



ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Tragédia
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



“Tecnologia à Serviço
do Poder”
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Transporte
de doenças
PÁGINA 7

**Saiba quais
os tipos de
combustível
vendidos no
Brasil**

PÁGINA 9

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - AGOSTO DE 2023 - ANO 14 - Nº 164



**Diminuição de
velocidade das
vias para garantir
segurança de
pedestres e ciclistas**

Especialistas lembram que, em acidentes envolvendo pedestres ou ciclistas e carros, se a velocidade for de até 40 km/h as chances de sobrevivência são de 65% contra 15%, se a velocidade for de 60 km/h.

PÁGINA 6

**Número de mortes
no trânsito brasileiro
volta a crescer, afirma
Ministério da Saúde**

PÁGINA 7

**As 4 maiores
distrações para os
motoristas
no trânsito**

PÁGINA 12

**Mortes no trânsito:
o papel do jornalismo
para combater esta
epidemia**

PÁGINA 16

EDITORIAL

Inteligência artificial

O mundo inteiro está começando a se acostumar sobre como a inteligência artificial pode ser usada no dia a dia, inclusive em relação a segurança. Seja para um momento de lazer, durante o trabalho ou na otimização de algumas atividades. O fato é que essa evolução tem caminhado em uma única direção: o futuro.

Mas, você sabia que um dos principais focos das desenvolvedoras dessa tecnologia é melhorar a segurança no transporte?

O objetivo é ampliar as ferramentas para minimizar os riscos nas ruas e rodovias. Para se ter uma ideia, só no Brasil, 33.813 pessoas morreram em decorrência de acidentes de trânsito em 2021. Isso é o que apontam dados divulgados pelo Ministério da Saúde.

É importante destacar que a inteligência artificial pode ajudar diretamente na logística e gestão das empresas de transporte. Ela pode melhorar o planejamento das viagens e otimizar a roteirização dos serviços, reduzindo, na maioria das vezes, as falhas nas operações.

Já na segurança, a ajuda é para os motoristas.

Empresas já estão utilizando os métodos tecnológicos que ajudam a detectar os sinais de cansaço e desvios de atenção de quem está conduzindo o veículo. Pode parecer muito futurista, mas já se encontra isso no mercado.

Isso acontece da seguinte forma: câmeras que têm inteligência artificial monitoram, em tempo real, toda a atividade de quem está no volante. Se algo de diferente acontecer no decorrer da viagem, envia-se alertas para o motorista. “Fique atento” ou “faça uma pausa” são recomendações para se evitar um acidente.

Para se ter uma ideia, empresas já disseram que houve uma redução de 40% no número de multas depois que passaram a utilizar essa ferramenta. Dessas, praticamente não há infrações por causa do celular. O uso do aparelho também caiu entre os funcionários que antes mexiam entre 25 e 35 vezes por dia, mas caiu

para uma média de 6.

Além disso, existem alguns equipamentos que conseguem fazer uma telemetria mais profunda sobre como as pessoas estão dirigindo. Identifica-se formas agressivas de direção, como acelerações e frenagens bruscas, o que pode até reduzir o desgaste de componentes.

Um fator interessante é que essa tecnologia pode gerar ainda mais segurança quando se alia com equipes de operadores, que podem atuar em uma central para melhorar a vigilância, seja das empresas que fazem terceirização de frotas ou que têm os próprios veículos.

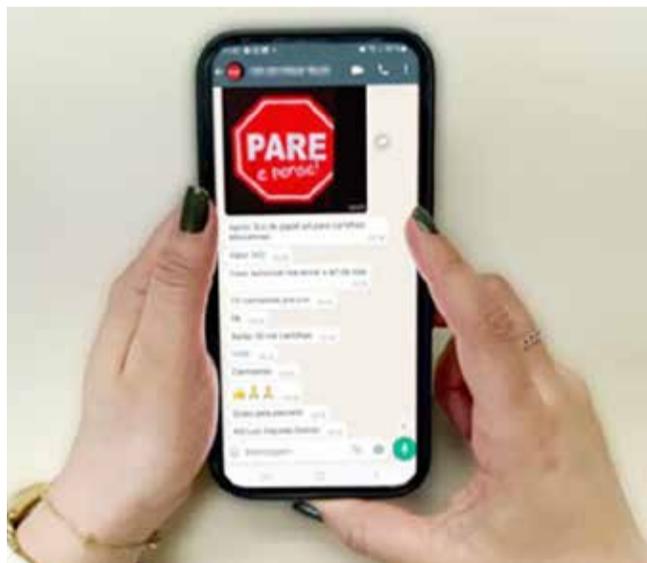
Incrível não é mesmo? Sem dúvida alguma, o futuro já começou! Mas, certamente, o fator humano precisa continuar sendo a nossa prioridade. No final das contas, somos eu e você que podemos fazer a diferença! Ou será a inteligência artificial a cura para todos os males? Façamos nossa parte, aproveitando sempre o melhor que a tecnologia tem a oferecer, com respeito, amor e segurança, mas, sobretudo, humanidade.

NOTAS E FLAGRANTES



ELAS NA DIREÇÃO

Com o objetivo de promover a igualdade de gênero, a ONG Plano de Menina se uniu à indústria automobilística Chevrolet para ajudar mulheres a tirarem sua primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH). O projeto, denominado “Elas na Direção”, é exclusivamente direcionado para quem se autodeclara mulher, tem mais de 18 anos, ainda não possui carteira de habilitação e reside em qualquer uma das capitais brasileiras. As inscrições encerraram no dia último dia 27 e atenderam 10 mil inscrições.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



GOLPE

O Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia (Detran/RO) alerta à população sobre golpes praticados por estelionatários que se passam por funcionários da Autarquia, utilizando mídias sociais como Facebook, Instagram e WhatsApp. É importante reforçar que o Detran/RO em nenhum momento manda mensagens, emails ou faz contato via WhatsApp para qualquer pessoa. Seja oferecendo serviços, pedindo dinheiro, ou doação para campanhas educativas do órgão.

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

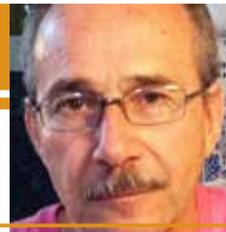
Redatora:

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.



Tragédia



ESTADOS UNIDOS

Tramita no estado da Califórnia, nos Estados Unidos, um projeto de lei que prevê a criação de uma espécie de habilitação para quem quer dirigir bicicletas elétricas. De acordo com Tasha Boerner, membro da Assembleia e autora do projeto, a ideia ocorreu após uma série de tragédias envolvendo bicicletas elétricas. Conforme a deputada, o objetivo seria ajudar a educar os ciclistas, principalmente os jovens, que ainda não aprenderam as regras de trânsito por meio do curso de educação de motoristas tradicional.

CARRO POR ASSINATURA

A vida do brasileiro que sonha com um carro zero-quilômetro não está fácil. Além da alta do preço do veículo, seguro e IPVA também subiram proporcionalmente. É nesse momento que um contrato de assinatura, pagando apenas a mensalidade, sem se preocupar com entrada e análise de crédito, pode parecer um excelente negócio. Todavia, é necessária muita atenção, pois nem sempre a assinatura realmente é vantajosa. De qualquer maneira, no Brasil, a expectativa de crescimento desta modalidade é de 14% ao ano.

Uma tragédia sem precedentes! No início deste mês de agosto, um sinistro de trânsito, infelizmente fatal, ocorrido durante o exame prático de direção do Detran, no interior de Goiás, chamou a atenção de todo Brasil. Uma mulher de 49 anos morreu após ser atropelada por uma aluna que finalizava o exame prático do Detran. Ozeni Alves Teixeira, chegou a ser socorrida e levada para um hospital, mas não resistiu aos ferimentos. Além dela, outros dois candidatos que aguardavam para fazer a prova também ficaram feridos. O fato aconteceu em Alexânia, mas, de acordo com relatos, a falta de segurança no ambiente de prova acontece em diversas cidades do interior de Goiás. E, certamente, deve ocorrer em diversas localidades do nosso país.

Para o Detran/GO, o que ocorreu em Alexânia foi uma fatalidade. “Pelo que foi relatado, a candidata teria confundido os pedais de freio com o de acelerador e invadido uma praça. As causas do acidente estão sendo investigadas. Mas, inicialmente, não há relação do acidente com a estrutura das bancas”, explicou em nota.

Todavia, dizem que uma imagem vale mais do que mil palavras. Por isso, decidimos publicar a foto acima que registra o local de exame de prática de direção do Detran no interior de Goiás. A falta de infraestrutura é gritante e com certeza pode ter contribuído para a ocorrência do sinistro em questão.

Segundo o presidente do Sindicato dos Instrutores de Trânsito do Estado de Goiás (Sinditego), Paulo César Gomes de Castro, as condições nos locais onde são realizados os exames são precárias. Os alunos não têm como aguardar a sua vez de fazer a prova à sombra, não tem banco e nem horário específico para fazer o exame, o que provoca ansiedade no candidato, além de situações de aglomeração nesses locais. Sem dúvida alguma, isso tudo pode contribuir para um ambiente inseguro e para a ocorrência de acidentes de trânsito, como o que ocorreu em Alexânia. Como tantas áreas

no Brasil, falta muito investimento.

O caso ainda será julgado, inclusive com relação a responsabilidade do sinistro, visto que os familiares da vítima fatal cobram respostas e justiça sobre o examinador.

“Ele tinha um pedal, dava para ele frear, e ele não freou”, disse a filha da vítima.

Lamentavelmente, nada trará de volta a vida de Ozeni, mas é nosso dever lutar para que novas tragédias desse tipo não voltem a acontecer. Porém, além das questões de infraestrutura e segurança, conforme especialistas, existem alguns personagens fundamentais no momento de uma avaliação deste tipo: o próprio candidato, a família, o instrutor de trânsito e o examinador. Por isso é muito importante que todos os envolvidos procurem fazer a sua parte.

Candidato, procure marcar a prova no período da manhã, para evitar a ansiedade que pode aumentar no decorrer do dia; não crie expectativas, ou seja, evite divulgar que irá fazer o exame tanto para os amigos, como nas redes sociais; procure ter segurança na hora da prova; alimente-se bem, assim como vista roupas confortáveis; por fim, pense que se não passar, haverá outras oportunidades.

Familiares, evitem pressionar o candidato, apenas incentivem; se possível, evitem ir até o local da prova.

Instrutor, seja o mais honesto possível com o candidato no sentido de alertar sobre sua real situação e pontos a melhorar; treine mais os pontos fracos do candidato; oferecer presentes ou troca de favores caso o aluno passe não é ético; incentive o candidato.

Por fim, Examinadores, tenham empatia pelo candidato; percebam o sofrimento do aluno; evitem criar uma atmosfera pesada ou constrangedora; reavaliem suas condutas constantemente.

Que a cada dia possamos estar mais perto de um trânsito mais humano e seguro, desde as primeiras fases da habilitação.

Atenção: motociclista que transporta criança menor de 10 anos pode ter suspensão direta da CNH

Transportar criança com idade inferior a 10 anos é considerada uma infração gravíssima e com penalização rigorosa. Esse é um alerta do Departamento Estadual de Trânsito do Tocantins (Detran/TO) que vale para os condutores de todo país.

De acordo com o órgão, recentes modificações na legislação implicaram em um aumento de três anos na idade mínima para o transporte de crianças nesse tipo de veículo, elevando-a de 7 para 10 anos. “O descumprimento dessa proibição é uma infração gravíssima, sujeita a multa de R\$ 293,47 e suspensão direta do direito de dirigir”, informa o Detran.

Conforme o gerente de fiscalização e segurança do Detran/TO, Enildo Leite, um número expressivo de motociclistas transportam crianças com idades em desconformidade ao que determinam as normas. Isso ocorre, até mesmo, por desconhecimento de que estão cometendo uma infração de trânsito gravíssima, com rigorosas consequências financeiras e jurídicas.

“Muitos condutores não sabem que estão infringindo à lei e ficam sujeitos a

severas punições”, advertiu.

De acordo com dados do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), somente em junho de 2023 mais de 900 condutores tiveram a CNH suspensa por dirigir nessas condições.

Em entrevista ao Portal do Trânsito, o Dr. José Heverardo da Costa Montal, médico do tráfego e diretor administrativo da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), explicou o motivo dessa mudança de idade.

Conforme o médico, é preciso considerar os aspectos evolutivos do desenvolvimento da criança, o momento da sua estrutura anatômica, a cognição e a maturidade. Além disso, andar na garupa de uma moto exige um mínimo de conhecimento das competências necessárias para conduzi-la.

“Nessa idade, a criança não tem maturidade óssea para esse tipo de transporte. Os impactos provocados em acidentes de trânsito, envolvendo motocicletas, dificilmente são suportadas nessa faixa etária. Inclusive, a maturidade óssea se dá por volta dos 16 anos. O que recomendaria que só a partir dessa idade



seria seguro o transporte em veículos de duas rodas”, considera.

Viseira

Além dessa modificação, a Lei 14.071/20, também alterou regras em relação ao uso de viseira. De acordo com a nova lei, conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor com a utilização de capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação é infração média com retenção do veículo para regularização.

Segundo o Detran/TO, antes das alterações, a legislação previa duas categorias de enquadramento para essa infração. Inicialmente, o ato de conduzir motocicletas, motonetas ou ciclomotores sem viseira ou óculos de proteção era uma infração de natureza gravíssima. Assim, acarretando em multa, recolhimento imediato da CNH e suspensão do

direito de condução. Em segundo lugar, conduzir com a viseira levantada ou em desconformidade com as exigências determinadas constituía infração considerada leve, sujeita a multa.

Nova Lei de Trânsito

O órgão esclarece que em outubro de 2020, foi sancionada a Lei 14.071/20. Ela ficou conhecida como “Nova Lei de Trânsito”, trazendo uma série de alterações nas regulamentações. Com sua entrada em vigor em abril de 2021, condutores e pedestres viram-se diante de mudanças que impactaram desde a pontuação na CNH até a condução de veículos de duas rodas. A legislação introduziu mudanças que geraram debates sobre segurança viária e os limites entre punição e conscientização. Dessa forma, reforçando a necessidade de uma condução responsável e o respeito às regras estabelecidas.

Conheça os países em que a CNH brasileira é válida

Você sabia que a Carteira Nacional de Habilitação – CNH brasileira é válida em 84 países?

Com as alterações feitas em junho de 2022, a nova versão da CNH passou a ser aceita em todos os países que assinaram a Convenção de Viena, além de ser aceito em outros países que mantêm o Princípio de Reciprocidade com o Brasil.

Embora com as cores verde e amarelo, a CNH atual traz identificação das categorias com equivalência internacional, além de tradução em português, inglês e espanhol, o que facilita a identificação dos condutores brasileiros, quando fora do país.

A versão digital (CNH-e), disponível no aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT), também contempla

todos os novos campos atendendo à Resolução 886 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Dessa forma é possível substituir a Permissão Internacional para Dirigir (PID) nos países credenciados, desde que os condutores estejam de-

vidamente habilitados e com o documento dentro do prazo de validade.

Caso o país não faça parte da Convenção, como é o caso dos Estados Unidos da América, é necessário solicitar a emissão da a PID junto ao

Detran, presencialmente ou pela internet, pagando uma taxa e aguardar a sua emissão. O processo também pode ser feito por procuradores.

Já para tirar a “carteira internacional”, o motorista deve possuir CNH dentro do prazo de validade e não estar passando por processos de mudança de categoria, suspensão ou cassação.

Veja quais são os países que aceitam a CNH brasileira

África do Sul, Albânia, Alemanha, Arábia Saudita, Armênia, Áustria, Azerbaijão, Bahamas, Barein, Bélgica, Bielorrússia, Bósnia e Herzegovina, Brasil, Bulgária, Cabo Verde, Catar, Cazaquistão, Costa do Marfim, Croácia, Cuba, Dinamarca, Emirados Árabes Unidos, Eslováquia, Eslovênia,

Estado da Palestina, Estônia, Filipinas, Finlândia, França, Geórgia, Grécia, Guiana, Holanda, Honduras, Hungria, Iraque, Israel, Itália, Kuwait, Letônia, Libéria, Liechtenstein, Lituânia, Luxemburgo, Marrocos, Moldávia, Mônaco, Mongólia, Montenegro, Myanmar, Níger, Nigéria, Noruega, Omã, Paquistão, Peru, Polônia, Portugal, Quênia, Quirguistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, República Centro Africana, República da Macedônia, República Democrática do Congo R, República Islâmica do Irã, República Tcheca, Romênia, Rússia, San Marino, Senegal, Sérvia, Seychelles, Suécia, Suíça, Tadjiquistão, Tailândia, Tunísia, Turcomenistão, Turquia, Ucrânia, Uruguai, Uzbequistão, Vietnã, Zimbábue





JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

TECNOLOGIA À SERVIÇO DO PODER

Os Desafios dos Carros Autônomos em Regimes Autoritários

Caro Leitor, os carros autônomos possuem uma série de benefícios, incluindo melhoria na segurança viária, redução do congestionamento do tráfego e aumento da mobilidade para indivíduos que não podem dirigir. No entanto, em governos ditatoriais ou autoritários, a introdução e operação de carros autônomos pode apresentar riscos e desafios.

O que caracteriza um regime autoritário, em pleno século XXI? Esse é o X da questão. Além dos formatos clássicos de ditaduras que permanecem como uma herança do passado, hoje se configuram outros modelos de autoritarismo e o pior deles é o que chega e permanece no poder pelo voto e onde não se tem a quem recorrer, pois se apoiam na última instância recursiva. Esse modelo que se espalha por alguns países, amedronta a cidadania e coloca o avanço tecnológico à serviço do poder.

Governos ditatoriais, frequentemente, exercem vigilância e controle sobre seus cidadãos. Veículos automatizados, equipados com sensores e tecnologia de comunicação, podem ser, potencialmente, explorados para rastrear e monitorar os movimentos individuais, levando a perda da privacidade.

Em um regime fechado há o risco de que o governo possa manipular ou censurar as informações e dados transmitidos pelos veículos autônomos. Isso pode envolver a alteração de rotas de navegação, restrição de acesso a certas áreas ou manipulação de informações de tráfego em tempo real, para controlar ou influenciar os movimentos e atividades dos cidadãos.

Tais veículos dependem muito de um software complexo e sistemas de comunicação, o que os torna vulneráveis a ataques de hackers e ciberataques. Em um governo autoritário, hackers podem potencialmente assumir o controle de carros autônomos para realizar atividades maliciosas, como sequestros, sabotagens ou atos terroristas, e são limitados os meios para prevenir ou interromper tais situações.

Regimes dessa natureza podem usar a tecnologia de carros autônomos para discriminar certos indivíduos ou grupos com base em fatores políticos, étnicos ou sociais. Podem, inclusive, restringir o acesso de pessoas à determinadas áreas ou serviços considerados indesejáveis pelo governo, limitando ainda mais a liberdade de movimento dos cidadãos.

Embora o objetivo dos veículos autônomos seja reduzir erros humanos na direção, dar controle aos sistemas automatizados, pode limitar a ação humana, inclusive de escapar da pressão do poder público. Em um regime ditatorial, essa perda de controle individual poderá ser explorada pelo governo para cercear a liberdade e a capacidade de tomada de decisão dos cidadãos.

Regimes autoritários podem regular fortemente ou até monopolizar o desenvolvimento e implantação da tecnologia de carros autônomos. Sufocar a inovação tecnológica, limitar a concorrência e impedir que essa seja benéfica à sociedade.

Deve-se considerar, Caro Leitor do Jornal Monatran, que veículos autônomos são programados para tomar decisões em frações de segundo em situações potencialmente ameaçadoras à vida. Tais regimes podem priorizar decisões políticas e deixar de lado considerações éticas, levando a resultados tendenciosos ou injustos.

Podem, inclusive, usar a nova tecnologia para reprimir a dissidência política, acompanhar o movimento espacial de ativistas, oponentes políticos e controlar ou impedir manifestações públicas pacíficas. Isso poderá resultar em uma maior erosão nos direitos dos cidadãos e fatalmente criará um clima de medo e insegurança social, em maior escala do que já hoje se assiste.

Importante considerar, também, que pode haver mecanismos que impeçam de responsabilizar o governo por acidentes, mau funcionamento ou comportamento antiético relacionado a carros autônomos e levar a uma cultura de impunidade.

Embora esses riscos existam, isso não significa, necessariamente, que os carros autônomos não possam ser implantados em regimes autoritários. Em vez disso, é preciso estabelecer estruturas regulatórias e diretrizes éticas para garantir que a tecnologia seja utilizada de maneira que priorize o bem-estar e os direitos dos cidadãos.

* **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.



Radar que fiscaliza velocidade média pode virar realidade, em breve, no Brasil

Você já imaginou um radar que pode multar pelo cálculo da velocidade média do veículo ao percorrer uma distância entre dois pontos? Esse tipo de fiscalização já está em estudo no Brasil e pode ser uma importante ferramenta de redução de acidentes causados por excesso de velocidade nas vias. É nisso que acredita Fernando Oliveira, superintendente da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no Paraná.

Para ele, há uma tendência de o motorista respeitar a sinalização somente quando sabe que está sendo fiscalizado, seja presencialmente por uma viatura policial ou pelo radar fixo.

“Quando esse motorista percebe que não há fiscalização, ou que ela é falha, os abusos costumam acontecer com maior frequência. Por isso, a polícia e todos os órgãos de trânsito estão investindo cada vez mais em fiscalização eletrônica”, explica.

O superintendente reforça que é fundamental que seja aprovada no Brasil a fiscalização de velocidade por média. “Isso porque hoje o motorista reduz a velocidade apenas quando passa num posto policial ou por uma viatura da PRF, ou ainda, quando passa por um radar fixo. Acompanhamos muitos casos de acidentes que ocorrem um quilômetro após o radar, pois o motorista voltou a acelerar. Como é algo inviável colocar radar a cada quilômetro de rodovia, é fundamental termos uma regulação da fiscalização por média ao longo de um trecho. Assim, o motorista saberá que se ele passar muito rápido naquele trecho, independente do ponto exato onde ele acelerou mais do que devia, ele poderá ser fiscalizado”, explica.

Como calcular a velocidade média

Celso Mariano, especialista em trânsito, explicou como funciona o cálculo da velocidade média no caso de uma fiscalização eletrônica. Conforme o especialista, são coletados dois dados: a distância entre um ponto A e um ponto B e o tempo que o veículo levou para percorrer esse trajeto.

“Com esses dados, junta-se a distância que obviamente é conhecida, com o primeiro e o segundo horários registrados e se calcula a ve-

locidade média. Claro que tudo é automatizado através de equipamentos. Então, não terá essa de respeitar só onde está a placa, só onde está o radar, pois será calculada a velocidade média de deslocamento. Com certeza com isso teremos mais segurança”, opina.

Fiscalização é fundamental

Fernando Oliveira também destacou, durante a entrevista, que a fiscalização tem um papel essencial no trânsito. “A educação é o pilar, mas sabemos que, muitas vezes, o motorista adulto não teve a educação de trânsito necessária no tempo de escola, nem mesmo na formação dele como condutor. Então, a fiscalização aliada às ações educativas é fundamental”, garante o policial.

De acordo com o superintendente, quando a fiscalização, através de radar, pela velocidade média entrar em vigor será uma medida revolucionária.

Mais fiscalização para reduzir acidentes

O superintendente da PRF no Paraná também falou sobre o monitoramento das rodovias em tempo real através de câmeras. “A nossa prioridade é sempre a fiscalização com abordagem. Ou seja, nosso trabalho tem muito mais efetividade quando a infração é verificada e o motorista é abordado logo em seguida. No entanto, nem sempre isso é possível. Em algumas situações específicas, a gente acaba usando a ferramenta da câmera para fazer uma fiscalização à distância como complemento às abordagens presenciais”, conta.

Fernando Oliveira ressaltou que a PRF está reforçando a fiscalização nas rodovias brasileiras. “Percebemos que ao longo dos últimos anos houve um desprezo na área de fiscalização de trânsito. Nós queremos e estamos retomando isso para reduzir o número de acidentes e, por consequência, o número de feridos e mortos no trânsito. É uma tarefa difícil”, afirma.

Segundo ele, não há número aceitável de mortes no trânsito. O ideal seria não haver nenhuma. “No entanto, de certa forma, essa é uma meta utópica, mas acho que é possível persegui-la. Isso porque são mortes evitáveis e o nosso trabalho é correr atrás da redução de danos”, conclui.

Especialistas defendem diminuição de velocidade das vias para garantir segurança de pedestres e ciclistas

Representantes do governo e de entidades ligadas à mobilidade ativa concordam que a principal forma de fazer com que as cidades sejam menos hostis a pedestres e ciclistas é a diminuição da velocidade das vias públicas. O tema foi discutido em audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados no dia 15 de agosto.

Representante do movimento Bike é Legal, Renata Falzoni lembrou que, em acidentes envolvendo pedestres ou ciclistas e carros, se a velocidade for de até 40 km/h as chances de sobrevivência são de 65% contra 15%, se a velocidade for de 60 km/h.

“Com isso, há redução dos congestionamentos, da poluição, do consumo de combustível, do stress da cidade e do ruído urbano e criamos um ambiente de tolerância, um compartilhamento das vias baseado em um trânsito calmo, de gentileza”, ressaltou.

Educação

A diretora do Departamento de Segurança no Trânsito do Ministério dos Transportes, Maria Alice Nascimento, informou que a pasta adotou dois manuais: um de medidas moderadoras e outro de ruas completas e de gestão de velocidade. Mas, segundo ela, as medidas de diminuição da violência no trânsito serão mais eficazes quando essa disciplina fizer parte da grade curricular de todas as escolas brasileiras. “A gente sabe que começa no ensino e eu não entendo porque até hoje não é obrigatório.”

Já a representante da União de Ciclistas do Brasil, Ana Carboni, lembrou que a legislação já prevê que pedestres e ciclistas são prioridades nas ruas. No entanto, mesmo assim o Brasil é o terceiro país no ranking mundial de mortes no trânsito. Para ela, somente a redução na velocidade das vias vai ser capaz de evitar essas mortes.

Exemplo

O deputado Jonas Donizette (PSB-SP) afirmou que a redução da velocidade nas vias brasileiras ainda é um desafio para os gestores. Isso porque eles enfrentam o descontentamento de parte da população. “Mas já se comprovou o resultado”, destacou.

Ele lembrou de sua atuação quando foi prefeito. “No centro de Campinas nós temos um viaduto que se chama viaduto Cury. Constantemente tinha acidentes, eu coloquei 40 km/h e nós não tivemos mais nem mortes, nem pessoas mutiladas”, informou.

Segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), os acidentes de trânsito custam ao País anualmente cerca de R\$ 50 bilhões. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Transporte de doenças

A grande mobilidade do ser humano no planeta terra, utilizando os mais variados tipos de veículos concorre para a disseminação de doenças e para a rápida transferência de um foco de infecção de um hemisfério para outro.

Os pontos mais distantes do nosso planeta cada vez se tornam mais próximos. A evolução do transporte aproxima cada vez mais estes pontos. Até bem pouco tempo, somente através do transporte marítimo conseguíamos atravessar o Atlântico, o Pacífico e atingir outro continente. As viagens eram longas, cansativas, desgastantes e muitas doenças surgiam nesse transporte.

A Vigilância Sanitária nos portos preocupava-se em não deixar entrar no país qualquer patologia que poderia disseminar comprometendo toda a população. Os quadros suspeitos eram submetidos à quarentena, já que poderiam estar no período prodromico (período de incubação). Cobravam-se as vacinações obrigatórias para determinadas doenças.

E aqui..., será que estamos preocupados com a imunização da população e dos nossos motoristas?

Os profissionais do volante trabalham em ambiente fechado, a lei determina que o empresário cuide da saúde, preservando o bem-estar físico e mental e social do seu

colaborador.

Será que estão com a carteira de vacinação atualizada?

Estamos falando de motoristas de áreas urbanas e motoristas que operam nas rodovias fazendo transporte intermunicipal, interestadual e Internacional. As doenças tropicais estão nesses trajetos. Malária, febre amarela, hanseníase, dengue, leishmaniose, esquistossomose, raiva humana transmitida por cães, escabiose, sarna, doença de Chagas, parasitoses intestinais e tracoma são algumas das mais de 20 patologias presentes nos trajetos de nossos caminhoneiros. São conhecidas como doenças infecciosas negligenciadas que colocam em risco mais de 200 milhões de brasileiros. Todas são patologias bastante conhecidas em nosso país. Precisamos orientar os nossos motoristas cuidando bem da saúde no trabalho para que não adquiram nenhuma doença, incapacidade e transtorno como ausência ao trabalho, aumentando o absentismo da empresa ou mesmo do motorista autônomo.

A imunização se faz necessária e para várias dessas doenças temos a vacina que reduz em muito a possibilidade de adquirir a enfermidade.

Temos que lembrar nosso motorista, nosso caminhoneiro, do risco de acidentalmente

trazer para os grandes centros, para as grandes metrópoles as doenças que ele adquiriu ou que transporta os vetores de doenças no seu baú ou na cabine de direção.

Hoje temos várias dessas doenças nos grandes centros trazidas pelo transporte rodoviário e muitas vezes pelo transporte aéreo nas pequenas aeronaves que pousam em fazendas e trazem para os grandes centros o mosquito da febre amarela, malária, dengue, chicungunha e outras.

O cuidado precisa ser observado também nos coletivos urbanos e interurbanos que transportam grande quantidade de pessoas possibilitando a disseminação e contaminação de doenças capazes de provocarem epidemias. Muitas vezes a condição climática acentua essa possibilidade já que tais veículos transitam com janelas fechadas.

Hoje, temos que recomendar a vacinação na prevenção de doenças infecciosas em toda atividade grupal. Com infecções respiratórias recomendamos até a utilização de máscara para autoproteção e evitar a disseminação.

* 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.

Número de mortes no trânsito brasileiro volta a crescer, afirma Ministério da Saúde



O número de mortes no trânsito brasileiro, que vinha numa leve tendência de queda desde 2014, voltou a crescer em 2021 e 2022, se igualando ao número de mortes em países que vivenciam situação de guerra. Os dados são do Ministério da Saúde.

O cenário impacta ainda, os custos do Sistema Único de Saúde (SUS), tendo em vista as despesas médicas e hospitalares geradas pelas ocorrências nas vias.

NÚMEROS

Em 2021, foram registrados 33.815 mortes no trânsito no país, mais do que em 2020 com 32.716 ocorrências e 2019, com 32.667 registros.

O estudo informou ainda que os dados relacionados ao ano de 2022 ainda estão sendo analisados. No entanto, a tendência é que também sigam em progressão.

Para se ter uma ideia da seriedade e importância da circunstância da realidade dos números no Brasil, nos 500 primeiros dias da guerra entre Rússia e Ucrânia, cerca de 9 mil civis perderam suas vidas no confronto.

Levantamento exclusivo realizado pelo Jornal Estado de Minas, a partir do processamento de dados dos acidentes georreferenciados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) nos últimos três anos, apontou os 10 pontos rodoviários mais letais do país. Três deles estão em Minas Gerais, destacando curvas e trevos perigosos e outras armadilhas. Falta de investimentos e imprudência dos motoristas, principalmente o excesso de velocidade, são as principais causas da carnificina nas estradas.

De acordo com o Ministério da Saúde, as tragédias no trânsito são um “problema de saúde pública”.

“As lesões de trânsito geram sobrecarga das emergências e dos recursos humanos e materiais disponíveis, além do grande impacto na rede de saúde, sendo observado aumento dos óbitos de 2020 para 2021, muito preocupante, além do custo financeiro para o SUS, que saltou de R\$ 287 milhões em 2020 para R\$ 345 milhões em 2022, aumento de 20% no período”, finalizou a pasta.

As Leis de trânsito essenciais no Brasil: uma perspectiva de segurança e responsabilidade

O Brasil, com sua vasta extensão territorial e diversidade cultural, apresenta um cenário de trânsito dinâmico e em constante transformação. As ruas e estradas do país se movimentam com uma intensidade que reflete não apenas a mobilidade de pessoas e mercadorias, mas também a complexa interação entre diferentes modos de transporte. Nesse contexto, a segurança viária e a harmonização entre os diversos atores das vias se tornam imperativos inquestionáveis, e é nesse cenário que a compreensão e adesão às leis de trânsito se tornam vitais.

As leis de trânsito emergem como um alicerce fundamental para a promoção da ordem, segurança e fluidez nas vias. São as regras estabelecidas por essas leis que definem os limites de velocidade, as normas para ultrapassagens, as prioridades de passagem em cruzamentos, o uso obrigatório de equipamentos de segurança e uma série de outros aspectos que regulam a interação dos diversos usuários das vias.

Leis de trânsito que todo motoris-

ta no Brasil deve conhecer

Respeito aos Limites de Velocidade

É imperativo que os motoristas respeitem os limites de velocidade estabelecidos em cada via, considerando as condições de tráfego e as sinalizações presentes. O cumprimento dos limites de velocidade contribui diretamente para a prevenção de acidentes. Quando os motoristas dirigem em velocidades adequadas à via e às condições presentes, têm mais tempo para reagir a situações inesperadas, como a parada brusca de um veículo à frente, um pedestre atravessando a rua ou um obstáculo na pista.

Uso do Cinto de Segurança

O uso do cinto de segurança é obrigatório para todos os ocupantes do veículo, tanto no banco da frente quanto nos bancos traseiros, proporcionando uma proteção essencial em caso de colisões. O Código de Trânsito Brasileiro estabelece claramente a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança para todos os ocupantes de um veículo, independentemente da posição em que



estejam no carro. O não cumprimento dessa norma constitui infração, sujeita a multa e, em alguns casos, a medidas administrativas, como a retenção do veículo até a regularização da situação.

Não ao uso do celular ao dirigir

É proibido o uso de celular ao volante. O manuseio inadequado do celular aumenta significativamente o risco de acidentes. No Brasil, essa proibição está claramente estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Ela visa a minimizar distrações que possam comprometer a atenção do condutor e aumentar os riscos de acidentes. Essa prática é considerada uma infração gravíssima, sujeita a multa, medidas administrativas e penalidades, como a perda de pontos na carteira de habilitação. A

proibição se estende ao uso do celular para chamadas telefônicas, envio de mensagens, navegação por GPS, entre outras atividades que envolvam manuseio do aparelho.

Álcool e direção não se misturam

Dirigir sob influência de álcool é crime e representa uma das maiores ameaças no trânsito. A legislação brasileira estabelece limites rigorosos para o teor de álcool no sangue de um condutor. A chamada “Lei Seca” proíbe qualquer quantidade de álcool para motoristas, tornando a tolerância zero uma regra inquestionável. A infração implica em multa, suspensão direta da carteira de habilitação, além de outras penalidades mais severas em casos de reincidência ou em situações que resultam em acidentes com vítimas.

Pesquisa revela perfil das empresas de ônibus do transporte coletivo urbano no Brasil

O principal responsável pelo deslocamento de passageiros no país – o segmento de transporte coletivo urbano, conta, atualmente, com 1.577 empresas de ônibus urbanos em operação no Brasil e, aproximadamente, 107 mil ônibus.

Para retratar tanto a dimensão e a essencialidade do serviço prestado pelo setor, que gera cerca de 315 mil empregos diretos e que enfrenta uma forte crise iniciada há quase três décadas, quanto os desafios que o atingem, a Confederação Nacional do Transporte lançou no início de agosto, a Pesquisa CNT Perfil Empresarial 2023 – Transporte Rodoviário Urbano de Passageiros.

O estudo inédito – que contou com o apoio da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, detalha de forma minuciosa as características das empresas em aspectos como: frota, operação, mão de obra e investimentos.

Apresenta ainda questões relacionadas às gestões ambientais e de riscos e formas de pagamento, bem como os impasses relacionados à política tarifária vigente. A visão das empresas assim como os principais desafios do setor fecham o escopo da sondagem. As informações foram fornecidas por empresários do segmento no primeiro semestre deste ano, com a realidade



do transporte rodoviário urbano de passageiros de todas as regiões do Brasil.

Pareceres

Os resultados revelam que as empresas de grande porte, ou seja, aquelas que comportam mais de cem funcionários, são maioria no segmento e representam 82,2% do total. Também prevalecem as empresas que têm mais de 20 anos de atuação no mercado, com 84,5%.

O estudo também apurou que para mais da metade das empresas (59,8%), a origem familiar do negócio é a motivação para operar no ramo.

Desafios

A questão do custeio da atividade ganha destaque

para 36,2% das empresas que afirmaram ter a tarifa paga pelo usuário como a principal remuneração, e, por 51,1% que carecem de qualquer subsídio público.

Outro ponto de alerta é a violência, que afeta a maioria das operadoras do setor: 59,2% foram vítimas de assalto bem como 40,2% sofreram atos de depredação no último ano, sendo que uma em cada cinco – o que equivalente a 20%, tiveram veículos incendiados no período.

Relevância

De acordo com os especialistas, o levantamento contribui para dar visibilidade à importância do transporte urbano de passageiros e serve também para auxiliar os transportadores nas tomadas de decisão e nos seus planejamentos de longo prazo, bem como na definição de suas estratégias comerciais.

Já para os governos locais, a pesquisa ajuda a definir a priorização de investimentos no setor assim como, consequentemente, a alocação de esforços.

Conforme a pesquisa, os dados apresentados também são importantes como apoio na elaboração de planos e políticas de mobilidade urbana que atendam as reais necessidades da sociedade e do setor. Dessa forma, impactando-os de forma assertiva.

Não há diferença entre gasolinas refinada e formulada

Uma reportagem de televisão sobre a chamada “gasolina formulada” deu o que falar nas últimas semanas, após uma explosão de compartilhamentos em aplicativos como Whatsapp e Telegram. Na reportagem, o jornalista afirma que muitos motoristas estariam sendo enganados por postos de gasolina, pagando mais caro por um produto que poderia até prejudicar o motor. O assunto não é novo, mas trouxe à tona uma questão que já foi inclusive objeto de projetos de lei em alguns estados do Brasil.

No Mato Grosso do Sul, por exemplo, desde 2015, quando uma lei passou a obrigar que os postos informassem o tipo de gasolina – se formulada ou refinada – que o estabelecimento estava vendendo, teoricamente, a gasolina formulada não estaria sendo mais comercializada por estabelecimentos no Estado.

Todavia, segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), todas as gasolinas produzidas no Brasil, como em todo o mundo, são formuladas, pois são misturas de hidrocarbonetos. Podem ser fabricadas diretamente nas refinarias de petróleo ou em formuladoras e centrais petroquímicas. “Em nosso país, contudo, criou-se um mito de que são diferentes e de que a chamada refinada seria melhor”, alerta Rosângela Gomes, profissional de química.

Segundo a especialista, assas informações incorretas, muitas vezes difundidas por postos de abastecimento, acabam desorientando e enganando os consumidores. O que se chama de gasolina formulada no Brasil é a produzida fora das refinarias, mas sua qualidade é igual e pode até ser superior. Depende dos atributos e tipos de cada uma, como comum, aditivada

ou premium. “Os consumidores têm uma alternativa de qualidade e preço mais baixo ao abastecerem seus veículos com gasolinas fabricadas por formuladora. Por que pagar mais caro? Todo combustível é formulado, seja de posto com bandeira ou não”, pondera Rosângela.

A gasolina conhecida como formulada, independentemente de não ter sido fabricada numa refinaria, também é boa, desde que atenda à legislação e aos padrões de qualidade estabelecidos pela ANP. As adulterações de combustíveis não ocorrem nas refinarias, nas empresas formuladoras ou nas distribuidoras, mas sim em postos de abastecimento. “Por isso, o consumidor deve sempre dar preferência a postos idôneos e de sua confiança, nos quais a gasolina sempre terá qualidade, seja a de refinaria ou de formuladora”, conclui Rosângela.



Saiba quais os tipos de combustível vendidos no Brasil

Você já pensou em quantos tipos de combustível existem no Brasil? Um dos combustíveis mais conhecidos é o combustível fóssil, originário da decomposição de animais e vegetais de milhões de anos. Os principais produtos que usamos desse tipo de combustível são: petróleo, gás natural e carvão mineral.

Atualmente são produzidos 89,9 milhões de barris de petróleo ao dia. Além disso o combustível fóssil não é renovável e possui limitação de reservas.

Porém, segundo o secretário-geral da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opec), Haitham Al Ghais, até 2045, haverá um aumento na demanda global do petróleo para 110 milhões de barris ao dia.

Quais são os principais tipos de combustível? Comum, aditivada, premium, afinal quais as diferenças entre os tipos de gasolina? Quantos tipos de gasolina tem no Brasil?

A gasolina comum é um dos principais combustíveis para veículos a passeio. Na composição possui 27% de etanol anidro.

Já a gasolina aditivada possui agentes

aditivos na composição, que impedem o acúmulo interno de detritos.

Por fim, a gasolina premium é o combustível mais caro entre as três, e costuma ser direcionado para veículos com potência alta. A diferença com os demais é a queima eficiente e o aumento de vida útil do motor.

Vale ressaltar que a gasolina (um dos derivados do petróleo) prejudica nosso ecossistema. Isso porque gera poluição tanto na extração do petróleo quanto

na sua queima, lançamento de gases na atmosfera.

Diesel

Assim como a gasolina, o óleo diesel possui diversas especificações de acordo com o seu uso e rendimento.

O óleo diesel é também um combustível fóssil, obtido por meio da destilação do petróleo. Há quatro subdivisões: Diesel comum; Diesel S-10; Diesel aditivado; E diesel premium.

Esses combustíveis são ideais para

veículos de carga pesada, como ônibus, caminhões e embarcações, mas também muito utilizados em picapes e camionetes.

Etanol

Diferente dos combustíveis anteriores, o etanol vem da cana-de-açúcar. Por isso se considera um combustível renovável.

O etanol possui duas subdivisões: o etanol anidro, isento de água, que no Brasil é adicionado à gasolina, como mencionamos, em até 27%; e o etanol hidratado, que contém 8% de água, e que é vendido nos postos de abastecimento para ser utilizado pelos veículos equipados com motores flex.

Ao abastecer com etanol, o consumidor pode optar pelo etanol comum ou pelo etanol aditivado. Em termos econômicos, o etanol costuma render em torno de 30% menos do que a gasolina. Porém é mais barato!

Por isso, para carros FLEX, há dois itens para colocar na balança na hora de decidir qual usar: A economia; E utilizar um combustível menos agressivo ao planeta.





JUDICIÁRIO

Após Justiça suspender CNH, devedor recalcitrante há 16 anos quita dívida em 21 dias



Uma situação peculiar foi registrada na 2ª Vara Cível da comarca de Videira, no meio-oeste catarinense. De forma excepcional, a unidade determinou a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de um cidadão a fim de assegurar o cumprimento de uma determinação judicial para quitar uma dívida em ação ajuizada em 2007. A decisão do julgador foi tomada no último dia 7 de julho. Após 21 dias, foi informada nos autos a quitação integral do débito.

Nos 16 anos de tramitação do processo, diversas foram as tentativas de satisfação da dívida pela constrição patrimonial. Houve penhoras parciais em valores irrisórios. Além disso, o

executado deixou de apresentar qualquer bem penhorável e não foram encontrados no sistema de busca bens registrados em nome do devedor. Porém, a parte exequente comprovou que ele demonstra publicamente, em suas redes sociais, que possui bens, ao exibir fotografias de carretas com plotagem indicativa de seu sobrenome.

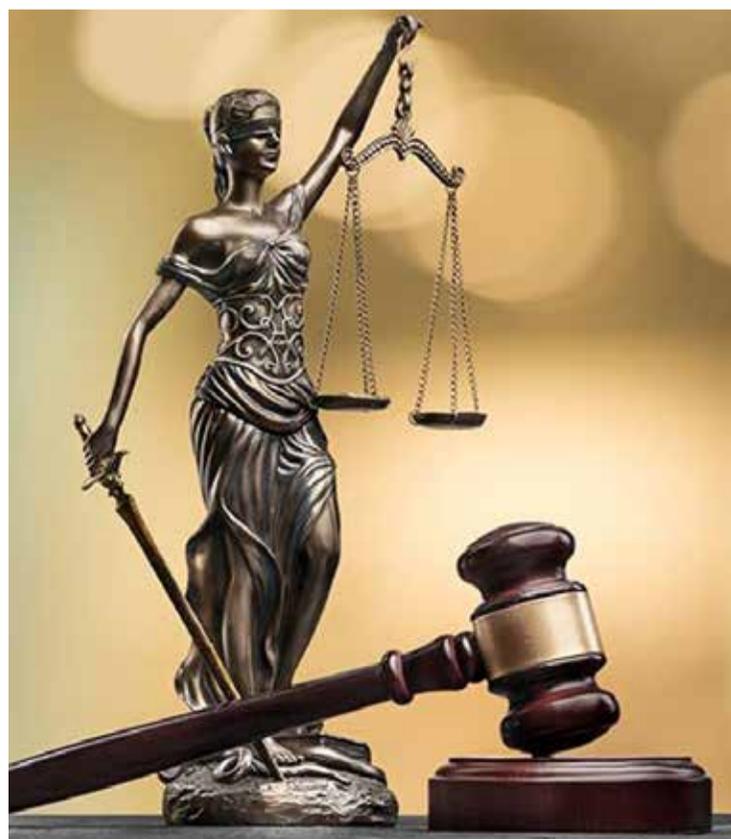
Restou evidente que o patrimônio não estava registrado em nome do devedor, contudo o próprio executado apresentou nos autos documento no qual informa ser sócio-administrador de uma empresa de transporte. Diante do comportamento do cidadão ao indicar que não tinha intenção alguma em liquidar a dívida, o magistrado acolheu o pedido para determinar

a suspensão do direito de dirigir.

O julgador pontua na decisão: “Em razão da função que ocupa - não sendo motorista profissional -, o uso da carteira de motorista não é absolutamente imprescindível ao executado”. Ainda reforça que eventual necessidade de utilização de automóvel para deslocamento até o local de trabalho não afasta a conveniência da medida. “A restrição ao direito de dirigir não implica violação do direito de ir e vir, tampouco fere o princípio da dignidade da pessoa humana”, conclui.

A medida adotada teve legitimidade reconhecida recentemente pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI n. 5.941.

Momento Arquivo lembra debate sobre indenização por morte em ferrovia não sinalizada



O Superior Tribunal de Justiça (STJ) disponibilizou a 52ª edição do MomentoArquivo, com o tema “Morte em ferrovia não sinalizada – Indenização devida”.

A publicação relembra o caso de uma mulher que faleceu em um acidente ferroviário, enquanto caminhava pelos trilhos. A família da vítima – o viúvo e seus filhos menores de idade – ajuizou ação por danos materiais e morais contra a administradora ferroviária em razão da morte.

O juízo de primeira instância reconheceu a culpa da empresa ferroviária devido à falta de sinalização necessária e de outras medidas de segurança no local do acidente.

A decisão originária garantiu indenização aos filhos no valor de um salário mínimo por mês, até que atingissem a maioridade, contrariando a tese da empresa, a qual responsabilizava a vítima por caminhar em local proibido e alegava que o prazo prescricional para o ajuizamento da ação havia sido ultrapassado.

Ambas as partes recorreram ao Tribunal de Alçada Criminal de São Paulo. A empresa

ferroviária, mais uma vez, teve seu pedido negado, enquanto a família teve reconhecido o direito à indenização pelo dano moral e o ressarcimento pelas despesas com o funeral.

O caso foi analisado pelo STJ em 1991, sob relatoria do ministro Athos Carneiro. Para saber o desfecho desse julgamento, acesse a última edição do MomentoArquivo.

SOBRE A PUBLICAÇÃO

O MomentoArquivo busca preservar a memória institucional e divulgar julgamentos marcantes realizados desde a instalação do STJ, em 1989. Publicado mensalmente, o informativo conta casos discutidos em processos custodiados pelo Arquivo Histórico da corte que tiveram grande impacto social e jurisprudencial no país.

Produzido pela Seção de Atendimento e Pesquisa, o MomentoArquivo integra o Arquivo.Cidadão, espaço permanente no site do STJ criado para fomentar atividades de preservação, pesquisa e divulgação dos documentos históricos da instituição.

LEGISLATIVO



Candidato que reprovar no exame teórico do Detran poderá refazer o teste de graça, prevê PL

Candidato que reprovar no exame teórico do Detran, no caso da Primeira Habilitação, poderá refazer o exame sem pagar as taxas de reteste do órgão. Esse é o tema do Projeto de Lei 3877/21 que foi aprovado, nesta semana, na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Paulo Bengtson (PTB/PA), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para prever que em caso de reprovação da prova escrita sobre legislação de trânsito, ou seja, o exame teórico, o candidato poderá refazê-la, sem ônus. Isso poderá ocorrer uma única vez no prazo de 15 dias depois da publicação do resultado.

Conforme o autor, o tempo dispendido em aulas é muito alto e o custo financeiro, absurdo.

“O alto custo das taxas administrativas e outros valores relacionados a obtenção da carteira de habilitação funcionam como barreiras, dificultando e até impedindo das pessoas em concluírem todas as fases de acesso ao direito de ter uma habilitação e os benefícios que ela traz”, explica.

Aprovação na Comissão

Nesta semana, o projeto obteve aprovação na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. De acordo com a Agência Câmara de Notícias, o

relator deputado Alex Santana (Republicanos-BA) apresentou parecer pela aprovação da proposta.

“Tendo em vista que o alto custo envolvido no processo de concessão da CNH tem dificultado o acesso dos jovens de baixa renda a este importante instrumento, consideramos absolutamente justificável o projeto”, disse Santana.

Tramitação

A proposta ainda terá análise, em caráter conclusivo, das comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Deputado Paulo Bengtson (PTB/PA)



Antena corta-pipa poderá ser obrigatória para todas as motocicletas

Incluir, no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a antena corta-pipa como equipamento obrigatório para motocicletas. Esse é o tema do Projeto de Lei 3643/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Dr. Victor Linhalis (PODE/ES), o PL pretende tornar obrigatório para as motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, equipamento de proteção aparador de linha, conhecido como antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran.

Conforme o deputado, o objetivo é prevenir acidentes com linhas com cerol ou linhas chilenas, que tanto acontecem e vitimam pessoas no Brasil. “As antenas corta-pipas são equipamentos baratos e extremamente eficazes na proteção dos motociclistas e pilotos de veículos

similares, pois impedem que linhas com cerol causem graves acidentes com sérios ferimentos ou até mesmo a morte, visto que essas linhas lesionam principalmente o pescoço e o rosto desses usuários do trânsito”, justifica.

O deputado lembra que o CTB já estabelece a obrigatoriedade do aparador de linha para as motocicletas utilizadas no serviço de moto-frete. Além disso, essa obrigatoriedade também é frequentemente instituída nos regulamentos locais dos serviços de moto-táxi.

“Com este projeto, ampliamos essa obrigatoriedade a todos os veículos nos quais os condutores ficam expostos às linhas com cerol, aumentando a proteção à vida em nosso trânsito”, conclui.

Tramitação - O PL aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

Senado aprova adicional de periculosidade para agentes de trânsito

O Senado aprovou um projeto de lei que inclui a fiscalização de trânsito e operação ou controle de tráfego de veículos terrestres entre as atividades profissionais consideradas perigosas e por isso agentes de trânsito poderão receber o adicional de periculosidade. A medida altera a Consolidação das Leis do Trabalho para acrescentar a hipótese de exposição permanente do trabalhador a colisões, atropelamentos ou outras espécies de acidentes ou violências nas atividades profissionais dos agentes das autoridades de trânsito.

O projeto se apoia no entendimento de que os agentes de trânsito se submetem a situações de constante perigo. Seja pela exposição em cruzamentos e em estações de passageiros, como o risco de morte

durante operações de fiscalização.

Atualmente a CLT estabelece como atividades perigosas as que têm exposição permanente do trabalhador a inflamáveis, explosivos ou energia elétrica, por exemplo. De acordo com o senador Fabiano Contarato (PT/ES), que relatou a proposta na Comissão de Assuntos Sociais, a aprovação faz justiça ao trabalho desses profissionais.

“O caráter de periculosidade desses agentes, ele se dá em vários momentos, eles ficam entre os veículos automotores para dar regularidade no sistema viário. Nós sabemos que o veículo automotor tem uma potencialidade ofensiva enorme, eles participam diretamente de blitz junto com a Polícia Civil, Polícia Militar, Polícia Federal e eles

não têm nenhuma segurança com o trabalho que exerce”, afirma.

Custeio do adicional de periculosidade para agentes de trânsito

Conforme o senador Veneziano Vital do Rêgo, do MDB da Paraíba, o próximo passo é identificar a fonte de custeio do adicional de periculosidade. “O reconhecimento na mudança da CLT é uma mudança efetiva e ao nosso ver necessária. Ela nos permitirá, no tempo oportuno, fazer a identificação da fonte, que permitirá que as municipalidades possam prover esse compromisso, esse reconhecimento”, conclui.

O texto segue agora para a sanção presidencial. (As informações são da Rádio Senado)



As 4 maiores distrações para os motoristas no trânsito

Ainda que os motoristas estejam cada vez mais conscientes dos perigos de dirigir sem prestar atenção no trânsito, é sempre importante reforçar os perigos de estar ao volante sem foco total no que está acontecendo. Por isso, hoje, vamos listar as 4 maiores distrações para os motoristas no trânsito.

Quando falamos em motivos que nos fazem perder a atenção ao volante, logo pensamos no celular. Mas há outros fatores que podem colocar em risco a segurança do motorista e de todos que estão dentro do carro e em volta dele.

Veja a seguir quais são e dicas para não perder a atenção ao volante.

Distrações no trânsito: Celular

A lista não poderia começar de outra maneira. Segundo estudos, o uso do celular ao volante é responsável por quase 20% dos acidentes de trânsito no mundo inteiro, e usar o celular enquanto dirige aumenta em 5x o risco de acidentes.

A maioria das pessoas “apenas” manda mensagens enquanto dirige, o que já é muito perigoso, mas outras vão além e fazem outras atividades.

Se quiser se distrair com aplicativos de cassino online, apostas esportivas ou outros games, escolha outros momentos.

Opções como o Spaceman jogo fazem muito sucesso porque elevam os níveis de adrenalina com toda sua emoção, e por isso devem ser jogadas quando você puder dedicar 100% de atenção ao game.

Distrações no trânsito: Recursos tecnológicos além do celular

É inegável que a tecnologia facilitou a vida dos motoristas. Recursos como GPS, painel digital e bluetooth integrado trouxeram muito mais comodidade para as viagens, sejam elas curtas ou de longa distância.

Mas a tecnologia também pode distrair os motoristas. Ao tentar conectar um celular no sistema Bluetooth ou mudar o destino da viagem no GPS, o motorista pode perder a atenção e, em poucos segundos, causar um acidente de trânsito.

A maioria dos veículos atualmente já não permite que o pareamento via Bluetooth entre celular e carro seja feito com o automóvel em andamento. Mesmo assim, para realizar esse tipo de ação enquanto dirige, o ideal é contar com um copiloto pronto para isso.

Distrações no trânsito: pets

Pode parecer besteira em um primeiro momento, mas animais de estimação podem sim ser uma distração capaz de causar acidentes no trânsito.

Não é raro ver pets, principalmente cachorros, passeando livremente nas janelas dos automóveis nas cidades e, muitas vezes, no colo do motorista. Vale lembrar, inclusive, que transportar animais soltos no veículo é uma infração de trânsito.

O artigo 235 do CTB configura como infração grave o transporte de animais na parte externa do

veículo, seja no teto, seja no capô, ou com a cabeça para fora da janela.

Já o artigo 252 cita que é ilegal levar os animais no colo ou à sua esquerda, junto à janela, configurando-se uma infração média.

Então, se quiser levar o pet para passear no carro, somente se estiver preso.

Distrações no trânsito: crianças pequenas

Viajar com crianças pode ser o maior causador de distrações para motoristas, independentemente da distância do percurso. Quanto mais pequenos a bordo, maior a distração e o perigo.

Não é comum que crianças briguem entre si dentro do carro ou tentem fazer movimentos e pegar objetos que podem tirar a atenção do motorista, além de aumentar os níveis de estresse durante a viagem.

Oferecer passatempos que distraiam e acalmem os pequenos e contar com um copiloto para tomar conta dos pequenos é essencial para evitar distrações perigosas.

Além disso, não se esqueça que, até completar 1,45m é obrigatório que a criança use um sistema de retenção além do cinto.

Segundo o Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, as mortes no trânsito cresceram 13,5% em números absolutos no Brasil entre 2010 e 2019. Evitar esses 4 tipos de distração enquanto dirige é uma das maneiras de contribuir com a diminuição desses números.



Cidades mirins são uma boa alternativa para educar crianças para o trânsito?

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a educação para o trânsito é obrigatória em todos os níveis de ensino. Muitas escolas promovem esse tema através das cidades mirins ou mini-cidades. Neste local, as crianças aprendem brincando sobre diversos assuntos relacionados à cidadania. No entanto, em alguns casos as cidades mirins não costumam ser uma boa alternativa para educar crianças para o trânsito. Esse foi o tema de um dos programas Tira-dúvidas do Portal do Trânsito.

Para Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, este é um assunto polêmico. “Há quem defenda com veemência que o uso da cidade mirim é

a melhor solução do mundo para sensibilizar as crianças para os perigos do trânsito e há quem, como eu, que coloca dúvidas na eficiência desse recurso. Não é que haja algum problema com a cidades mirins, mas colocar as crianças para brincar de motoristas e fazer apenas isso é só colaborar para esta ansiedade de chegar aos 18 anos, ter sua CNH e conduzir o seu veículo”, explica.

O especialista destaca ainda que o trânsito é muito mais do que estar habilitado conduzindo um veículo.

“Portanto cidades mirins, podem sim ser um ótimo recurso didático, mas jamais devem ser aplicadas sozinhas. Se o único recurso utilizado para sensi-

bilizar as crianças é deixá-las brincar de motorista, é melhor inventar outra coisa do que depender de uma cidade mirim”, opina.

Mariano ainda faz um alerta. “Definitivamente não é disso que o trânsito precisa. Criança participa do trânsito como passageiro, como pedestre, como ciclista e etc. Ela só vai participar como condutora depois da maioridade penal. Tendo isso em mente se na sua cidade na sua escola tiver uma cidade mirim disponível trate de fazer o bom uso sempre fazendo ligações com todos os papéis que nós seres humanos desempenhamos nesse complicadíssimo ambiente que é o trânsito, conclui.

Manaus é destaque nacional com ações que enfatizam a redução de acidentes no trânsito

Manaus figura como uma das quatro capitais brasileiras que se destacam no ranking do Monitora Pntrans (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito) com ações que enfatizam a redução de acidentes no trânsito. A informação consta no relatório anual de atividade de educação para o trânsito de 2022 que analisou os indicadores apresentados pela Prefeitura de Manaus, via Instituto Municipal Mobilidade Urbana (IMMU), que apresenta cinco resultados significativos.

A iniciativa, criada pelo Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), tem o objetivo de promover a visibilidade das ações realizadas pelos órgãos e entidades do país.

“O destaque de Manaus se dá no investimento que a prefeitura tem realizado para a redução de acidentes, melhoria na sinalização viária, ações na educação para o trânsito, e planejamento na engenharia de trânsito. É uma conquista coletiva, a prefeitura tem investido em políticas públicas que

realmente fazem a diferença na vida das pessoas, e essas áreas são fundamentais para garantir que nosso trânsito seja não apenas eficiente, mas humano e seguro”, destaca Paulo Henrique Martins, diretor-presidente do IMMU.

Ocupando a terceira posição no ranking nacional das capitais brasileiras, Manaus se destaca por cinco resultados. O primeiro e o segundo indicadores são focados nos cuidados com pedestres e ciclistas, enfatizando ações que promovem a segurança desses grupos.

O terceiro destaque em Manaus sobre ações que enfatizam a redução de acidentes no trânsito é o trabalho realizado em parceria com o Poder Judiciário, por meio da Vara de Execuções de Medidas e Penas Alternativas (Vemepa). Nele, as ações de educação de trânsito são voltadas aos apenados da vara de crime de trânsito do Tribunal de Justiça do Amazonas (TJAM).

O quarto indicador ressalta a informatização do processo de notificação, um passo rumo à modernização assim



como agilidade nos procedimentos de trânsito. Complementando, o quinto indicador trata da capacitação de profissionais em projetos do ponto de vista do “Visão Zero”. Esta é uma estratégia global para eliminar acidentes e fatalidades no trânsito.

MODELO DE MANAUS PARA REDUÇÃO DE ACIDENTES

Estes resultados colocam Manaus como um modelo que se deve seguir no país. Dessa forma, demonstrando compromisso e eficácia na implementação de políticas públicas voltadas à educação e à segurança no trânsito.

“O trabalho em conjunto com o Po-

der Judiciário, com a Sejusc, o Detran, Batalhão de Trânsito da PM, assim como a modernização dos processos e a capacitação constante dos nossos profissionais mostram que estamos no caminho certo. O prefeito David Almeida está comprometido com uma visão de trânsito que prioriza a vida e a segurança. Ou seja, este reconhecimento valida nossos esforços”, enfatizou Martins.

A Prefeitura de Manaus tem mostrado a colaboração entre os órgãos públicos. Além disso, a inovação na gestão do prefeito David Almeida são elementos determinantes para alcançar metas significativas no panorama nacional de trânsito.

CARTAS

**CARRO POPULAR**

É um absurdo ver um governo despejando mais 125 mil veículos em um sistema de trânsito já tão saturado, sem nenhuma contrapartida relacionada a mobilidade. É pior do que tampar o sol com a peneira. Isso sem falar nas questões ambientais que o aumento do número de veículos pode causar. Transporte público eficiente é que deveria ser a prioridade.

Lisiane Freitas – Brasília/DF

ABRIGO AMIGO

Sensacional a campanha da Eletromídia, que disponibilizou totens interativos para fazer companhia a mulheres sozinhas em paradas de ônibus. Melhor ainda foi saber que a ideia se tornará permanente em algumas localidades. Quem me dera eu ter uma companhia dessas! Parabéns a todos os envolvidos!

Érika Unglaub – Cuiabá/MT

INCLUSÃO

Muito importante a ação capitaneada pelo deputado Dr. Vicente Caropreso e o vereador Gabrielzinho, de Florianópolis, para tratar da dificuldade encontrada por pessoas com deficiência para tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Espero que o Detran, de fato, dê prosseguimento à solicitação e adquira novos carros adaptados para realizar o exame prático.

Simone Rocha – Florianópolis/SC

PROCRASTINAÇÃO

Confesso que para mim, as novelas relacionadas à manutenção das pontes que dão acesso à região insular da capital catarinense e a interminável construção do Anel Viário da BR 101, no trecho entre Biguaçu e Palhoça, vão muito além procrastinação. É falta de vergonha na cara dos envolvidos. Espero que não aconteça uma tragédia para que acordem quanto a urgência da situação.

Felipe Manoel – São José/SC

FALSIDADE IDEOLÓGICA

Eu morro e não vejo tudo! Gostaria de saber o que se passa na cabeça de uma mãe ao assumir as infrações de um filho. Perdeu a oportunidade de ensinar uma lição valiosa sobre responsabilidade e consequências. Agora ainda terá que amargar uma condenação por falsidade ideológica.

Carlos Brites – Campo Grande/MS

CARRO VOADOR

As imagens dos protótipos são lindas. Mas imaginem a confusão que será se realmente tivermos os chamados carros voadores circulando por aí. Aqui da terra firme assistiremos de camarote a mais uma mobilidade de acidentes, correndo o risco de ser atingidos por destroços destes sinistros dos ares. Infelizmente, nossa sociedade não está preparada para este tipo de tecnologia.

Cristina Lima – Porto Alegre/RS

REDES SOCIAIS

Importantíssimo o olhar do articulista José Roberto Dias sobre a importância das Redes Sociais para atingirmos a tão almejada paz no trânsito. Indubitavelmente, essa ferramenta veio para revolucionar a forma como nos comunicamos e, melhor ainda, dar voz a muitas pautas deixadas de lado pelas grandes redes de comunicação.

Jorge Ramos – São Paulo/SP

MOTOS-DELIVERY

Um verdadeiro crime o que tem acontecido nas vias do nosso país. Como profissional da saúde confirmo que, como bem observou o Dr. Dirceu Rodrigues, nossos hospitais estão abarrotados de vítimas do trânsito, especialmente, dos chamados motociclistas profissionais, que são portadores das lesões mais graves que necessitam tratamento cirúrgico, internações em UTI e alguns evoluem para tratamento em enfermaria e fisioterapia. Gerando um custo altíssimo ao estado.

Celso Coelho – Rio de Janeiro/RJ

QUARTA LUZ

Super interessante a ideia de incluir uma quarta cor no semáforo com o objetivo de solucionar a questão do congestionamento. Não dá pra continuarmos lutando com as ferramentas que dispomos nesta batalha. Precisamos inovar e tentar alcançar resultados diferentes.

Carla Gregório – Curitiba/PR

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

Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, cicloviárias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes).

Placas de trânsito que podem confundir

No Brasil, há mais de 230 tipos de placas de trânsito. Apenas pela quantidade, já seria possível confundir algumas. Além disso, há placas de trânsito específicas para motoristas, assim como placas para pedestres e para ciclistas.

Outro ponto são os variados formatos de sinalização. Podemos encontrar: sinalização vertical, sinalização horizontal, sinais luminosos e sinais sonoros.

Ficou confuso? Calma, já explicamos.

Qual a função das placas de trânsito?

A maioria dos padrões básicos que usamos hoje para a sinalização de trânsito foi estabelecida no Congresso Internacional Rodoviário de Paris, em 1908.

Placas de trânsito possuem desenhos e informações textuais e numéricas que visam orientar os usuários das vias. Ou seja, essas placas podem sinalizar um limite de velocidade, indicar uma direção ou alertar sobre riscos na pista.

Independentemente disso, a principal função da sinalização de trânsito é promover a segurança.

Placas de trânsito PARE podem ser amarelas ou vermelhas

As placas de trânsito são normatiza-

das pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e através de resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Entretanto, o órgão responsável pela instalação das placas de sinalização nas vias públicas é, geralmente, o órgão de trânsito que tem jurisdição sobre a via.

Um bom exemplo de confusão gerado por placas de trânsito parecidas é a placa de PARE. Para começar, por exemplo, há dois tipos de placas PARE: as amarelas (de advertência) e as vermelhas (de regulamentação).

A placa de PARE vermelha tem formato octogonal. É denominada de R-1 e indica para o motorista a necessidade de realizar uma parada obrigatória imediata.

Já a placa de PARE amarela tem formato de losango e é denominada de A-15. Sua função é informar ao motorista sobre uma parada obrigatória à frente.

Placas vermelhas R-5A e R-5B

Pode ser fácil de confundir porque possuem a mesma cor e os desenhos também são similares. Porém, há diferença entre elas.



A placa “Proibido retornar à esquerda R-5A” informa ao motorista a proibição de efetuar o retorno à esquerda.



Já placa “Proibido retornar à direita R-5B” indica ao condutor a proibição de efetuar o retorno à direita.

Conheça alguns tipos de sinalização de trânsito

Placas de Regulamentação: informam proibições, obrigações e restrições. As placas “pare”, “proibido parar e estacionar”, “vire à direita” (ou à esquerda) e “sentido proibido” são alguns exemplos

cotidianos de placas de regulamentação.

Placas de Advertência: servem para alertar, com antecedência, sobre situações de perigo na via. As placas “pista irregular”, “curvas acentuadas”, “presença de rodovias”, “risco de cruzamentos”, “declive acentuado”, “sentido duplo”, são alguns exemplos mais usuais.

Placas de Indicação e Educativas: têm caráter informativo ou educativo. Um dos melhores exemplos de placa indicativa é a denominada “limites entre municípios”. Já os exemplos de educativas são: “use o cinto de segurança”, “obedeça a sinalização”, “somente ultrapasse com segurança” e “pare fora da pista”.

Placas de atrativos turísticos: comumente encontradas em locais onde há prática de esportes, mirantes, parque de diversões e arquitetura militar, por exemplo.

Placa de serviços auxiliares: indicam aos condutores bem como aos pedestres como encontrar serviços como, correios, aeroportos, restaurantes, borracharias e serviços mecânicos.

ESPAÇO LIVRE

Luís José Fracalossi*



Queda de raios em motociclistas no Brasil

Entre os principais desastres naturais que os motociclistas enfrentam nas estradas brasileiras está uma ameaça muitas vezes subestimada: o raio. Enquanto as acidentes ou sinistros de trânsito e as condições climáticas adversas sejam muito falados, a exposição dos motociclistas aos raios durante as tempestades é um assunto menos discutido e merece atenção especial. Este artigo examina os perigos associados à quedas de raios em motociclistas no Brasil, explora possíveis causas e fornece orientações para reduzir os riscos dessa ocorrência.

Um motociclista de 57 anos morreu por uma queda de raio na BR-386, perto de Lajeado no Rio Grande do Sul (RS), no dia 07/08/2023. Ele recebeu atendimento na estrada e na sequência foi para um hospital local, onde morreu devido aos ferimentos. Conforme a Polícia Rodoviária Federal (PRF), o homem recebeu a descarga elétrica no quilômetro 343.

Uma pesquisa rápida na Internet pesquisa demonstra que isso não é tão raro assim, como se imagina.

O fenômeno das quedas de raios

O Brasil é conhecido por sua expansão territorial e por sua grande incidência de tempestades elétricas. Como resultado, o país está entre os países com maior número de descargas atmosféricas a cada ano. Segundo o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), citado por Ana Paula Paz:

“Duas à três pessoas morrem todos os anos enquanto andam de motocicleta atingidos por queda de raios”.

Sendo que o Rio Grande do Sul é um dos estados com maior frequência de queda de raios no país.

A chuva que começa a cair pode rapidamente se transformar em uma tempestade, e é crucial lembrar que uma motocicleta não oferece a mesma proteção de um carro. Assim como acontece com os aviões, a carroceria de metal dos carros funciona como uma gaiola de Faraday, permitindo que os raios passem pelo exterior da carroceria até o solo sem prejudicar os ocupantes do veículo.

Além do perigo direto de ser atingido por um raio, uma corrente elétrica pode causar uma série de efeitos adversos em um motociclista ao passar pela superfície do corpo. Dessa forma, causando queimaduras, danos nos nervos e disfunções musculares. O impacto psicológico de tal evento tão traumático pode afetar o bem-estar mental e emocional do motociclista.

Os fatores que aumentam a vulnerabilidade dos motociclistas ao raio incluem exposição ao ar livre e não ter blindagem de metal que outros veículos possuem. Também, a estrutura vertical das motocicletas e a falta de um sistema de aterramento adequado podem aumentar a probabilidade do motociclista atrair raios.

Medidas preventivas

Para reduzir o risco de ser atingido por um raio

durante uma tempestade, os motociclistas podem adotar várias medidas preventivas.

Consulte a previsão do tempo

É importante verificar a previsão meteorológica antes de iniciar a viagem e evitar sair em dias de tempestades elétricas ou escolha uma rota mais segura.

Procure Abrigo

No caso de uma tempestade que se aproxima, os motociclistas devem buscar abrigo em locais seguros, como postos de gasolina, lanchonetes, prédios ou áreas cobertas.

Evitando áreas abertas

Durante tempestades, os motociclistas devem evitar áreas abertas, como campos e estradas.

Use equipamento de proteção

Usar um capacete assim como jaqueta resistente ao fogo ajudará a minimizar o risco de ferimentos, caso um raio cair nas proximidades.

A queda de raios em motociclistas no Brasil é um problema real e muitas vezes subestimado, com potencial de causar lesões graves ou fatais. Estar ciente dos riscos associados a esse fenômeno natural e tomar medidas preventivas são fundamentais para proteger a vida e a segurança dos motociclistas.

*Luís José Fracalossi é Especialista em Gestão, Mobilidade e Segurança no Trânsito e em Perícia Veicular.

Mortes no trânsito: o papel do jornalismo para combater esta epidemia



Faz 15 anos que a Organização Mundial da Saúde mantém um programa de formação sobre segurança viária para jornalistas, tendo alcançado mais de 2 mil profissionais de redações em cinco continentes. A instituição considera que o apoio da mídia- e do jornalismo- é parte indissociável dos esforços atuais para cortar pela metade, até 2030, as mais de 1,35 milhão de mortes e 50 milhões de lesões graves provocadas anualmente no trânsito.

Os custos da inação são altos. A Iniciativa Programa de Avaliação Rodoviária (iRAP em Inglês) tem um website no qual é mostrado a despesa anual no atendimento das ocorrências. A soma dos gastos de todos os 175 países pesquisados totaliza 2,2 trilhões de dólares, entre tratamentos médicos, socorro emergencial e interrupção no rendimento das famílias afetadas. É algo em torno de 5% do PIB mundial.

Mesmo com números aterradores, o resultado dos impactos sociais e financeiros provocados pela carnificina do trânsito é abordado de forma rasa pela imprensa que se limita à divulgação de balanços dos “acidentes” que aconteceram nas estradas ao final das férias, ainda que o número de ocorrências e vítimas sejam semelhantes aos ocorridos em desastres de aviões.

Bem-estar da humanidade

A segurança viária, porém, é tão relevante para o bem-estar da humanidade que faz parte da Agenda 2030 da ONU e integra os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentáveis (ODS) com a meta 3.6. Foi ainda motivo de três conferências ministeriais (Rússia-2009, Brasil-2015 e Suécia-2020), nas quais os representantes dos países-membros assumiram vários compromissos para enfrentar o problema e, sobretudo, agir para contê-lo.

A Quarta Conferência Visão Zero foi promovida pelo governo local, e especialistas de todo o mundo se reuniram para discutir resultados e alinhar ações para reduzir os sinistros de trânsito. Logo



em seguida, aconteceu a primeira reunião da Rede Global de Chefes de Agências Nacionais de Segurança Rodoviária da OMS. Nela participaram representantes de 97 países. Ela funcionou como uma espécie de transferência de conhecimento entre nações.

Conscientizar a imprensa

“Parte do que queremos dos jornalistas é que reconheçam a falha nos sistemas de transportes. Se eles não funcionam bem e as pessoas não vão à escola porque não têm como se locomover, a sociedade vai começar a desmoralizar”, evidencia o doutor Nhan Tran, chefe do Departamento de Segurança e Mobilidade da OMS desde 2017. Ele coordena os esforços da OMS para aumentar o conhecimento da

imprensa. Não só sobre os problemas, mas sobretudo para as soluções que se apresentam na abordagem que a mídia promove sobre o tema.

“Estamos ajudando os jornalistas não só a entender o problema, mas como queremos enfrentá-lo. Governos devem investir em mudanças nos sistemas. Já a mídia tem o poder de gerar essa demanda na população, incluindo o setor privado e os fabricantes de veículos”, explica Than.

“Os jornalistas podem redirecionar o foco dessa discussão para os responsáveis pela segurança no trânsito e essa é a razão pela qual decidimos trabalhar com eles”.

De fato, a primeira coisa que jornalistas reaprendem quando recebem treinamento em segurança viária é que não devem culpar só as vítimas. Assim como, que nenhuma morte ou lesão é aceitável. Essa é a síntese do conceito Visão Zero criado pelos suecos. Nela quem opera e fiscaliza o sistema de locomoção das pessoas tem a última palavra na adoção do sistema. No entanto, devem ser os primeiros a ter responsabilidade pelas fatalidades. No Brasil, por exemplo, a mídia teve grande papel na conscientização da população. Isso ocorreu para o uso de capacetes, do cinto de segurança, do respeito à faixa de pedestres e no uso de cadeirinha por crianças. Além disso, nas consequências em se dirigir bêbado.