

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Pra manezinho ver  
*Palavra do Presidente*  
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Percepção de  
Riscos no Trânsito  
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Ações de Saúde no  
Trânsito e Transporte  
PÁGINA 7

**João Pizzolatti é  
condenado à prisão  
por grave acidente  
no trânsito**

PÁGINA 10

# O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - AGOSTO DE 2024 - ANO 16 - Nº 176

## TCU INVESTIGA ARTERIS Motivo: negligência nas obras no Morro dos Cavalos



O ministro do TCU (Tribunal de Contas da União), Antônio Anastasia, aceitou a denúncia encaminhada pelo deputado estadual Mário Motta para apurar as possíveis responsabilidades com relação aos deslizamentos de terra ocorridos na BR-101, na região do Morro dos Cavalos, em Palhoça, na Grande Florianópolis. (Página 8)



Deputado Estadual Mário Motta, na ALESC

**Em 14 Estados do Brasil  
o trânsito mata mais  
que as armas de fogo**

PÁGINA 4

**DETRAN/SC abre novo  
posto de atendimento  
em Biguaçu**

PÁGINA 16

**Brasil e Chile vão reconhecer  
carteiras de habilitação  
emitidas nos dois países**

PÁGINA 6

**KOERICH**  
Gente Boa. Gente Nossa.

**USE O CINTO DE SEGURANÇA.**



CIRCULAÇÃO  
EXCLUSIVA DE  
BICICLETAS



PROIBIDO  
ESTACIONAR



PROIBIDO  
TRÂNSITO DE  
PEDESTRES

## EDITORIAL

## Tragédia Cotidiana

A tragédia aérea que abalou o Brasil neste mês de agosto, com a queda do voo 2283 da Voepass em Vinhedos, vitimando 62 pessoas, é um doloroso lembrete de que, seja no ar ou nas estradas, nenhuma morte é aceitável. Para aqueles que ficam, a dor da perda é irreparável. Até agora, em 2024, o Brasil já registrou 135 acidentes aéreos, resultando em 110 mortes, incluindo as vítimas dessa recente catástrofe. Enquanto isso, somente nos primeiros seis meses deste ano, 2.908 pessoas perderam a vida em 35.166 acidentes nas rodovias federais, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF). Essas tragédias terrestres, que deixaram mais de 40 mil feridos, são parte de uma realidade cotidiana assustadora.

Contudo, é perceptível que as mortes em acidentes de trânsito se tornaram quase que habituais no inconsciente coletivo. As estatísticas revelam que essas tragédias diárias são

frequentemente banalizadas, como se fossem parte inevitável de nossas vidas. Mas por que, então, as tragédias aéreas com vítimas fatais causam maior consternação do que os sinistros de trânsito? Afinal, em ambos os casos, são vidas humanas ceifadas.

Todavia, parece que os acidentes de trânsito se tornaram tão comuns que a sociedade deixou de lhes dar a devida importância. E o mais difícil de se admitir é que, no caso dos acidentes de trânsito, muitas vezes a responsabilidade é nossa, o que os torna evitáveis, já que a maioria dessas tragédias ocorre por falha humana.

Definitivamente, o valor de uma vida não pode ser mensurado, independentemente de como ela é perdida. No que se refere ao trânsito, não podemos mais banalizar e tratar com normalidade as vidas que perdemos no asfalto. Não podemos aceitar que tantas pessoas no auge de suas vidas e produtividade tenham suas histórias interrompidas por situações evitáveis.

De acordo com estudos consagrados, uma morte ocorre a cada 15 minutos no trânsito, e uma pessoa é ferida ou sofre sequelas a cada dois minutos. Comparando com os acidentes aéreos, é como se caísse um avião a cada dia. A dor das famílias, seja em um acidente aéreo ou em um sinistro de trânsito, é idêntica. O que muda é o valor que se dá a cada uma dessas tragédias.

Parece que morrer no trânsito é visto como um ‘morrer menor’, como se as vítimas não tivessem voz. Talvez a prevenção que ocorre no setor aéreo, com investimentos e pesquisas, valorize mais a vida. Mas, infelizmente, isso não se reflete no trânsito.

Precisamos de uma vez por todas, como sociedade, internalizar que cada vida importa. É fundamental refletirmos sobre isso e agir para que, independentemente do meio de transporte, nenhuma morte seja banalizada. Afinal, para quem fica, a dor da perda é sempre irreparável.

## NOTAS E FLAGRANTES

### JOGO VIRTUAL

O DNIT acaba de lançar um jogo virtual gratuito que vai testar os conhecimentos de crianças e jovens do Ensino Fundamental 1 sobre segurança no trânsito. O objetivo do game “Show de Perguntas” vai além do entretenimento e pode ser utilizado como ferramenta educativa para propiciar experiências imersivas virtuais acerca da segurança viária.

O jogo está disponível para acesso via computador, celular, tablet ou notebook, através do site: <https://servicos.dnit.gov.br/conexao/jogos/1>



Por Ellen Bruehmueller  
[contato@monatran.org.br](mailto:contato@monatran.org.br)



### TRÂNSITO 2025

Até o dia 31 de agosto, qualquer cidadão brasileiro pode votar na mensagem a se adotar pelas autoridades de trânsito e entidades parceiras em todo o país, no ano de 2025. A iniciativa é do Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). O tema central é excesso de velocidade no trânsito e as opções são: “Desacelere. Seu bem maior é a vida”; “Dirija sem pressa. Seu compromisso é a vida”; “Diminua a velocidade. A vida é seu compromisso”. Para registrar seu voto, acesse a página Vote pelo Trânsito (<https://www.gov.br/transportes/pt-br/votepelotransito>)

## O Monatran

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

Sede Nacional:  
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911  
Centro - Florianópolis  
Santa Catarina – CEP 88020-000  
Fones: (48) 99981-1015

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

#### DIRETORIA EXECUTIVA:

##### Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

##### Diretores:

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

##### Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

##### Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

#### Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

##### Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

**Distribuição:** Gratuita

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



## Pra manezinho ver

### PRF ALERTA!

Se a ultrapassagem - seja em local permitido ou proibido - obrigar que o veículo que venha no sentido contrário reduza a velocidade ou saia da pista para evitar uma colisão frontal ficará caracterizada também a conduta de forçar passagem - uma infração gravíssima de quase três mil reais, que pode gerar inclusive a suspensão da CNH. Por isso, fique atento! A multa pode ser aplicada em dobro se o condutor for reincidente no período de 12 meses.



### SPVAT

Consideramos super pertinentes as observações do presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes, divulgadas em suas redes sociais, sobre a “proposta” de convênio com os Detrans para a cobrança do chamado Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT), criado para substituir o antigo Seguro DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres). Quem criou a cobrança tem que ter a coragem de cobrar e não querer empurrar goela abaixo uma cobrança integrada com o IPVA.

Inspirada na clássica expressão “para inglês ver”, nascida lá nas épocas do Império (quando as autoridades brasileiras, fingindo que cediam às pressões da Inglaterra, tomaram providências de mentirinha para combater o tráfico de escravos africanos), a Grande Florianópolis prestigiou uma inauguração cheia de pompa e circunstância, discursos e narrativas “só para manezinho\* ver”.

Depois de 12 anos de atraso, o Contorno Viário, que deveria ter sido entregue em 2012 pela concessionária que administra a BR 101 no trecho norte de Santa Catarina, foi “adotado” por meio mundo e contou com a presença até do presidente Luís Inácio Lula da Silva (em sua primeira viagem ao Estado desde o início do terceiro mandato) e também do ministro dos Transportes, Renan Filho.

Os benefícios óbvios para a mobilidade advindos da conclusão da obra de 50 quilômetros de extensão já estão sendo sentidos pela população da região, que ultrapassa a marca de um milhão de habitantes.

Os cerca de 18 mil caminhoneiros que deixaram de circular todos os dias na BR-101, entre os municípios Biguaçu e Palhoça, da região metropolitana, já economizam 50% do tempo da viagem no horário de pico e deixam de protagonizar acidentes diários na rodovia que atravessa as cidades.

Um benefício gigante para todos os envolvidos, mas que se trata apenas da concretização de uma obrigação legal da concessão concedida à Arteris Litoral Sul, que recebe os valores das três praças de pedágio no trecho administrado.

O Governo Federal até poderia se gabar por ter concedido à concessão, mas não pela execução da obra em si. O discurso no palanque fazia parecer até que a obra havia sido custeada pelos impostos da população e não como contrapartida pelo pedágio pago pelos usuários da via.

A cortesia usando chapéu alheio foi tão

descarada que a própria Arteris Litoral Sul emitiu uma nota dizendo que “a execução do Contorno Viário da Grande Florianópolis era uma obrigação da concessionária, prevista no contrato de concessão firmado com o Governo Federal quando do leilão do ativo. Dessa forma, a rodovia foi construída com recursos privados, da concessionária. O investimento total da Arteris Litoral Sul na obra do Contorno Viário foi de R\$3,9 bilhões. Para executar a obra, foram acessados financiamentos de diversas instituições financeiras, dentre elas, o BNDES”.

Enfim, finalmente, tivemos o Contorno Viário liberado para o trânsito, mas diversos desafios ainda seguem em aberto. Um deles é que a Polícia Rodoviária Federal (PRF) recebeu mais 50 quilômetros para fiscalizar, mas não aumentou o seu efetivo e tampouco possui um posto para servir como base no Contorno.

Outra questão paira sobre os acessos à nova via que, neste momento, estão aquém da grandiosidade da estrutura. Gargalos na SC-281, em São José e o Morro dos Cavalos, em Palhoça, ainda são uma realidade dentro dessa nova perspectiva da mobilidade em toda a região. Além disso, tem os problemas também na BR-282 e o trecho que ficou espremido entre o novo traçado do Contorno Viário e a BR-101.

Dito isso, vamos continuar acompanhando de perto as cenas dos próximos capítulos!

*\*O termo “manezinho” é um gentílico popularmente usado para se referir aos nativos de Florianópolis, capital de Santa Catarina, Brasil. O termo pode ser usado para se referir a todos os florianopolitanos, mas também pode ser usado para se referir a filhos de pais naturais de Florianópolis ou a descendentes dos colonizadores portugueses açorianos que chegaram à ilha por volta de 1700.*

## Em 14 Estados do Brasil o trânsito mata mais que as armas de fogo

*No ranking dos primeiros cinco estados da lista estão: São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e Goiás.*



Em 14 Estados do Brasil os sinistros de trânsito mataram mais do que homicídios por armas de fogo em 2022. No comparativo dos últimos 10 anos, entre 2012 e 2022, no ranking dos primeiros cinco Estados da lista, se mantiveram os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e Goiás, respectivamente. O cruzamento de dados foi realizado e analisado pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego do RS (ABRAMET/RS), com base nas informações do Atlas da Violência 2024, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

São Paulo continua liderando as estatísticas. Em 2022, foram 5.049 mortes no trânsito contra 1.760 homicídios. Minas Gerais aparece em segundo lugar com 3.150 mortes no trânsito e 1.767 homicídios, respectivamente. Em seguida aparece o Paraná, onde houve o registro no mesmo período de 2.736 óbitos por sinistros no trânsito contra 1.858 homicídios. O Rio Grande do Sul aparece em quarto lugar neste ranking. No estado, 1.806 pessoas morreram no trânsito e 1.477 perderam a vida por armas de fogo. E, em quinto lugar, Goiás, com 1.716 mortes no asfalto frente a 1.082 homicídios.

Para o presidente da ABRAMET/RS, Dr. Ricardo Hegele, especialista em Medicina do Tráfego, os números revelam uma triste realidade que abala e destrói famílias inteiras ano após ano.

“Nenhuma forma de morte trágica é tolerável e, por isto, não podemos banalizar o mal que esta estatística nos apresenta. Não se trata de números e, sim, de vidas humanas destruídas pela falta de medidas eficazes para conter essa violência no trânsito que mata mais que as armas de fogo! Para isso, é necessária uma gestão eficiente e inteligente para reduzir os sinistros com mortos e feridos até chegarmos no único nível tolerável de perdas no trânsito = ZERO Mortos e feridos”, diz.

**Por que os números de sinistros de trânsito estão aumentando? O que NÃO está sendo feito pelos gestores do trânsito?**

Estamos falando de sinistros de trânsito que, na ampla maioria das vezes, são situações que poderiam ter sido evitadas.

Os demais Estados onde as mortes no trânsito superaram os homicídios no ano de 2022 foram Santa Catarina, Maranhão, Mato Grosso, Piauí,

Mato Grosso do Sul, Tocantins, Rondônia, Distrito Federal e Roraima.

Na totalidade, o Brasil registrou em 2022, 34.892 mil óbitos por sinistros no trânsito e 33.580 mil mortes de homicídios por arma de fogo. Houve queda tanto das mortes no trânsito quanto por arma de fogo no comparativo com 2012. Naquela ano, 46.681 pessoas foram vítimas do trânsito e outras 40.648 mil por arma de fogo. No entanto, dez anos depois, mais pessoas continuam sendo vítimas fatais nas ruas, avenidas e estradas do Brasil que continuam ceifando vidas mais que as armas de fogo.

### MORTES EM 2012:

Total de mortes no trânsito no Brasil em 2012: 46.681 mil.

Total de mortes de homicídios por arma de fogo em 2012: 40.648 mil.

### MORTES EM 2022:

Total de mortes no trânsito no Brasil em 2022: 34.892 mil.

Total de mortes de homicídios por armas de fogo em 2022: 33.580 mil.

## Atleta é atropelado por motorista bêbado na SC-401, em Florianópolis

Por muito pouco a irresponsabilidade de um motorista não terminou em tragédia, na SC-401 Sul, em Florianópolis/SC. Um atleta de corrida foi atropelado, no dia 25 de agosto, enquanto participava da Maratona Internacional de Floripa, que passa por diversos bairros da capital catarinense. O acidente aconteceu na SC-401 (Via Expressa Sul).

Segundo informações da Polícia Rodoviária Militar, o condutor, de 29 anos, estava bêbado e foi preso, em flagrante, por embriaguez ao volante.

A vítima, de 28 anos, foi encaminhada para atendimento no Hospital Governador Celso Ramos, com suspeita de fratura nos membros

inferiores.

Conforme a guarnição, que atendeu a ocorrência, o motorista, de 29 anos, invadiu áreas que foram

bloqueadas por cones para passagem dos atletas. Ele permaneceu no local e foi submetido ao teste do etilômetro, que constatou o consumo de

álcool em 0,54 mg/L.

### ORGANIZAÇÃO PRESTA ATENDIMENTO À VÍTIMA

A organização da Maratona Internacional de Floripa informou, em nota, que “presta todo o suporte necessário ao atleta” desde que tomou conhecimento do acidente.

Além disso, destacou que “todo o atleta devidamente inscrito no evento está coberto por um seguro, que foi acionado para garantir o melhor atendimento possível”. O atleta já recebeu alta e passa bem.

“A organização vai continuar prestando suporte ao atleta e aos seus familiares”, disse.





## Percepção de Riscos no Trânsito Como a Consciência Sensitiva Pode Salvar Vidas

O trânsito, um espaço compartilhado por milhões de pessoas diariamente, esconde perigos que podem se transformar em tragédias num piscar de olhos. Acidentes de trânsito, comparáveis a uma doença, continuam a vitimar um número alarmante de pessoas ao redor do mundo. Contudo, a chave para evitar esses desastres está ao alcance de todos: a percepção de riscos. Desenvolver uma consciência aguda por meio dos sentidos—visão, audição, tato, olfato e até paladar - pode ser a diferença entre a vida e a morte.

No Brasil pós-pandemia, os motociclistas e ciclistas, especialmente aqueles envolvidos em entregas rápidas, se destacam como os agentes de maior risco no trânsito. Esses trabalhadores, muitas vezes pressionados pelo horário de entrega, desafiam as leis e os limites da segurança ao desrespeitar semáforos, transitar na contramão e até invadir calçadas.

Em épocas de eleições, essa ousadia cresce, favorecida por um poder público que prefere ignorar essas infrações para não desagradar possíveis eleitores.

A cidade de São Paulo, por exemplo, tornou-se palco desse comportamento, onde motociclistas e ciclistas cometem infrações à vista de todos, inclusive dos próprios agentes de trânsito, que nada fazem para coibir essas ações. Isso resulta em uma agressão cotidiana ao pedestre, que já não encontra segurança, nem mesmo nas calçadas.

A percepção de riscos no trânsito envolve mais do que simplesmente seguir regras; trata-se de estar totalmente atento ao que ocorre ao seu redor, utilizando todos os sentidos para identificar e evitar perigos iminentes. Ver um carro se aproximando em alta velocidade, ouvir o som de uma moto acelerando ao longe, sentir a vibração de um veículo pesado se aproximando, perceber o cheiro de queimado que pode indicar um problema mecânico, ou até mesmo visualizar a presença de fumaça que pode sugerir um incêndio próximo—todas essas percepções são essenciais para antecipar situações de risco e tomar decisões rápidas e acertadas.

Para os motoristas, essa consciência deve ser constante. O simples ato de olhar para os lados antes de uma mudança de faixa, ouvir o som do ambiente para detectar a aproximação de veículos invisíveis no ponto cego, ou sentir as condições da estrada por meio do volante, pode evitar acidentes fatais.

E essa atenção deve ser redobrada em condições adversas, como em dias de chuva intensa, neblina ou ao dirigir em áreas de obras. Nesses momentos, os sentidos precisam estar mais aguçados do que nunca, permitindo que o motorista se ajuste às condições e garanta a segurança de todos.

A segurança no trânsito é uma responsabilidade compartilhada. Motoristas, ciclistas, pedestres—todos têm o dever de utilizar seus sentidos para promover um ambiente seguro.

Infelizmente, muitos motociclistas e ciclistas transitando muitas vezes, na contramão, negligenciam essa responsabilidade, transformando-se em ameaças ambulantes nas ruas das grandes cidades.

Ignorar o som de uma sirene de emergência, não perceber um pedestre prestes a atravessar, ou simplesmente não ver uma placa de advertência, são comportamentos que podem ter consequências trágicas. Da mesma forma, os pedestres também devem estar atentos ao movimento ao redor, utilizando não só a visão, mas também a audição e até o tato, como ao sentir a proximidade de um veículo em alta velocidade ao atravessar a rua.

As iniciativas de segurança rodoviária são fundamentais para reduzir acidentes, mas seu sucesso depende, em grande parte, da conscientização dos usuários das vias sobre os riscos que enfrentam e a maneira como podem evitá-los. A educação é o ponto de partida, instruindo desde cedo sobre a importância de uma percepção sensível aguçada no trânsito.

Campanhas públicas, programas escolares e cursos de direção defensiva devem enfatizar que cada sentido pode ser uma linha de defesa contra acidentes. Melhorias na infraestrutura, como a instalação de faixas de pedestres mais visíveis, iluminação adequada e sinalização clara, também ajudam, mas sem a atenção plena dos usuários, esses esforços podem ser em vão.

Direção defensiva, neste contexto, não é apenas sobre antecipar perigos, mas sobre utilizar os sentidos para detectá-los antes mesmo que se tornem evidentes. Um motorista defensivo não apenas reage a uma emergência; ele a prevê por meio da percepção aguçada de seu entorno. Estar constantemente alerta, prever as ações de outros motoristas e pedestres, e dirigir de forma a evitar situações de risco, são práticas que salvam vidas diariamente.

A batalha contra os acidentes de trânsito exige o engajamento total da sociedade. É necessário ir além da simples observância das regras de trânsito e adotar uma postura ativa, onde a percepção dos riscos se torna uma segunda natureza.

Conscientizar-se sobre a importância de usar todos os sentidos para detectar e evitar perigos no trânsito é um passo fundamental para criar um ambiente seguro para todos. Em última análise, a prevenção de acidentes começa com a percepção—um sentido que pode e deve ser treinado para proteger a vida.

\* **Jornalista, Mtb 0083569 / SP/BR**, Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, foi Prof. Adj. Dr. da UFSC, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, ex-Secretário-Executivo do GERAT da Casa Civil da Presidência da República, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

# Brasil e Chile vão reconhecer carteiras de habilitação emitidas nos dois países

Rapidez, facilidade e menos burocracia. O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, foi até a capital chilena, Santiago, para firmar 19 novos tratados com o presidente Gabriel Boric. Entre eles, foi assinado o Acordo para Reconhecimento Recíproco de Carteiras de Habilitação, que deixa bem mais fácil a conversão de habilitação para condutores de carro e moto para cidadãos dos dois países, Brasil e Chile.

Por ano, cerca de 600 mil turistas brasileiros atravessam a Cordilheira dos Andes para visitar o Chile e podem se beneficiar desse acordo da habilitação. Por outro lado, em 2023, os chilenos foram a terceira nacionalidade com o maior número de turistas em terras tupiniquins.

## Regras para residentes

O novo acordo é exclusivo para quem teve a CHN emitida antes de conseguir o status de residente no território vizinho. Cumprida essa exigência, tanto os motoristas brasileiros no Chile quanto chilenos no Brasil poderão converter



suas carteiras com procedimentos simplificados, conforme as legislações de cada país. A novidade elimina processos complexos, como a realização de exames teóricos e práticos. Mas alguns passos devem ser observados.

## Facilidade para turistas

Quem viaja a passeio também

recebe facilidades. Agora, o cidadão maior de idade pode conduzir veículos temporariamente usando a CNH válida do país de origem, contanto que se comprove a permanência apenas para turismo. O acordo anterior limitava o uso da CNH por até 180 dias nesses casos. A permissão não se estende a

carteiras de habilitação profissionais, utilizadas para fins comerciais ou trabalho remunerado.

## Acordos com Portugal e Itália

Este é o terceiro acordo internacional que beneficia condutores brasileiros em menos de um ano. Durante 2023, o Ministro dos Transportes, Renan Filho, o Embaixador Brasileiro Raimundo Carneiro e o Ministro das Infraestruturas de Portugal, João Galamba, assinaram um acordo que possibilita o uso da CNH por brasileiros residentes em Portugal. Pelo princípio da reciprocidade, a mesma regra passa a valer para portugueses que residem no Brasil.

Já em julho deste ano, houve a assinatura de um acordo com a Itália, estabelecendo facilidades para quem possui uma CNH válida e reside no país também solicitar a carta de habilitação de lá sem precisar passar pelo processo de aulas em autoescola ou realizar exames práticos e teóricos. *(As informações são do Ministério dos Transportes)*

## Inmetro aprova novo modelo de sistema de pesagem automático para rodovias brasileiras

O Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) publicou na no dia 1 de agosto, no Diário Oficial da União (DOU), a Portaria nº 402/2024, aprovando três modelos de instrumentos de pesagem automático de veículos rodoviários em movimento.

De forma inédita, no Brasil, o grupo Ecorodovias desenvolveu sistema de pesagem em alta velocidade, em inglês High Speed Weigh-in-Motion ou HS-WIM, com a mesma precisão das balanças lentas tradicionais. Essa tecnologia só existe hoje na Europa, em países como a Suíça e a República Tcheca.

Desse modo, em breve os caminhões, carretas e todos os veículos de carga, que trafegam nas rodovias brasileiras não vão mais precisar parar

o veículo para fazer a pesagem de suas cargas.

Isso porque a pesagem das cargas será feita por meio das “balanças eletrônicas” (HS-WIM), assim como ocorre hoje à fiscalização de velocidade com os veículos automotivos.

Este projeto faz parte do sand box regulatório coordenado pela ANTT em cooperação com o Inmetro.

### Período de testes

A tecnologia HS-WIM passou por um período de testes a partir do Sandbox regulatório, na BR-365, em Uberlândia-MG, rodovia concedida ao grupo EcoRodovias.

Com a homologação do Inmetro sobre o equipamento, agora, a ANTT vai poder aplicar o HS-WIM aos novos contratos de concessão rodoviária e

renovação dos já existentes.

O diretor de Metrologia Legal, do Inmetro, Marcelo Moraes, ressaltou também que, com o novo sistema, será possível fiscalizar 100% da frota, durante 24 horas por dia, todos os dias da semana. “Essa medida tornará a fiscalização do excesso de cargas mais eficiente através de novas tecnologias, aumentando a precisão dos dados e permitindo ações preventivas ao acompanhar de perto os instrumentos”, pontuou Moraes.

**O que é o HS-WIM** - O sistema de pesagem em alta velocidade, do inglês, High Speed Weigh-in-Motion (HS-WIM), são tecnologias de fiscalização, monitoramento e controle de rodovias em fluxo livre.

Dessa forma, permitem a caracterização do tráfego, fiscalização, cobrança de pedágio, fiscalização de transporte e quaisquer outras funções relacionadas ao conhecimento do tráfego rodoviário. Isso tudo, sem que o usuário da rodovia sinta a interferência da operação do equipamento no seu fluxo.

Isso significa que não será mais necessário reduzir a velocidade ou controlar a posição do veículo para permitir o funcionamento da operação desejada.

Portanto, a pesagem em alta velocidade, por meio do equipamento HS-WIM, é um desses dispositivos tecnológicos revolucionários.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*



## MEDICINA DO TRÁFEGO

### Ações de Saúde no Trânsito e Transporte



**P**or várias vezes fui inquirido, inclusive por colegas da área de saúde, sobre o que é a medicina do tráfego.

Como se justifica? Atinge a quem?

De uma maneira ampla, costumo dizer que a Medicina do Tráfego é uma especialidade voltada única e exclusivamente para o trânsito e transporte em todos os seus aspectos.

Abrange todos os veículos destinados à mobilidade.

Os motoristas profissionais, amadores e pedestres. Os que transportam a família e os que transportam passageiros, cargas pesadas, cargas perigosas. Além disso, envolvem passageiros, pedestres, o meio ambiente, a comunidade, a sociedade como um todo.

Também não se refere apenas ao transporte de superfície, como é o trem, coletivos, metrô, táxi, peruas, micro-ônibus, caminhões, motocicletas, bicicletas. Estabelecemos íntima relação desses meios de transporte como feito através, de rios, mares, subterrâneos e aéreos. Em consequência o transporte de lanchas, barcos, submarinos, aviões, ultraleves fazem parte integralmente da nossa Medicina do Tráfego.

Motoristas, pilotos, maquinistas, motoboys etc., todos são envolvidos juntamente com passageiros, tripulantes, pedestres e meio ambiente.

Esta especialidade podemos definir ainda como a voltada para o homem, à máquina móvel e o meio ambiente.

Se a máquina fixa preocupa a qualquer serviço de Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho (SESMT), imagine a móvel, o quanto mais de preocupação oferece. Além do operador, circulam dentro dessas máquinas milhares de pessoas, subindo e descendo e em torno delas ou sob elas outros milhões de cidadãos circulam.

Não sendo fixas tais máquinas, imagine o “Layout”, a proximidade das mesmas e todas oferecendo riscos físico, químico, biológico, ergonômico e de sinistro.

Conviver com essa indústria que produz doenças e sinistros, sem um serviço médico que possa atuar de maneira preventiva, orientando, adequando, melhorando a qualidade de vida dos usuários, das comunidades e da sociedade como um todo.

A missão da Medicina de Tráfego é muito ampla e tem suas ramificações para Medicina aeroespacial, Medicina de Viagem, Medicina Pré-Hospitalar, Medicina Ocupacional, Higiene, Medicina Preventiva, Medicina Aquaviária e seus múltiplos departamentos.

O mundo inteiro observa a Medicina do Tráfego pensando na sobrevivência do homem e do meio ambiente, além dos custos gerados aos governos pelas doenças causadas por essa indústria do transporte, além dos sinistros que elevam a cada dia o número de vítimas fatais e de sequelados. Oneram os cofres públicos, reduzem a massa trabalhadora, aumentam os deficientes físicos e reduzem a população. Quase sempre todas essas ações ocorrem principalmente na faixa etária mais produtiva (de 18 aos 35 anos).

O transporte em geral tem que ser visto de maneira holística. A equipe especializada tem que estar sendo frequentemente reciclada para oferecer o melhor para todos nós que dependemos do transporte, para todos que nos grandes centros sofrem as ações dos milhões de metros cúbicos de poluentes jogados na atmosfera, além do ruído causador de surdez, da vibração, capaz de desencadear processos de tromboembolismo, e muitos outros. Hoje, no transporte, temos que nos preocupar até com a disseminação das doenças infectocontagiosas, normalmente transmitidas de pessoa a pessoa, mas também com os gerados por sistema de refrigeração de ambientes confinados como ônibus, trem, interior do metrô, avião e outros. Até com disseminação de agentes vetores de doenças, hospedeiros intermediários e definitivos, temos que nos preocupar. Com o transporte de cargas perigosas, com matéria orgânica como no transporte de aves, gado. A globalização e a rapidez de transporte são capazes de disseminar um vírus rapidamente sobre toda a superfície terrestre.

O médico do tráfego tem que estar voltado para tudo isso, e de maneira muito bem planejada terá seus meios de prevenção e atuação para manter a saúde de todos.

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

# TCU investiga Arteris por negligência em obras no Morro dos Cavalos

O ministro do TCU (Tribunal de Contas da União), Antônio Anastasia, aceitou a denúncia encaminhada pelo deputado estadual Mário Motta para apurar as possíveis responsabilidades com relação aos deslizamentos de terra ocorridos na BR-101, na região do Morro dos Cavalos, em Palhoça, na Grande Florianópolis.

O relator autorizou diligência à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) requerendo a apresentação de informações sobre o contrato de concessão com a Arteris Litoral Sul, concessionária que administra a BR-101 entre Garuva e Palhoça.

O ministro solicitou diversos documentos, dentre eles, todos os processos, notas técnicas e despachos que justificaram o primeiro aditivo ao Contrato de Concessão, que resultou na inclusão das seguintes ações:

Estabilização de encostas e terraplenos de 27 passivos ambientais na BR-101, entre os km 220 e km 244, os custos respectivos, e o valor da tarifa de pedágio;

A postergação das obras previstas para o trecho, as justificativas apresentadas pela concessionária e as penalidades e medidas adotadas pela ANTT;

A exclusão das ações de recuperação de 21 dos 27 passivos ambientais incluídos por meio do primeiro termo aditivo;

A apuração de responsabilidades pelos deslizamentos de terra ocorridos no Morro dos Cavalos e as penalidades eventualmente aplicadas.

O despacho prevê ainda que sejam apresentadas providências para a realização do tratamento preventivo dos taludes – planos de terreno inclinados que limitam aterros – a fim de evitar novas ocorrências.

Caso essas intervenções não sejam cumpridas, o documento

prevê a alteração da classificação dos taludes, a partir de dados da própria concessionária, hoje classificados como de baixo risco.

Além do TCU, o deputado encaminhou a denúncia ao MPF (Ministério Público Federal), que abriu procedimento para investigar a situação, e à CGU (Controladoria Geral da União), que também está apurando o caso por meio de auditoria já em curso.

“Seguimos acompanhando e buscando responsabilizações e soluções para a situação do Morro dos Cavalos porque o local ainda oferece riscos. Esses encaminhamentos são um grande avanço, já que, até então, os envolvidos na



concessão, ANTT e Arteris, pareciam não se entender, esquivando-se de suas responsabilidades. Enquanto isso, quem está pagando a conta, literalmente, é a população”, ressalta o deputado Mário Motta.

## Deslizamentos no Morro dos Cavalos

Em abril, a queda de uma barreira no km 235 da BR-101, no Morro dos Cavalos, causou a interdição da rodovia por mais de 50 horas, após uma forte chuva que caiu na região. Na ocasião, o congestionamento no local chegou a quase 30 quilômetros de extensão.

Além disso, em um intervalo de



## SITUAÇÃO DO MORRO DOS CAVALOS

A Arteris é a atual responsável pelas intervenções no Morro dos Cavalos, o que inclui a realização de monitoramento da região. No entanto, a classificação de risco das encostas, de maneira geral, é feita apenas por inspeção visual.

Assim, dos 27 pontos analisados, 21 foram classificados como risco 0, que é quando o local está estabilizado, sem oferecer perigo para o tráfego, e 1, que significa que o local encontra-se com ocorrência em estágio inicial, sujeito à intervenção a longo prazo. Na época, entre os pontos analisados, o 41 foi considerado como de risco 0, e o 28 de risco 1, justamente os locais onde ocorreram os deslizamentos em 2022 e 2024.

Diante dessa situação, foi apontado que pode ter havido omissão da concessionária no que tange a execução das intervenções. Além disso, a realização de inspeções apenas de forma visual – que podem não classificar a real situação de risco dos trechos ao longo da rodovia – também pode ser um fator determinante para os deslizamentos.

dois anos o trecho foi interrompido por mais de dois dias em, pelo menos, duas oportunidades.

Em 19 de dezembro de 2022, a BR-101, no Morro dos Cavalos, também foi bloqueada devido a deslizamentos de solo e rochas em grande escala. Na época, a rodovia ficou fechada por dias, causando longas filas e afetando milhares de pessoas.

Diante desse cenário, o deputado Mário Motta ponderou que, apesar da chuva que caiu na região, em ambas as situações, não foi a precipitação a causa principal das ocorrências, mas sim a consequência.

## Com 12 anos de atraso, Contorno Viário de Florianópolis é inaugurado

Com 12 anos de atraso, a inauguração do Contorno Viário da Grande Florianópolis finalmente aconteceu no dia 9 de agosto. Já nos primeiros dias da novidade, um verdadeiro fôlego para os moradores da Grande Florianópolis que usam a BR-101 diariamente. Com o desvio de veículos pesados para o novo trecho de rodovia entregue pela Arteris Litoral Sul, as pessoas estão passando menos tempo nas filas e congestionamentos, refletindo diretamente na qualidade de vida do cidadão local.

Não bastasse esse inegável reflexo na mobilidade da região, a PRF (Polícia Rodoviária Federal), de bate-pronto, já destacou que, desde a liberação do trânsito, dia 10 de agosto, os acidentes imediatamente reduziram.

Sem dúvida alguma, o Contorno Viário representa mudança, transformação e desenvolvimento. Mas, é preciso olhar à frente e ver os desafios que cercam a mobilidade urbana, a partir desse pleno funcionamento da nova rota.

O primeiro desafio diz respeito ao reflexo do novo traçado na BR-101 já que, até o momento, a amostragem ainda é pequena para traçar uma verdade. A segunda questão paira sobre os acessos ao Contorno Viário que, neste momento, estão aquém da grandio-

sidade da estrutura. Gargalos na SC-281, em São José e o Morro dos Cavalos, em Palhoça, ainda são uma realidade dentro dessa nova perspectiva da mobilidade em toda a região.

Tem os problemas também na BR-282 e o trecho que ficou espremido entre o novo traçado do Contorno Viário e a BR-101.

Por último e não menos importante é o efetivo da PRF, em Santa Catarina, que está defasado e prestes a ter mais 100 quilômetros para administrar.

Além dos 50 km recém inaugurados na Grande Florianópolis, o policiamento também terá que tomar conta de outros 50 km na BR-285, próximo à divisa com o Rio Grande do Sul.

Mas, voltando ao fato da tão esperada inauguração, a obra, que deveria ter sido entregue em

2012, contou com as presenças do presidente Luís Inácio Lula da Silva (PT) e do ministro dos Transportes, Renan Filho, e outras autoridades, mesmo sendo uma rodovia construída com recursos privados, da concessionária Arteris Litoral Sul, visto que se trata de uma contrapartida obrigatória, prevista no contrato de concessão firmado com o Governo Federal quando do leilão do ativo.

### Contorno Viário

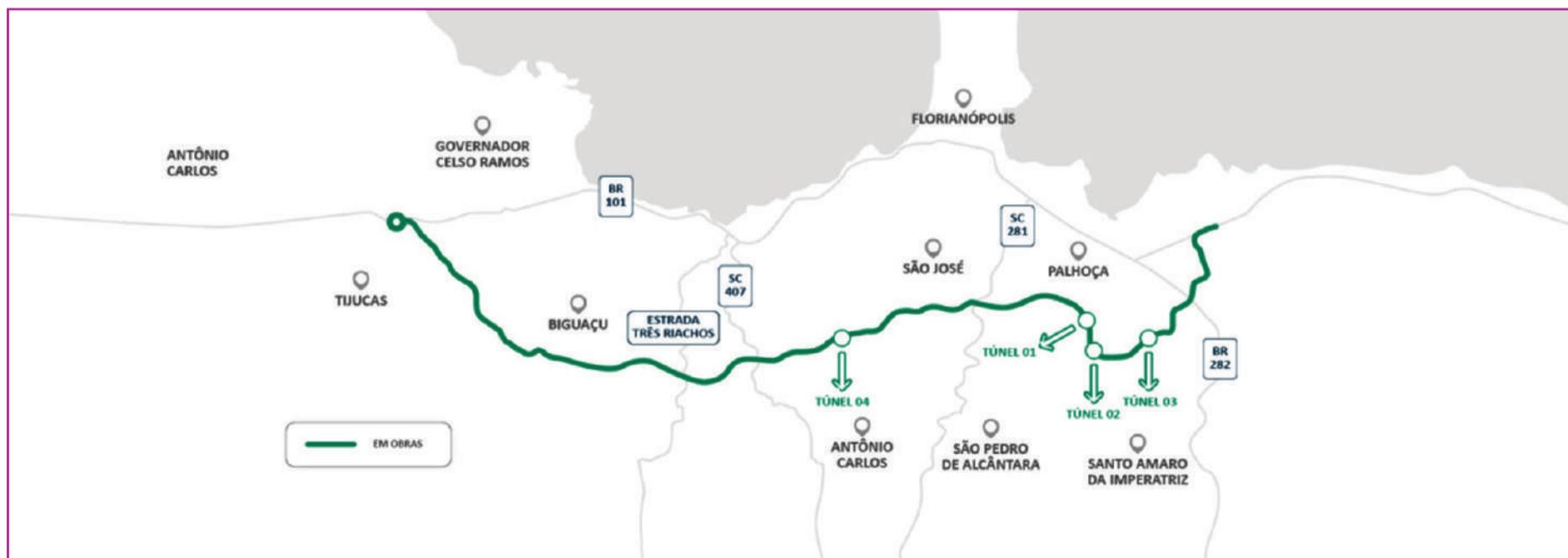
A obra recebeu cerca de R\$ 3,9 bilhões em investimentos e, ao longo dos 50 quilômetros de pista dupla, foram construídos seis acessos por trevos no novo Contorno Viário da Grande Florianópolis. A rodovia ainda possui quatro túneis duplos, 21 passagens em desnível e sete pontes duplas. Com velocidade média de 100

km/h, o trajeto é plano e de curvas suaves. Com isso, a Arteris, responsável pela construção, espera evitar a necessidade de redução de velocidade na via. A rota desvia o tráfego de longa distância da região metropolitana da capital catarinense, cruzando as cidades de Biguaçu, São José e Palhoça, mas acaba impactando mais sete cidades da região da Grande Florianópolis.

### Obras no contorno

Para os próximos meses, o Contorno Viário de Florianópolis deverá receber 88 faixas de controle de velocidade, espalhadas ao longo do trecho. De acordo com Cesar Sass, diretor de operações Sul da Arteris, esse equipamento garantirá ao usuário uma velocidade adequada e compatível com a região.

De acordo com Roger Pegas, superintendente de Infraestrutura Rodoviária da ANTT, nos próximos meses a rodovia ainda deve receber obras complementares. Questões como iluminação, construção de posto da Polícia Federal e instalação de novos controladores de velocidade, por exemplo. “Tudo isso acontece agora, nessa fase de comissionamento”, explica. A operação da via continuará normal durante as obras.





## JUDICIÁRIO

# João Pizzolatti é condenado à prisão por tentativa de homicídio em grave acidente em Blumenau

O ex-deputado federal João Pizzolatti foi condenado a mais de cinco anos de prisão em regime inicial semiaberto por ter causado o acidente na Rodovia Werner Duwe, em Blumenau, que deixou Paulo Santos, de 30 anos, gravemente ferido. A decisão foi anunciada pela juíza Cibelle Beltrame ao final do júri popular feito no último dia 28 de agosto. A sessão começou às 9h e terminou no início da noite.

O julgamento ocorreu quase sete anos após a colisão frontal. Conforme a decisão, Pizzolatti terá de cumprir 4 anos e oito meses de reclusão por tentativa de homicídio qualificado e a 6 meses por embriaguez ao volante. Ele também perdeu o direito de dirigir por dois meses e terá de pagar reparação de danos a Paulo no valor de R\$ 1,7 milhão.

Como o júri foi em primeira instância, cabe recurso. A defesa de Pizzolatti, porém, não quis se manifestar ao ser abordada pela imprensa na saída do julgamento. O ex-deputado saiu do Fórum pela porta da frente, acompanhado da esposa.

O Ministério Público defendeu que mesmo depois da ingestão de bebida alcoólica, Pizzolatti conduziu o veículo dele e percorreu a rodovia em zigue-zague e alta velocidade até invadir a contramão e bater contra o carro da vítima. A assistente de acusação, advogada Maria Haas, considerou o resultado satisfatório. “A gente já esperava esse resultado. Paulo não queria vingança, queria que ele fosse responsabilizado”, disse.

Vítima e réu ficaram frente a frente pela primeira vez e chegaram a se cumprimentar. Paulo esperou o início das oitivas em uma sala reservada e abriu os depoimentos. Ele contou sobre o dia do acidente, as sequelas, a lenta recuperação e o fato de ter tido de processar o político para receber ajuda financeira.

O impacto da colisão frontal fez o automóvel de Paulo capotar e



pegar fogo. Preso às ferragens, foi salvo com fraturas graves e queimaduras de 1º e 3º grau na barriga, mão e pernas.

## RELEMBRE A HISTÓRIA

No dia do acidente, em dezembro de 2017, populares fizeram um vídeo de Pizzolatti logo após a colisão. Apoiado em uma cerca, o ex-deputado apresentava sinais de embriaguez, narraram as testemunhas. Ele tinha um hematoma e, segundo os bombeiros, estava confuso e pronunciava palavras desconexas.

Pizzolatti foi levado pelos bombeiros ao Hospital Santa Isabel e chegou a iniciar os procedimentos no pronto-socorro, mas recusou o atendimento antes de passar por um médico e saiu do hospital. A informação foi confirmada pela unidade de saúde e não se sabe para onde ele foi levado na sequência. A Polícia Militar Rodoviária (PMRv) não acompanhou a ambulância. O ex-deputado não passou por nenhum teste de embriaguez.

Ele teve a prisão decretada em 2019 depois de ser flagrado dirigindo um automóvel em Rio dos Cedros, algo que estava proibido de fazer por medidas cautelares. Na decisão, o magistrado confirmou o argumento do Ministério Público de que a prisão do ex-parlamentar teria como objetivo a garantia da ordem pública.

Ele então foi preso pela Polícia Civil ao ser encontrado em uma clínica de reabilitação para dependentes químicos em São José, na Grande Florianópolis. À época, chegou a dividir cela com Evanio Prestini, do caso Jaguar. Cinco meses depois, foi solto por uma decisão do STJ. Medidas cautelares foram determinadas, como apresentação à Justiça a cada dois meses, proibição de mudança de domicílio sem prévia autorização judicial e internação em clínica de tratamento psiquiátrico e alcoólico.

Também foi mantida a suspensão do direito de dirigir.

## LEGISLATIVO



## Semáforos inteligentes poderão ser obrigatórios nas grandes cidades

Instituir a Política Nacional de Implementação de Semáforos Inteligentes e definir diretrizes para a adoção da tecnologia em cidades com mais de 150 mil habitantes. Esse é o tema do PL 3048/2024 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Clodoaldo Magalhães (PV/PE), o PL diz que as cidades com população superior a 150 mil habitantes deverão, no prazo de até 5 (cinco) anos, instalar e efetivar o uso de semáforos inteligentes em suas vias públicas. O objetivo, de acordo com a matéria, é melhorar o fluxo de trânsito e a qualidade de vida urbana nas cidades brasileiras.

Conforme o PL, consideram-se semáforos inteligentes aqueles que utilizam tecnologias avançadas para monitorar e gerenciar o fluxo de trânsito em tempo real, ajustando automaticamente os sinais de acordo com a demanda e condições específicas do trânsito.

### Financiamento

O projeto ainda cria uma linha de financiamento específica pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O objetivo é apoiar os entes federativos na implementação dos semáforos inteligentes. Ainda segundo o PL, o financiamento deverá contemplar a aquisição de equipamentos, sistemas complementares, serviços de engenharia e demais necessidades para a adoção dos semáforos inteligentes.

Para Clodoaldo Magalhães, autor do PL, a crescente urbanização e o aumento da frota de veículos nas cidades brasileiras têm agravado os problemas de trânsito. O impacto é negativo para a mobilidade urbana e a qualidade de vida da população.

“A instituição da Política Nacional de Implementação de Semáforos Inteligentes constitui uma solução eficiente e moderna, capaz de otimizar o fluxo de veículos e reduzir congestionamentos”, justifica.

O deputado ressalta que além de melhorar a mobilidade, os semáforos inteligentes contribuem para a redução da emissão de poluentes assim como do consumo de combustível. Dessa forma, promovendo um ambiente urbano mais sustentável. “A criação de uma linha de financiamento pelo BNDES visa apoiar os municípios na adoção dessa tecnologia. Assim, garantindo que as cidades tenham os recursos necessários para implementar os sistemas de forma eficiente e dentro de prazos viáveis”, conclui.

## Informação sobre doação de órgãos poderá estar na CNH

Incluir na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) a informação sobre a condição de doador de órgãos e tecidos. Esse é o tema do Projeto de Lei 2994/2024 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Marco Brasil (PP/PR), o PL pretende inserir a informação de doador de órgãos e tecidos na CNH assim como já estão: fotografia, identificação e número do Cadastro de Pessoas físicas (CPF). Ainda de acordo com o PL, o condutor poderá optar pela condição de não doador de órgãos e tecidos a qualquer momento, preferencialmente durante a emissão ou renovação do documento.

Conforme o autor, em números absolutos, o Brasil é o 2º maior transplantador do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos. “De acordo

com dados do Ministério da Saúde, em 2023 o Brasil registrou o maior número de transplantes de órgãos em dez anos. Houve um aumento de 17% nas doações em comparação ao ano anterior”, afirma.

O deputado ressalta que no nosso país, a doação de órgãos e tecidos acontece apenas com a autorização dos parentes. Ou seja, a recusa familiar ainda é o principal obstáculo.

“Por meio deste projeto de lei, procuramos incenti-

var que mais e mais pessoas deixem explícito em seus documentos que são doadoras de órgãos, para que possamos preencher lacunas, conseguir avanços no sentido de uma redução significativa da lista de pacientes à espera de transplante, salvando vidas com este gesto humanitário”, justifica Marco Brasil.

### Tramitação

O PL está em tramitação inicial e aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.



## Proprietários que não se envolverem em sinistros por 2 anos poderão ficar isentos do pagamento do SPVAT

Prever a isenção de pagamento do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT). Esse é o tema do PLP 133/2024 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado David Soares (UNIÃO/SP), o projeto altera a Lei Complementar 207/2024 para determinar que o SPVAT seja de contratação obrigatória por todos os proprietários de veículos automotores de vias terrestres, ressalvado aqueles proprietários de

veículos automotores no qual não existe registro de acidente nos últimos 2 anos.

Lembrando que ainda não está definido o valor do prêmio do SPVAT e nem como funcionará essa cobrança. Só se sabe que ele será obrigatório a partir de 2025. Assim como, que deverá ser pago junto com a taxa de licenciamento, IPVA e demais débitos do veículo para o proprietário conseguir licenciar o veículo.

### Justificativa

Conforme o deputado, a

isenção do pagamento do SPVAT para proprietários de veículos automotores que não registraram acidentes nos últimos 2 anos representa um reconhecimento da responsabilidade. Além disso, cuidado desses condutores no trânsito. “Por exemplo, imagine um motorista que mantém um histórico limpo de acidentes ao longo de vários anos. Essa pessoa demonstra um compromisso com a segurança viária e deve ter uma recompensa por suas práticas responsáveis”, argumenta.

Para ele, a medida proposta promove a justiça e a equidade. Isso porque alivia a carga financeira sobre os proprietários de veículos que, por mérito próprio, demonstram ser condutores responsáveis.

“Esses condutores merecem ser reconhecidos e beneficiados pela isenção do SPVAT, incentivando-os a manter um comportamento seguro no trânsito”, conclui.



## Como transportar meu pet de maneira segura e dentro da lei?

Se você possui um animal de estimação, é provável que já tenha se perguntado: como posso transportar meu pet com segurança? Essa é uma questão válida, mas não podemos esquecer de mencionar: “sem arrumar uma multa de trânsito”.

O Brasil abriga a terceira maior população de animais de estimação do planeta, conforme dados do Instituto Pet Brasil (IPB). A Zapay, uma fintech que visa facilitar a vida dos motoristas, oferece informações úteis para aqueles que desejam ter seus bichinhos sempre por perto.

É fundamental destacar que o condutor não deve dirigir com objetos ocupando os espaços entre os braços e as pernas ou à sua esquerda. Isso inclui os pets; portanto, segurá-los no colo ou deixá-los no chão dianteiro do carro não são alternativas adequadas.

Quem ignorar essa norma estará cometendo uma infração média, sujeitando-se a uma multa de R\$130,16 e 4 pontos na carteira de habilitação. Além disso, é proibido permitir que o animal coloque a cabeça para fora da janela do veículo, o que pode resultar em uma infração grave, com multa de R\$195,23 e adição de 5 pontos à CNH.

### Utilize uma caixa de transporte

Se o seu animal é de pequeno ou



médio porte, a sugestão é usar uma caixa de transporte adequada. Isso evita que eles se movimentem livremente dentro do carro, diminuindo as chances de distração para o motorista. Além disso, essa opção oferece um ambiente seguro, ajudando a amenizar a ansie-

dade do pet. Não esqueça de passar o cinto de segurança ao redor da caixa para mantê-la fixa durante a viagem.

### Cadeirinha também é uma alternativa

Uma outra opção é utilizar uma cadeirinha específica para pets. Esse

acessório se prende ao banco do carro e geralmente possui uma alça ou cinto que se conecta ao peitoral do animal. As cadeirinhas proporcionam elevação, permitindo que os pets olhem pela janela, além de oferecer um espaço confortável e acolchoado.

### A caixa não serve? Experimente um cinto de segurança personalizado

Caso seu animal não se adapte à caixa de transporte ou se for grande demais para ela, a melhor escolha é um cinto de segurança personalizado para pets, disponível em lojas especializadas. Ele se acopla ao cinto de segurança do veículo e ao peitoral do animal, assegurando sua proteção no banco. Os cintos de segurança para animais proporcionam certa liberdade de movimento ao cachorro, mas evitam que ele saia do banco ou seja arremessado em caso de uma parada abrupta ou acidente.

O motorista pode consultar os artigos 169, 235 e 252, inciso II, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para obter mais informações e entender melhor a legislação sobre o transporte de animais no veículo. Assim, o condutor reduz o risco de multas e penalizações, além de assegurar o bem-estar e a segurança do seu animal, dos passageiros e das outras pessoas na via.

## Moto no corredor: é possível trafegar com mais segurança?

No meio de tantas polêmicas que envolvem a legislação de trânsito, uma delas quase sempre está em destaque: o tráfego de motocicletas no corredor entre os veículos. Apesar do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) não proibir essa prática, há várias interpretações sobre se essa conduta seria regular ou não. De qualquer forma, o que se vê nas vias de trânsito brasileiras são inúmeras motocicletas nos corredores entre veículos e, muitas vezes, gerando situações de risco.

De acordo com Êrica Nickel, pedagoga especialista em trânsito, é possível diminuir os riscos. Isso, desde que o motociclista esteja atento a tudo que acontece em seu redor. “A partir dessa mudança de atitude, de estar mais atento ao trânsito, aos pedestres e aos demais veículos, o motociclista começa a conduzir de uma maneira diferente”, explica.

Outro ponto fundamental, conforme a especialista, é a redução da velocidade.

“O motociclista até pode estar no corredor, mas a velocidade que ele vai trafegar tem que ser compatível com a situação. Tem que dar tempo de reagir em caso de perigo”, afirma Nickel.



### Regulamentação

Já aconteceram várias tentativas na esfera pública de regulamentação do uso de corredores. A última foi com o PL 3267/19 que deu origem a Lei 14071/20. Ele previa, inicialmente admitir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores pelo corredor, apenas quando o trânsito estivesse parado ou lento.

Além disso, as regras para utilização do espaço seriam as seguintes: havendo mais de duas faixas de circulação, somente se admitiria a passagem no es-

paço entre as duas faixas mais à esquerda. Havendo faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta seria desconsiderada. Também não se admitiria a passagem entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

A passagem de motocicletas, motonetas bem como ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deveria ocorrer em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos. Todavia, o artigo foi vetado.

## Mortes nas rodovias federais envolvendo veículos pesados aumentaram 9% no primeiro semestre de 2024

Diante do aumento de 9% no número de mortes nas rodovias federais do Brasil e aumento de 8% no número de sinistros e feridos no trânsito no primeiro semestre de 2024, comparado ao mesmo período de 2023, a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego do RS (ABRAMET/RS) alerta para a necessidade de cumprimento da Lei do Descanso para os motoristas profissionais, bem como da melhoria das condições de saúde física e mental dos condutores.

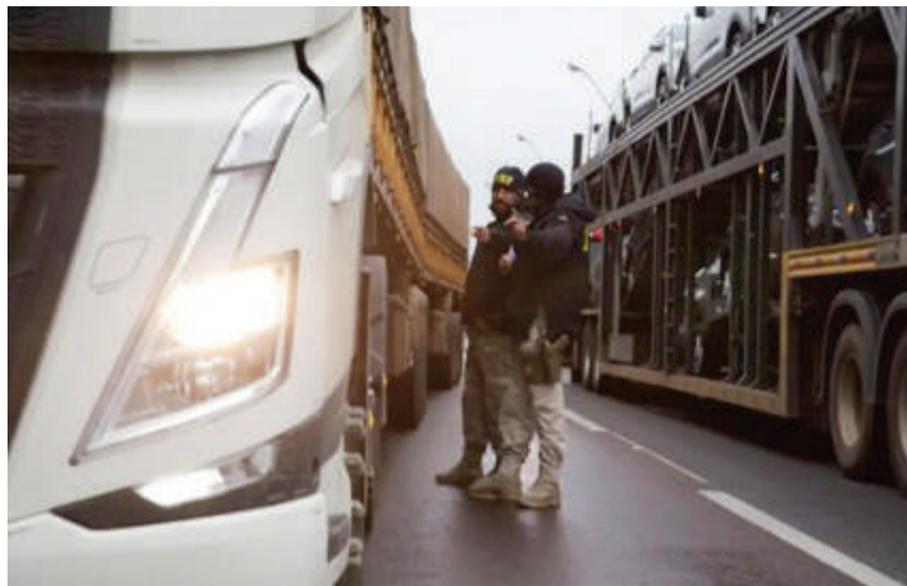
Os veículos pesados (caminhões e ônibus) representam apenas 4% da frota brasileira, porém, nos primeiros 6 meses de 2024, estiveram envolvidos em 27% dos sinistros de trânsito causando 27% dos feridos e 51% de óbitos nas rodovias federais brasileiras (dados da PRF). Da totalidade de 35.166 sinistros, restaram 40.518 feridos e 2.908 óbitos. Sendo que os ‘pesados

da estrada’ estiveram envolvidos em 9.722 sinistros com 10.975 feridos e 1.499 óbitos.

### Lei do Descanso

O presidente da ABRAMET/RS e especialista em Medicina do Tráfego, Ricardo Hegele, faz uma alerta sobre o cumprimento da Lei do Descanso, que estabelece um tempo mínimo de descanso necessário e obrigatório. Assim como, o cumprimento adequado da jornada de trabalho para garantir a segurança, saúde e bem-estar desses profissionais enquanto viajam pelas estradas ou rodovias.

“As condições físicas e psicológicas são decisivas para evitar os sinistros nas rodovias. A privação do sono, por exemplo, gera uma incapacidade para a direção veicular de maneira semelhante à direção sob efeito de álcool. É necessário fazer um repouso por 30 minutos a cada seis horas de direção



contínua nos caminhões e a cada 4 horas de direção contínua em ônibus e respeitar o limite máximo de tempo de direção diária”, explica.

Caso a Lei do Descanso para motorista seja descumprida, o valor da multa é de R\$ 130,16. Além disso, o motorista recebe quatro pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Assim como, o veículo pode ficar retido para que o tempo de descanso seja devidamente cumprido. Como a lei define que a responsabilidade para determinar a jornada é do

motorista, no caso de uma infração considerada média, as principais penas recaem sobre o próprio profissional. “Apesar da fiscalização e orientações, nós acreditamos que é preciso garantir o bem-estar físico e psíquico dos motoristas. Além disso, oferecer condições de descanso dignas e acessíveis ao longo das rodovias estaduais e federais. Esse deve ser um fator de grande atenção e preocupação das autoridades públicas para redução no número de mortos e feridos”, explica Hegele.

## Pesquisa sobre caminhoneiros autônomos aponta falta de cuidado com a saúde e desvalorização

O caminhoneiro autônomo brasileiro é homem em 99% dos casos, tem idade média de 46 anos, está há 17 anos na profissão, trabalha 12 horas por dia a R\$ 39,50 por hora trabalhada. Além disso, o caminhoneiro pouco cuida da saúde e muitas vezes faz uso de remédios e outras drogas para ficar acordado por mais tempo. Estes são apenas alguns dos dados de uma pesquisa encomendada pela Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA). Ela foi apresentada no dia 13 de agosto na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

O assessor da CNTA Alan Medeiros, que apresentou os dados, chamou atenção para o envelhecimento da categoria, a insegurança nas estradas, a necessidade de ofertar paradas para descanso e exames toxicológicos gratuitos. Assim como, linhas de crédito para a renovação da frota de caminhões.

Estima-se que no Brasil cerca de 1,9 milhão de pessoas trabalhem no transporte de cargas.

### Condições melhores

Presidente da CNTA, Diu-

mar Bueno também defendeu que se deem condições para o caminhoneiro. Ou seja, um ganho razoável, segurança, renovação da frota e frete direto sem empresas intermediadoras. “Não é para bater de frente com as transportadoras. O que a gente precisa é qualificar melhor os caminhoneiros”, defendeu Bueno.

“Hoje eles são altamente explorados

pelos atravessadores, agenciadores de carga, empresas registradas que não têm um caminhão, se valem só do autônomo.”

### Governo

O superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), José Amaral Filho, chamou atenção para a

situação que um país tão dependente do transporte rodoviário pode enfrentar nos próximos anos, especialmente no transporte de grãos.

Já o coordenador-geral de Operação Rodoviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Leonardo Rodrigues, abordou a instalação dos pontos de parada e descanso nas rodovias federais. “Não é simplesmente disponibilizar um espaço. Tem que discutir política de higiene e segurança dos trabalhadores”, observou.

Por outro lado, ele lembrou que hoje há 94 pontos credenciados pelo Dnit na malha federal – o que ainda é pouco. Há questões orçamentárias também, segundo ele, que impedem avanços.

A recomendação do presidente da Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo (Fetrabens), Norival de Almeida Silva, é que o Brasil não espere um apagão no transporte para olhar para a situação dos caminhoneiros autônomos. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)



## CARTAS

**ILUSÃO**

Extremamente necessário o enfoque do editorial da última edição. Como bem enfatizaram os especialistas, não existe volume seguro de álcool para ingerir antes de dirigir. Mesmo pequenas quantidades podem alterar reflexos, reduzir a atenção e aumentar o risco de graves acidentes.

**Joana Gomes – Brasília/DF**

**FLAGRANTE**

Infelizmente, flagrantes como o estampado na última edição do jornal O Monatran, que mostra um caminhão de bebidas trancando totalmente a passagem do pedestre na calçada, já se tornaram parte do cotidiano. Todavia, se o caminhão ficar estacionado na via para descarregar também vai despertar a ira dos demais motoristas e provocar filas enormes.

**Jeferson de Souza – São José/SC**

**ADEUS INESPERADO**

Que tristeza saber da partida de um homem tão íntegro como o Dr. Pacheco. Foram 84 anos bem vividos e que abençoaram a vida de tantas pessoas. Que o seu legado perdure por longos anos e inspire outros a seguirem seus passos de honestidade, integridade e compromisso com o próximo. Nossos mais sinceros sentimentos e gratidão.

**Débora Meira – Joinville/SC**

**INCONSEQUÊNCIA**

Acho incrível essa pegada do aluguel de patinetes no centro de Florianópolis, especialmente na Beira-Mar Norte. Porém, falta responsabilidade dos usuários. E não é só por parte dos jovens e adolescentes não. Já vi muito marmanjo fazendo mal uso desses equipamentos. Alguns até colocando em risco a integridade física de crianças pequenas. É preciso se conscientizar de que esses patinetes não são brinquedos.

**Erik Oliveira – Florianópolis/SC**

**EMPREGO NA PISTA**

Sensacional a criação desse programa do Detran-SC “Emprego na Pista”. Mais uma baita oportunidade para nós catarinenses e para todos os que tem o prazer de aqui viver. Espero que as questões que estão atravancando o processo sejam logo sanadas e todos possam se beneficiar do programa.

**Mônica Berger – São José/SC**

**PÃO DE FORMA**

Seria engraçado se não fosse trágica toda essa preocupação com o álcool encontrado em algumas marcas de pão de forma. Gente, cair no bafômetro por consumir pão de forma é a exceção da exceção. Os motoristas precisam é acordar para a responsabilidade de não beber e dirigir, ao invés de ficar tentando achar pelo em ovo. Ou seria álcool no pão?

**Sérgio Voos, São Paulo/SP**

**IMPUNIDADE**

Mais um artigo sensacional do Dr. José Roberto Dias. Sem dúvida alguma, a impunidade que existe no nosso país pela falta da fiscalização e a leniência das autoridades tem sido responsável por muitas mortes no trânsito. Como bem observou o articulista, a legislação de trânsito brasileira é extensa e rigorosa, mas sua aplicação é, frequentemente, falha.

**Jonas Rodrigues – Rio de Janeiro/RJ**

**ESTACIONAMENTO EXCLUSIVO**

Muito esclarecedora a matéria sobre estacionamento exclusivo no comércio. Confesso que durante muito tempo me sentia envergonhado e até coagido por achar que não podia utilizar determinadas vagas. Entretanto, ainda tem muito comerciante que se acha o dono das calçadas e trata mal quem estaciona ali.

**Emerson Duarte – Campo Grande/MS**

**SUSTENTABILIDADE**

Como apreciadora dos artigos do Dr. Dirceu, gostei muito de ler sua reflexão sobre o trânsito e a sustentabilidade. Vivemos em um mundo globalizado, onde estamos todos conectados, inclusive nas mais diferentes áreas da nossa vida. E, para sobrevivermos, precisamos estar atentos à cada detalhe, especialmente, aos relacionados a questões tão corriqueiras do cotidiano.

**Helena Moura – Curitiba/PR**

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

**Art. 207.** Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

## Detran/SC lança campanha para garantir segurança no transporte escolar

O Detran/SC lançou a campanha de divulgação do Programa Transporte Escolar Seguro “De Olho na Van”, com o objetivo de assegurar a tranquilidade dos pais e a segurança dos alunos. A campanha é promovida nas redes sociais do Governo do Estado e do Detran/SC, e inclui a distribuição de cartazes e panfletos em escolas públicas e privadas.

O programa permite que os pais verifiquem a regularidade dos veículos de transporte escolar acessando o site do Detran/SC. Ao inserir a placa do veículo no site, é possível conferir se a van ou ônibus passou pela inspeção de segurança, que abrange mais de 200 itens, como freios e cintos de segurança. Os veículos inspecionados recebem um adesivo informativo.

Para consultar, basta visitar o site do Detran/SC, clicar no banner correspondente e inserir a placa do transporte escolar. As informações sobre a inspeção e a regularidade

do veículo estarão disponíveis imediatamente.

A disponibilização dessas informações é resultado de uma parceria com a Associação Catarinense dos Organismos de Inspeção Veicular (ACOI), visando uma fiscalização mais eficaz e a redução de acidentes. A inspeção semestral é obrigatória para os veículos de transporte escolar e deve ser realizada por empresas auditadas pelo Inmetro e pela Senatran, com um laudo assinado por um engenheiro.

“O Detran/SC está comprometido com a segurança no trânsito. Tornando essas informações públicas, oferecemos aos pais a oportunidade de verificar se o transporte escolar de seus filhos está em conformidade com a lei e seguro. A campanha busca garantir que os veículos estejam regularizados e contribuir para a redução de acidentes,” afirmou o presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes.

Alessandro Cim, presi-

dente da ACOI, destacou que a parceria com o Detran/SC resultou em um sistema de consulta pioneiro no Brasil.

“Santa Catarina é o primeiro estado a oferecer essa consulta pública, permitindo que qualquer pessoa verifique a

regularidade dos transportes escolares, o que é uma grande conquista para a segurança no setor”.

## ESPAÇO LIVRE

\*Sandra Holanda



## Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana: como entendemos cada um?

Os deslocamentos nas metrópoles são uma das nossas reclamações prediletas. Já virou clichê falar do trânsito, dos congestionamentos, e de como tudo isso consome nosso pobre tempo e paciência.

Cultivo a crença de que, para melhorar algo, precisamos entender bem o seu modus operandi, sob pena de promover uma “pioria”, ao invés da melhoria esperada. Nessa linha, pergunto qual o nosso nível de clareza sobre o que é “Trânsito”, “Transporte” e a tal “Mobilidade Urbana”.

A Lei nº 9.503, velha conhecida e popular ‘Código de Trânsito Brasileiro’, define trânsito como “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

Já as definições de Transporte e Mobilidade Urbana, encontramos na (infelizmente) não tão popular Lei nº 12.587, que completou 12 anos e traz a Política Nacional de Mobilidade

Urbana. Inclusive gosto da forma clara e objetiva das definições: Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades; Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

Conceitos entendidos? Então vamos, numa frase, pô-los em prática: “Vou de bicicleta (transporte) na faixa exclusiva de ciclistas (trânsito) com rapidez e segurança (mobilidade)”. Assim, temos que o “transporte” são as modalidades (motorizado, não motorizado, de passageiros, de carga, individual, coletivo, público, privado e suas combinações).

O “trânsito” são as regras (organização das vias, faixas exclusivas, permissões, proibições, limites, etc.) e a “mobilidade” são as condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano: qualidade, rapidez, acessibilidade, segurança, confiabilidade...

A gestão pública desempenha um papel cru-

cial na garantia da mobilidade urbana eficiente, segura, inclusiva e sustentável, mas compete a cada cidadão reclamar (eu me incluo), um mínimo de interesse, conhecimento e sobretudo respeito às regras básicas de trânsito, que são absurdamente violadas, de forma consciente, a todo tempo e lugar da nossa Recife metropolitana!

Peço desculpas aos especialistas nos temas, pela obviedade das informações, mas tenho aprendido que o óbvio muitas vezes precisa ser dito, e esse texto é apenas uma provocação para refletirmos sobre as condições dos nossos deslocamentos, saindo do modo apático (simplesmente suportar, adoecer e morrer!) para o modo consciente da forma severa com que somos atingidos.

\*Sandra Holanda é integrante do Comitê de Mobilidade Metropolitana do LIDE Pernambuco e ex-secretária Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Urbano.

## DETRAN/SC abre novo posto de atendimento em Biguaçu

O governador Jorginho Mello e o presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes, inauguraram, no último dia 29 de agosto, o novo Ponto de Atendimento na cidade de Biguaçu. A estrutura vai atender também os cidadãos/clientes dos municípios de Antônio Carlos e Governador Celso Ramos. Os três municípios juntos contam com um total de 75.473 veículos e 62.938 condutores, que serão beneficiados pelo Ponto de Atendimento do Detran.

“Estou muito feliz em participar desse momento de entrega e abertura desse posto de atendimento para a nossa população. Quando chamei o Kennedy para assumir o DETRAN eu passei para ele da missão de modernizar o órgão e dar uma reformulada nos locais onde o catarinense busca atendimento. Todos os novos pontos de atendimento têm essa identidade visual atualizada com respeito às pessoas com deficiência e num lugar recém-construído”, destacou o governador Jorginho Mello.

O ponto de atendimento de Biguaçu tem horário de funcionamento das 10h às 16h, sem fechar para o almoço, e os serviços oferecidos serão:



veículos, habilitação, penalidades e multas, incluindo foto e biometria. A unidade traz o um formato diferenciado de atendimento com balcão único, layout padronizado e fluxo inteligente e ágil, que está sendo adotado em todas as unidades do Detran no Estado, bem como avaliação do atendimento por meio de QR Code.

O atendimento será híbrido, ou seja, comparecendo diretamente à unidade ou por agendamento. O antigo local era insalubre, ficava em um galpão, sem estacionamento, sem acessibilidade, bem diferente da nova unidade. O novo ponto de atendimento do DETRAN em Biguaçu fica localizado à Rua Prefeito Paulo Frederico Alves Wildner, 195 sala 04 – Edifício Comercial Locks Rodrigues – Bairro

sendo desenvolvida pela Secretaria de Turismo.

“Essa entrega é muito importante para a cidade de Biguaçu e região. A estrutura antiga estava muito precária e tinha muita reclamação de quem usava o posto de atendimento. A gente está podendo ver aqui o local novinho, acessível e mais amplo. A pedido



Universitário.

Parceria – Na oportunidade também foi lançada a parceria do Detran/SC com a Secretaria de Estado do Turismo para divulgação de campanhas turísticas, como a “Estação Inverno”. A partir de agora as unidades do Detran passarão a contar com imagens de Santa Catarina em suas paredes, divulgando as belezas do Estado em cada estação do ano, uma campanha que já vem

do nosso governador estamos dando uma cara reformulada para o DETRAN e isso reflete em um melhor atendimento para a população catarinense”, reforçou o presidente do DETRAN/SC, Kennedy Nunes.

Representando o MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, participou da solenidade, a jornalista e assistente da diretoria da entidade, Ellen Bruehmueller.



Jorginho Mello, Governador do Estado de Santa Catarina



Kennedy Nunes, Presidente do Detran/SC e Ellen Bruehmueller, do Monatran



Gal. Ricardo Miranda Aversa, Vice-presidente do Detran/SC