornar-se um auxiliar para o meio de transporte massivo, como ônibus e metrô, em especial em regiões mais distantes dos centros, estes geralmente mais densos, onde a disputa por espaço exige eficiência maior. Para tal, a construção de estacionamentos que funcionam como terminais intermodais tem sido importante para facilitar essa adesão. Centros mais

restritos aos carros exigem conexões mais bem desenhadas dentro do ecossistema de transporte.

É evidente que o cenário brasileiro, principalmente, o paulistano difere bastante daquele vivido em Munique, Nova Iorque ou Pequim. A desigualdade entre o centro e a periferia da cidade torna a discussão de mobilidade por aqui também uma discussão de acessos. E, no caso de São Paulo, o carro mais do que nunca, acaba se tornando um artigo de luxo – que a mobilidade não pode depender, mas pode se beneficiar também para a inclusão.

Nesse sentido, o principal novo papel do carro é conectar novas áreas aos centros urbanos por meio da integração aos modais massivos. Uma função da qual ele pode ser eficiente – ainda mais sendo elétrico.

A nova mobilidade se beneficia da integração. Afinal, as demandas das pessoas são tão diversas quanto elas mesmas e as necessidades mudam de acordo com a ocasião. Aplicativos que promovem esta integração e de forma eficiente, como a Quicko, se baseiam nas necessidades ocasionais para sugerir o melhor modal e, nesse contexto, o carro é um meio de transporte importante, mas de uma nova forma: sob demanda e elétrico, ou seja, mais acessível, flexível e sustentável. Para as cidades do futuro, precisamos de colaboração e nesse sentido, superar a ideia de que um protagonista é chave.

* CEO da Quicko

Distração é a causa de 18% dos acidentes de carro no mundo

Estudo mostra que 18% dos acidentes de carro no mundo têm como causa a distração ao volante. Além disso, a cada 25 segundos, uma pessoa morre e outras 58 ficam feridas por causa da desatenção.

Um estudo publicado pela revista científica canadense *Journal of Bone and Joint Surgery*, uma das mais importantes da área de ortopedia, divulgado pela Agência Brasil, mostrou que 18% dos acidentes de carro no mundo têm como causa a distração ao volante. Além disso, a cada 25 segundos, uma pessoa morre e outras 58 ficam feridas por causa das distrações.

Entre as distrações mais comuns citadas estão: o uso do celular, mexer no som do carro, conversar com passageiros e dar atenção a crianças que estão no banco de trás.

Segundo Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal, a capacidade intelectual do ser humano atualmente está classificada em oito inteligências. São elas: a da comunicação, a do raciocínio lógico, a da noção de espaço, bem como a da coordenação

motora, a do autoconhecimento e compreensão, a de se relacionar, a de se situar no meio ambiente e a da distinção e interpretação dos sons.

“Para cada tarefa que realizamos utilizamos várias dessas inteligências. A habilidade de dirigir ou pilotar exige do motorista a utilização de todas as oito”, argumenta.

O diretor científico da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), Flávio Adura, explicou que são diversas as distrações que tiram a atenção dos condutores. A entrevista foi dada à Agência Brasil. “Cerca de um terço dos motoristas brasileiros dirigem distraídos, com falhas de atenção ao conduzir. Como por exemplo, enviando mensagens no celular, alimentando-se, falando no bluetooth e mexendo no som”, explicou.

ESTATÍSTICAS

Conforme levantamento da Polícia Rodoviária Federal (PRF),

a falta de atenção ao volante lidera a lista num ranking com as 20 principais causas de acidentes com, pelo menos, uma morte. Os dados levam em consideração acidentes ocorridos entre 2019 e fevereiro de 2022.

Por esse motivo, o Portal do Trânsito foi às ruas para entender o que motiva a distração ao volante. E, além disso, saber o que os cidadãos fazem para evitá-la. Assista! **INFRAÇÕES**

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança, é considerado infração leve, com multa de R\$ 88,38.

O CTB, por exemplo, proíbe o ato de dirigir manuseando o celular. Considera-se a infração gravíssima, com multa de R\$293,47 e acréscimo de sete pontos no prontuário da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).



ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Tempo de resposta
Palavra do Presidente**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Benditas mudanças...

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Nova Década Para o
Trânsito (2021 – 2030)**

PÁGINA 7

PEDRO SOMMA



**A era da nova mobilidade e um
novo espaço para os carros**

PÁGINA 15