

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Letalidade crescente
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Trânsito
em colapso

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Fim de festa
Por que tantas perdas?

PÁGINA 7

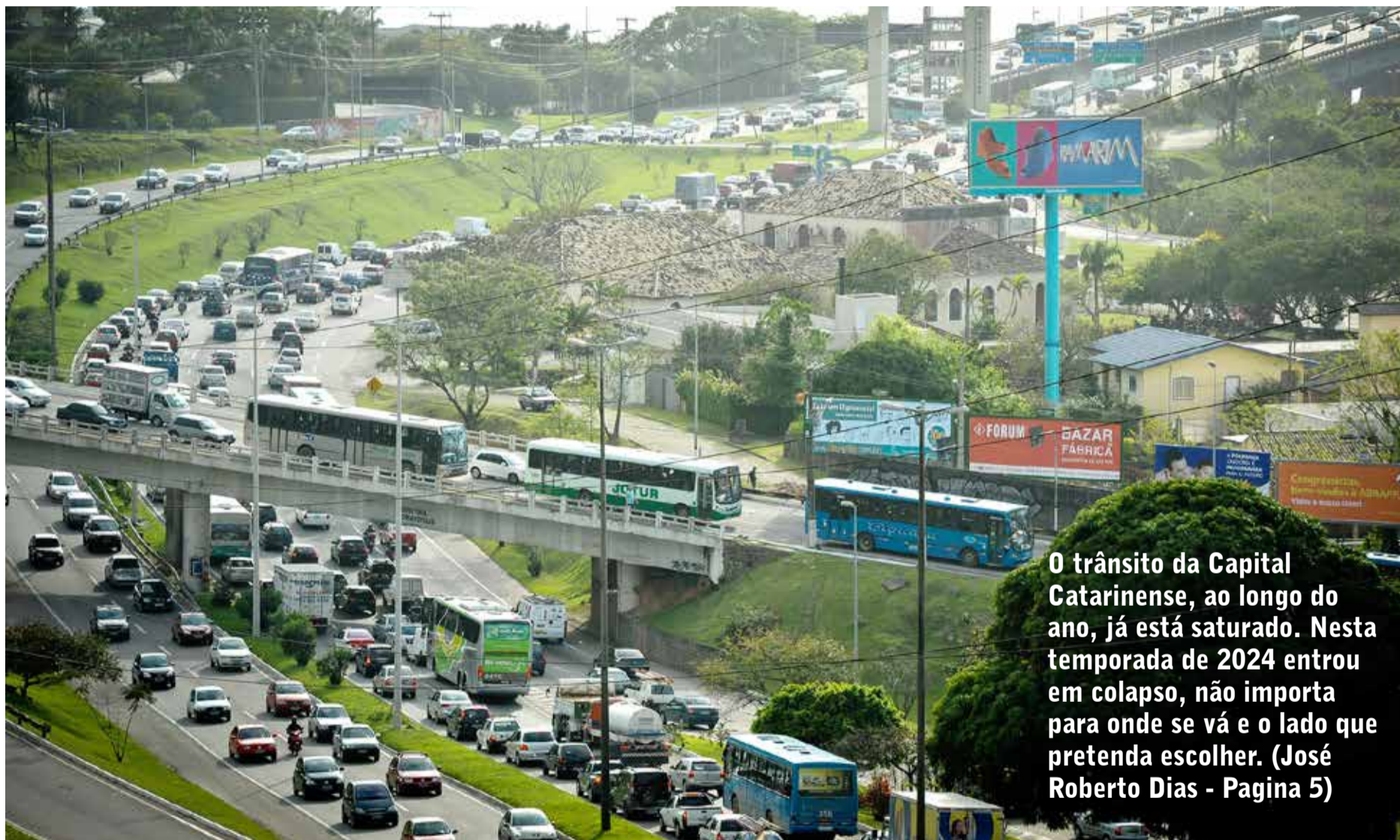
Senatran mobiliza
Sistema Nacional
de Trânsito para
Operação Carnaval

PÁGINA 4

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JANEIRO DE 2024 - ANO 16 - Nº 169

FLORIANÓPOLIS TRÂNSITO EM COLAPSO



O trânsito da Capital Catarinense, ao longo do ano, já está saturado. Nesta temporada de 2024 entrou em colapso, não importa para onde se vá e o lado que pretenda escolher. (José Roberto Dias - Pagina 5)

O perigo de deixar
crianças sozinhas
no carro

PÁGINA 15

Prorrogado prazo para que
motoristas façam exame
toxicológico periódico

PÁGINA 16

Conheça as 10
melhores rodovias
do país

PÁGINA 9

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

NÃO USE O CELULAR NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
RETORNAR



ALFÂNDEGA



MÃO DUPLA

EDITORIAL

Tragédia na virada

A virada do ano deveria ter sido marcada por celebrações e esperança, mas, infelizmente, o primeiro dia de 2024 trouxe consigo uma tragédia que abalou o Brasil. A morte de quatro jovens no interior de um automóvel BMW em Balneário Camboriú, no litoral catarinense, por asfixia causada pela inalação de monóxido de carbono.

Nicolas Kovaleski, de 16 anos, Karla Aparecida dos Santos, de 19 anos, Tiago de Lima Ribeiro, de 21 anos e Gustavo Pereira Silveira Elias, de 24, foram para a rodoviária buscar a namorada de um deles. No local, os quatro começaram a passar mal, com sintomas como enjôo, vômito e tontura. Por isso, decidiram esperar que os sintomas passassem antes de seguir viagem. Eles ficaram no interior do veículo com ar condicionado ligado.

Entretanto, foi justamente essa espera que os levou para a morte cruel. As investigações apontam para um vazamento irregular de gás no escapamento do veículo - que foi customizado para aumentar o ronco do motor, ocasionando a produção de monóxido de carbono no interior do veículo que, ao contrário do gás encanado — que, para evitar acidentes, tem um odor artificial adicionado quimicamente —, o monóxido de carbono

não produz cheiro algum, o que dificulta muito o seu reconhecimento.

A personalização de veículos é uma prática comum, mas quando realizada sem os devidos cuidados e regulamentações, pode resultar em consequências devastadoras, como a que acompanhamos incrédulos. A segurança dos condutores e passageiros deve ser prioridade, e qualquer modificação nos veículos deve ser realizada de maneira responsável, seguindo normas e regulamentos estritos, necessitando sempre da regularização por parte do Detran (Departamento Estadual de Trânsito), que deve ser informado com antecedência sobre qualquer alteração de característica em veículos. E só depois de concedida a autorização o veículo poderá ser modificado. Depois da autorização e de executada a alteração, o proprietário do veículo deve providenciar um CSV (Certificado de Segurança Veicular) válido, emitido por uma ITL (Instituição Técnica Licenciada) em concordância com a autorização concedida pelo Detran. É nesta vistoria realizada na ITL que serão avaliados os itens de segurança, estruturais e emissão de poluentes do veículo. Com o CSV em mãos, o proprietário deverá submeter o veículo a uma vistoria final.

Enfim... um simples ronco do motor... esta customização, aparentemente inofensiva, revelou-se fatal e pode levar os responsáveis pelo serviço a responderem por homicídio culposo - quando não há a intenção de matar.

Neste momento de luto, expressamos nossa solidariedade profunda à dor dos pais que perderam seus filhos de maneira tão prematura. A morte precoce de jovens é uma perda que transcende qualquer explicação ou consolo. Parece que quando uma mãe e um pai perdem um filho, todos os pais perdem um pouquinho de si. Não há como não se solidarizar na dor. A vida parece perder o brilho e a comunidade se une em uma espécie de tristeza compartilhada.

Todavia, esta tragédia nos lembra da responsabilidade que cada um de nós carrega ao volante, ao realizar modificações nos veículos e ao zelar pela segurança de todos. Que a memória desses jovens sirva como um chamado para ações concretas em prol da segurança no trânsito e da regulamentação efetiva de customizações veiculares. Que a dor dessas famílias não seja em vão, e que a sociedade se una para prevenir que tragédias como esta não voltem a acontecer.

NOTAS E FLAGRANTES

TECNOLOGIA ANTIEMBRIAGUEZ

De acordo com o site internacional Car Coops - www.carcoops.com, os Estados Unidos começou a estudar uma medida para evitar a condução de motoristas embriagados ou sob o efeito de outras drogas através de uma nova tecnologia. O site informa que a novidade está prevista para começar pioneiramente na América do Norte. A medida contará com a cooperação de todas as montadoras com produção local. No momento, a nova tecnologia de monitoramento do nível alcoólico dos motoristas, que visa obter o nível de álcool no sangue do condutor em tempo real, ainda está em fase de testes. Além disso, precisa de regulamentação pela NHTSA - órgão de trânsito máximo nos Estados Unidos.



CARROS VOADORES

Você sabia que os carros voadores estão prestes a se tornar mais uma alternativa de meio de transporte? A fabricante responsável por um dos projetos é a Eve Air Mobility, subsidiária da Embraer. Porém, apesar do primeiro voo estar previsto para 2024, o funcionamento completo do veículo deve acontecer somente em 2026. Empresas aéreas como Gol e Azul também já fizeram encomendas de carros voadores fabricados por outras empresas.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O Monatran

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

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

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

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

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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



Letalidade crescente

A recente análise da Polícia Rodoviária Federal (PRF) lança luz sobre uma preocupante realidade: ao longo de 15 anos, os acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras tornaram-se 50% mais letais. A meticolosa observação dos dados desde 2007 revela um quadro alarmante, onde a redução de sinistros não traduziu-se proporcionalmente em uma diminuição no número de mortos.

Os números mostram que, em 2007, foram registrados 127.671 sinistros e 6.742 mortes, uma proporção de uma morte a cada 19 sinistros. Já em 2022, foram 64.547 sinistros e 5.439 mortes, uma morte a cada 12 sinistros. Ou seja, nesse lapso de tempo o número de sinistros cai praticamente pela metade (49,44%), mas a queda no número de vítimas fatais foi de apenas 19,33%. Isso reflete a maior gravidade desses eventos evitáveis, retrato do aumento da imprudência, da intolerância e da violência no trânsito.

O panorama se agravou a partir de 2019, marcando o fim de uma sequência de quedas nos índices de sinistros e mortes. O Brasil, desde então, testemunha aumentos anuais na violência viária, clamando por uma análise crítica e medidas assertivas.

Sem dúvida alguma, o fator humano é responsável por 90% dos sinistros. Entre as causas preponderantes, destaca-se o excesso de velocidade como o principal

vilão, coadjuvado pela imprudência e desrespeito à legislação vigente. A correlação direta entre a velocidade excessiva e a letalidade dos acidentes demanda uma resposta urgente e eficaz por parte das autoridades.

Urge, portanto, investir em políticas públicas de médio e longo prazo para reverter essa tendência sombria. Vale destacar que uma política pública que pretende salvar vidas deve fazer intervenções nas vias que reduzam ou minimizem os riscos de acidentes, o que chamamos de rodovias que perdoam. Essa expressão se usa para se referir a rodovias projetadas para reduzir os danos provocados por eventuais falhas humanas.

O reforço na fiscalização, aliado a ações educativas que promovam a conscientização dos condutores, também são medidas cruciais. Além disso, investimentos substanciais em infraestrutura viária são fundamentais para criar ambientes mais seguros e propícios à redução de acidentes. Enfim, é preciso atuar em diversas frentes para obtermos um resultado consistente na diminuição dessas mortes evitáveis.

Todavia, faz-se necessário enfatizar que a segurança no trânsito é um compromisso coletivo que transcende as fronteiras de qualquer governo ou instituição. A sociedade, os órgãos de fiscalização e os gestores públicos devem unir esforços na construção de um cenário onde as estradas sejam sinônimo de vida, não de luto.

LEI DO CINTO DE SEGURANÇA

Neste ano, a Lei 9.503/1997 - que tornou obrigatório o uso do cinto de segurança para todos os ocupantes de veículos - completa 27 anos. Mas, apesar do tempo transcorrido, ainda é um desafio garantir o cumprimento dessa medida fundamental para a segurança no trânsito. A Resolução 1000 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), definiu para este ano a mensagem para campanhas educativas. O tema será: "a paz no trânsito começa por você". A mensagem tem como objetivo fazer o leitor refletir se ele está fazendo sua parte.

PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

Estão abertas as inscrições para o curso de especialização em psicologia do trânsito, em cumprimento à Lei Federal nº 14.071/2020 que alterou o CTB e fixou o prazo-limite de 12/04/2024 para a apresentação do título de especialista em psicologia do trânsito/tráfego e medicina do tráfego para quem atua na área. O curso é ofertado pela Faculdade Dom Bosco com apoio da Associação Brasileira de Psicologia de Trânsito (ABRAPSIT/RS). Em formato EAD e com início em 28 de março, o curso possui 360 horas/aula. É possível obter informações sobre valores, inscrições e demais informações sobre a formação diretamente com a Faculdade Dom Bosco de Porto Alegre/RS.

Apesar do prazo de 5 anos, cidades já adotam placas 60+ destinadas aos idosos

Já é visível em muitas cidades pelo país a adoção de placas 60+, substituindo o desenho do idoso com bengala, nas vagas de estacionamento. A mudança ocorreu a partir de uma resolução determinada pelo CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), em maio de 2022.

Até chegar ao desenho de um boneco em pé com a numeração 60+, houve diversos debates e discussões.

“É um assunto que realmente já houve várias discussões. O primeiro desenho desse pictograma era uma pessoa com uma bengalinha. Mas aí veio a discussão, o que seria um idoso hoje”, lembra o advogado Dr. Marcelo Araújo, especialista em Direito do Trânsito.

Vale ressaltar que a resolução do CONTRAN está de acordo com a classificação de envelhecimento de idade da Organização Mundial da Saúde (OMS):

- 45 a 59 anos: meia-idade;
- 60 a 74 anos: idoso;

- 65 a 90 anos: ancião;
- 90 anos em diante: velhice extrema.

“Um idoso, com 60 anos de idade, está surfando, praticando esporte, pedalando. Está cheio de saúde. O antigo desenho não representa o que é o idoso atualmente”, destaca.

A palavra “idoso” chegou a ser grafitada, em substituição à antiga placa. No entanto, não vingou. “Foi entendido que seria melhor colocar o 60+. Esse simbolismo é usado principalmente em competições”, ressalta Araújo. A resolução do CONTRAN deu um prazo de até 5 anos, para os municípios se adaptarem às sinalizações.

A resolução é válida tanto para estacionamentos públicos, quanto privados.



A resolução do CONTRAN trouxe uma nova mudança. Em vagas destinadas a pessoa com deficiência, apenas quem possui comprometimento de mobilidade, tanto motorista como passageiro, pode usar.

Além disso, a apresentação da credencial é obrigatória. O documento possui emissão em órgão de

trânsito e permite estacionar em vagas específicas.

Quais outras mudanças ocorreram após a resolução do CONTRAN?

Senatran mobiliza Sistema Nacional de Trânsito para Operação Carnaval

Com a aproximação do Carnaval, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) busca maior integração entre os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito para intensificar as ações de fiscalização assim como atividades educativas do programa Rodovida no período festivo. A Senatran também criou um painel eletrônico para monitorar o que tem sido feito e apresentou os resultados parciais do programa. Até o momento, foram registradas 2.151 ações, em 354 municípios do país, por 31 órgãos e entidades públicas e privadas.

“Pela experiência de anos anteriores, sabemos que o Carnaval costuma ser uma época de maior letalidade no trânsito, motivo pelo qual precisamos unir esforços para diminuir o número de sinistros e de mortes no país”, argumentou a diretora do Departamento de Segurança no Trânsito, Maria Alice Souza Nascimento.

A reunião contou com mais de 100 participantes, ou seja, representantes da Polícia Rodoviária Federal (PRF), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamentos de Trânsito (Detrans) e Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetrans), entre outros.

A mobilização do Rodovida deve combater prioritariamente durante a

Operação Carnaval 2024:

- Excesso de velocidade;
- Ultrapassagens proibidas;
- Uso de álcool;
- Descumprimento do tempo de direção dos motoristas profissionais;
- Transporte ilegal de passageiros;
- Não uso do cinto de segurança;
- Transporte inadequado de crianças em veículos automotores;
- Utilização de celular pelos condutores;
- Não uso de equipamento de proteção por motociclistas, como capacete adequado;
- Falta de cuidado com os mais

vulneráveis no trânsito (pedestres, ciclistas e motociclistas);

- Uso incorreto da cadeirinha para crianças;
- Condução insegura, especialmente por motofretistas e ciclotretistas.

RODOVIDA

Conforme a Senatran, a nova edição do programa Rodovida, lançada no final do ano passado, tem como objetivo promover ações de fiscalização e atividades educativas de auxílio à redução de mortes e lesões no trânsito. Nesse sentido, o programa traz uma maior integração entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de

Trânsito. Os órgãos buscam, pela união de esforços, implementar medidas voltadas à segurança viária no período que se iniciou em dezembro de 2023 e vai até o domingo pós-carnaval, em fevereiro de 2024.

“O nosso desafio na Senatran é unir o maior número possível de organizações responsáveis pelo trânsito. Não podemos comunicar somente para o cidadão; precisamos comunicar para o gestor que ele é parte do sistema. Sem a responsabilidade do gestor, nunca conseguiremos resolver”, afirmou o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

Constituído por um conjunto de ações organizadas, coordenadas e integradas por órgãos assim como entidades de trânsito como a Polícia Rodoviária Federal (PRF), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), além de órgãos estaduais e rodoviários de trânsito e os municípios, o programa se encontra integrado às diretrizes estabelecidas pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). *(As informações são da Assessoria Especial de Comunicação do Ministério dos Transportes)*





TRÂNSITO EM COLAPSO

Aqui não tem escolha, esquerda ou direita, ambos os lados estão absolutamente comprometidos e, note, não se refere a política, apesar das semelhanças.

O trânsito de Florianópolis, ao longo do ano, já está saturado. Nesta temporada de 2024 entrou em colapso, não importa para onde se vá e o lado que pretenda escolher.

O mais interessante é que os atores políticos e seus coadjuvantes, alguns jornalistas e a mídia consorciada, fazem questão de mostrar poções mágicas capazes de uma hora para outra, como num passe de mágica, criar soluções dignas de um teatro de fantoches.

Certo que se está na ilha da magia, mas não existe truque capaz, de uma hora para outra, fazer passar pelo buraco de uma agulha um trânsito congestionado, que já não cabe mais em vias estreitas, com curvas perigosas e gargalos constantes.

Os mágicos de plantão e os especialistas de araque parecem não conhecer as experiências nacionais e internacionais da engenharia de trânsito e, certamente, poucas viagens fizeram para conhecer outros modelos técnicos. O resultado todos sabem, reinventa-se a roda, nada se cria e tudo se copia, ou melhor, menos os principais avanços do setor, que necessitam de conhecimento científico atualizado.

Alguns meios de comunicação locais, repercutindo o incrível conhecimento de alguns administradores públicos, se empolgam com medidas pontuais para resolver a fluidez do trânsito, tais como, tirar a carga pesada das pistas congestionadas em determinados horários, ou a velha e desgastada cantilena de alargar as vias, ou a solução provisória dos gargalos, jogando para mais adiante do caminho a concentração do fluxo. A operação de enxugar gelo, corre o risco de ser enaltecida por quem divulga fatos, sem estudá-los e sem compará-los, com situações idênticas ocorridas em outras épocas ou lugares.

Todos sabem, e não precisa nem desenhar, que em tais situações, parafraseando Djavan, aparecem os lobos correndo em círculo para alimentar a matilha, ou melhor a alcateia, em um português escurrito. Ou, como diz Roberto Motta: “o mundo está cheio de predadores. Esses são os lobos”, que rodeiam o poder, tiram da cartola soluções de curto prazo, que não resolvem o problema como um todo, amenizam situações, satisfazem os políticos, alegam alguns meios, ditos de comunicação, enganam o cidadão e tapeiam o eleitor.

Este “pedacinho de terra perdido no mar, cristal

onde a lua vaidosa, sestrosa, dengosa, vem se espelhar”, merece muito mais, exige respeito e está farto das enganações às vésperas de eleições.

Alargar vias, criar terceiras faixas em trechos exageradamente críticos, tirar a carga pesada em determinados horários são medidas plausíveis, mas não resolvem o problema como um todo.

Torna-se necessário renovar as equipes técnicas, mandar os engenheiros de trânsito se qualificarem no Brasil e no exterior, estimular as universidades a renovar metodologias científicas e a ser mais técnicas e menos ideológicas.

É inconcebível que em pleno século XXI este “pedacinho de terra perdido no mar” continue de costas para as águas calmas entre a ilha e o continente e não tenha um transporte público marítimo de qualidade, operado por empresas privadas, e com terminais em diversos pontos de ambos os lados, dotadas de instalações modernas com bares, restaurantes, shoppings, supermercados, etc., explorando o que todos buscam em uma ilha que é a vivência direta com o mar.

Da mesma forma, uma ilha com as dimensões desta, necessita urgente do monotrilho, que pode e deve ser construído sobre as vias saturadas. Estruturas modernas, absolutamente silenciosas e não poluentes, com composições flexíveis que diminuem e aumentam de tamanho conforme a demanda do horário, interligada com os outros modais de transporte, como os serviços de ônibus que se ramifica a partir das estações, é uma demanda urgente, sem a qual não se soluciona o colapso já instalado.

O belo exemplo de Nova Roma, na Serra Gaúcha, que não esperou pelo Governo do Estado para reconstruir a ponte sobre o rio das Antas, e por mobilização da população e dos empresários levantou os recursos necessários para resolver o problema do trânsito e do transporte, mostra que o papel da cidadania e da iniciativa privada, é maior que o poder do Estado.

Muitas dessas medidas dependem da mobilização do empresariado, da população e da força do eleitor, que este ano pode escolher o atraso de um ou de outro lado ou, com coragem, mostrar a força que tem!!!

* **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.

Medida provisória cria o Programa Mover para descarbonizar veículos

A Medida Provisória 1205/23 instituiu o Programa Mover (Mobilidade Verde e Inovação). Ele objetiva apoiar a descarbonização dos veículos brasileiros, o desenvolvimento tecnológico e a competitividade global.

A MP dá incentivos fiscais para empresas do ramo automotivo que investem em sustentabilidade. Além disso, prevê novas obrigações à indústria automotiva para diminuir seu impacto ambiental.

A partir de 1º de fevereiro de 2024, as empresas do setor que produzem no Brasil poderão obter créditos financeiros a serem usados para abatimento de quaisquer tributos administrados pela Receita Federal ou até serem ressarcidos em dinheiro.

Para isso, os estabelecimentos produtores de itens automotivos, de soluções estratégicas para mobilidade e logística, ou de suas matérias-primas e componentes deverão realizar gastos em pesquisa e desenvolvimento ou produção tecnológica no País.

O programa também inclui empresas que desenvolvam, no Brasil, serviços destinados à cadeia automotiva. Dessa forma, com integração às cadeias globais



de valor, e que se destinem à reciclagem na cadeia automotiva.

Regras dos benefícios

No caso de automóveis e veículos leves, a empresa deve investir mais de 0,3% da receita bruta total de venda, excluídos os tributos. Para caminhões, ônibus, autopeças e sistemas automotivos, deve ser maior que 0,6%.

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC)

elaborará futuras regras sobre os dispêndios.

Poderão ter ainda mais benefícios as organizações que tenham, no Brasil, projeto de novos produtos com tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis. Ou, ainda, de sistemas embarcados que possibilitem a tomada de decisões complexas automatizadas, entre outras inovações.

As empresas beneficiadas não poderão acumular os incentivos com os

já recebidos na Zona Franca de Manaus nem pelo Programa Rota 2030, criado em 2018. Ele tem propósito semelhante ao Programa Mover e foi revogado pela medida provisória.

O ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, afirmou que a medida vai “atrair investimento para o Brasil e estimula produtividade”.

Custeio do Programa Mover

Os incentivos durarão cinco anos, com um valor limite de créditos autorizados por período. Os valores deverão ser previstos no projeto de Lei Orçamentária Anual (LOA) e o total dos créditos financeiros não poderá ultrapassar R\$ 3,5 bilhões em 2024, R\$ 3,8 bilhões em 2025, R\$ 3,9 bilhões em 2026, R\$ 4 bilhões em 2027 e R\$ 4,1 bilhões em 2028.

Alckmin informou que R\$ 2,9 bilhões já estão previstos no Orçamento de 2024. O restante será compensado com a retomada do Imposto de Importação para veículos elétricos a partir de 1º de janeiro de 2024, medida anunciada em novembro pelo Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior, órgão vinculado ao MDIC.

PRF lança Manual de Gestão em Segurança Viária (MGSV) propondo novo olhar sobre a segurança em vias públicas



No final do ano passado, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) realizou a entrega oficial do aguardado Manual de Gestão em Segurança Viária – MGSV da instituição. O encontro para o lançamento contou com a participação do Diretor de Operações, Marcus Vinícius, o Coordenador Geral de Segurança Viária, Jeferson Almeida, além de outros policiais do efetivo, incluindo aqueles envolvidos na elaboração do documento.

A instituição, que possui diversos manuais internos com orientações e procedimentos policiais, inovou ao

consolidar orientações estratégicas voltadas para a gestão da segurança viária. O novo documento é fruto de uma colaboração estreita entre gestores e o efetivo operacional e transcende os manuais já existentes. Assim, fortalecendo o compromisso da instituição com a construção de um trânsito mais seguro.

Em suas 130 páginas, o escrito abrange uma gama de tópicos, envolvendo todo o processo de gestão da segurança viária e a cadeia operacional. O enfoque principal é fornecer uma visão holística da gestão, destacando a importância de decisões embasadas

em dados e pautadas nos princípios da prevenção e precaução.

O documento traz uma análise diferenciada da segurança viária, através de uma abordagem tridimensional, que considera a segurança no trânsito, a segurança pública e a segurança logística. Esta é uma nova perspectiva que permite o fortalecimento da PRF como referência na área da segurança viária.

A reunião de lançamento foi marcada por entusiasmo e orgulho. O Diretor de Operações e o Coordenador-Geral de Segurança Viária ressaltaram a im-

portância do manual como um marco significativo na história da instituição. O trabalho conjunto entre gestores bem como o efetivo operacional se evidencia pelos relatos entusiasmados dos participantes. Eles destacaram a alegria e o orgulho de contribuir para a elaboração desse documento crucial.

Considerado uma ferramenta essencial para a atuação da PRF, o Manual de Gestão em Segurança Viária – MGSV representa um compromisso sólido da instituição com a melhoria contínua da segurança nas estradas assim como rodovias federais.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Fim de festa Por que tantas perdas?

É com tristeza o registro de mortes e lesionados graves nas rodovias em função do deslocamento da população em direção às suas cidades de origem para estarem junto aos familiares para as festas de fim de ano.

Ações protetivas e preventivas sempre são tomadas pela Polícia Rodoviária Federal, mesmo assim, não temos o resultado desejado.

Enfrentando a resistência e a impaciência dos indivíduos atrás dos volantes que transitam nas estradas e querem chegar ao destino rapidamente, mas não imaginam o risco que correm.

Temos que chegar bem.

Muitas vezes as condições mecânicas do veículo não foram observadas. Outras vezes velocidade é utilizada para que a viagem seja rápida e que atenda às necessidades dele, motorista e dos ocupantes do veículo.

Chegar, é chegar tranquilo, sem fadiga, com o veículo em bom estado e ainda com o respeito às regras de trânsito e logicamente à sua autoproteção e a proteção de seus acompanhantes. Muitas vezes não é isso que é feito, em consequência, temos os sinistros nas nossas rodovias e sinistros graves, lesões graves gravíssimas que fazem com que o indivíduo seja socorrido e muitas vezes não resista ao atendimento, no transporte ou na chegada aos hospitais.

Só no Natal recente, tivemos 90 mortes. Ocorreram 891 sinistros e toda a proteção preventiva foi dada pelo policiamento rodoviário, mesmo assim, sinistros gravíssimos ocorreram. Será que a sociedade como um todo não tem conhecimento dos riscos, não só para os motoristas, passageiros, motociclistas, caminhoneiros, ciclistas que transitam nas rodovias?

Mesmo diante da notícia dos acidentes do Natal, no feriado de Ano Novo ocorreram 725 acidentes e 56 mortes. Natal e Ano Novo desse 2023 foram 146 óbitos que poderiam ser evitados.

Ficamos sem entender por que chegam aos nossos hospitais tantos lesionados que poderiam ser evitados se houvesse o respeito às regras de trânsito, se os distúrbios comportamentais que ocorrem com uso de bebidas alcoólicas, drogas

que alteram em muito a dirigibilidade. Temos que atender surpresos, assustados com o tamanho da gravidade.

Parece que estamos perdendo o Amor à Vida, deixando-a para trás, pouco ligando para ela, não imaginando a beleza dessa vida, o aproveitamento com situações melhores do que aquelas que enfrentamos nas rodovias, fazendo os absurdos que a todo momento vemos.

Precisamos desenvolver e estimular a nossa vontade permanente de viver.

Viver tem que gerar prazer e a criatividade é essencial nesse prazer. Todos nós temos dois grandes atributos, a inteligência e a vontade. A inteligência é uma riqueza que temos, é comum a todos. A inteligência nos mostra o caminho correto. Mas essa inteligência não nos conduz no caminho. Já a vontade é o atributo que distingue as pessoas. É essa vontade que tem que prevalecer quando enxergamos regras de trânsito, quando vemos placas de trânsito, quando vemos os riscos, os perigos que é a máquina sobre rodas e quando em uso de álcool, drogas, utilizando a tecnologia introduzida no veículo como celular, televisão a bordo, todos os mecanismos capazes de levar a desatenção, logicamente ao sinistro com lesões graves, gravíssimas, com necessidades de resgate para os hospitais, resgates que muitas vezes são interrompidos pelo óbito no trajeto, outros na chegada ao hospital como citamos.

Estamos cansados de atender esse tipo de traumatizado, que é assustador pelas lesões apresentadas, quando já fazemos previsões de sequelas, incapacidades temporárias e mesmo definitivas. Precisamos de rigor no controle desses indivíduos que não enxergam a necessidade de preservar a sua vida e a vida de outros.

Precisamos desenvolver e estimular a nossa vontade permanente de viver.

* 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.

Carteira Digital de Trânsito chegou a 53,2 milhões de usuários em 2023

Com mais de 53,2 milhões de usuários, a Carteira Digital de Trânsito (CDT) teve no ano de 2023 sua popularidade confirmada ao se tornar um dos aplicativos mais baixados do Governo Federal. O recurso é o terceiro mais baixado do Governo Federal nas lojas de ferramentas para aparelhos celulares no Brasil, atrás apenas do gov.br e da Carteira de Trabalho Digital.

“Nossa prioridade é salvar vidas, e estamos investindo em soluções inovadoras que contribuam com essa missão, aprimorando a análise de dados e o uso de tecnologias que permitam um planejamento viário capaz de reduzir a violência e as mortes em rodovias e vias urbanas”, explicou o ministro dos Transportes, Renan Filho, que preside o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), órgão máximo consultivo e deliberativo do Sistema Nacional de Trânsito, e responsável por elaborar as diretrizes da política nacional do setor.

Quais são os serviços disponíveis na CDT?

- Indicação do real infrator, no qual o proprietário do veículo realiza a transferência da multa para quem realmente cometeu a infração. Ele contou com 240.159 mil acessos em 2023 contra 73.189 mil acessos em 2022;
- Condutores podem emitir a credencial de estacionamento para pessoas com mais de 60 anos;
- Com o Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), é possível pagar multas com desconto de até 40%;
- A venda digital, que possibilita a assinatura eletrônica da autorização de transferência direta de propriedade de veículos (ATP-V-e), fechou o ano com sucesso: foram realizadas mais de 334 mil transações, com participação de 20 estados brasileiros;
- Gerenciar o cadastro positivo, que busca beneficiar usuários que não tenham cometido infrações nos últimos 12 meses;
- Consultar se existem multas ou notificações de infração de condutor e veículo.

Tecnologia

Uma das soluções apresentadas pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) em 2023 é o Antecipa – Tráfego Inteligente. Esta é uma ferramenta digital lançada em novembro e que usa inteligência artificial e machine learning para ajudar na prevenção e redução de sinistros de trânsito. A ideia é oferecer um melhor planejamento viário, a partir de um mapeamento dinâmico de áreas com alto risco de ocorrências. O Ante-



cipa é capaz de analisar dados e indicar local, dia e hora com mais chance de registro de colisões e outros desastres automobilísticos. E o melhor: quanto mais informações processa, mais a ferramenta aprende e se aprimora.

A precisão é tanta que os melhores resultados apurados na fase de testes indicaram: caso estivesse em uso regular, o Antecipa teria evitado 72% dos sinistros analisados. Além disso, gerado economia de até R\$ 88.560 em gastos relacionados a acidentes. A Senatran encoraja agora a adesão de novos municípios ao uso dessa tecnologia. Ela pode ser adaptada à realidade de centros urbanos de diferentes tamanhos, aperfeiçoando o planejamento viário para poupar vidas.

Revisão de dados

Outra iniciativa que lança mão da tecnologia para salvar vidas é a revisão do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest). Ela está em andamento desde o início de 2023. A expectativa é que seja lançado ainda neste primeiro semestre um aplicativo voltado a gestores de trânsito. Ele será capaz de alimentar com mais agilidade e precisão a base de dados da Senatran.

“O aplicativo será usado por todos os agentes, por policiais, bombeiros e demais envolvidos no atendimento de sinistros, que poderão incluir os elementos básicos das ocorrências na plataforma para formar o novo Renaest”, detalhou o secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão.

Plano nacional

Igualmente importante foi a decisão da Senatran de estabelecer entre suas diretrizes principais a revisão do Plano

Nacional de Redução de Lesões e Mortes no Trânsito (Pnatrans). Com a missão de reduzir pela metade a quantidade de ocorrências fatais por grupo de habitantes e grupo de veículos até 2030, o Pnatrans deixou sua digital em série de ações educativas, regulamentações, estudos e novas tecnologias ao longo do ano.

“Fizemos uma série de reuniões com órgãos e entidades de todo o Brasil, com todo o Sistema Nacional de Trânsito. Além disso, recuperamos essa preocupação com o discurso pela segurança viária, que ficou em segundo plano nos últimos anos”, afirmou Aduardo Catão. “Procuramos mudar o espírito do Pnatrans em 2023. De modo que possamos acompanhar as metas nacional e localmente, premiando aqueles que estão cumprindo com suas obrigações e cobrando daqueles que não estão. Só com esse acompanhamento teremos condições de atingir a meta dos 10 anos. Ou seja, reduzir em 50% o índice de mortalidade no trânsito no Brasil”, completou o secretário.

Defesa dos mais vulneráveis

O Contran regulamentou em 2023 uma questão importante com foco nos mais vulneráveis no trânsito. Nesse sentido, a resolução que atualiza a classificação de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropeleidos, como patinetes e skates. Com o objetivo de aprimorar a definição dos veículos, estabelecendo as linhas de fronteira entre uma tecnologia e outra, a nova norma busca facilitar o registro e o licenciamento dos ciclomotores. Dessa forma, dando o prazo de 31 de

dezembro de 2025 para os proprietários regularizarem a situação.

Outra questão de segurança viária que ganhou a chancela do Ministério dos Transportes foi a autorização para o uso de sinalização experimental para motocicletas em 17 avenidas do município de São Paulo, dentro do projeto denominado Faixa Azul. Apesar de estar em fase de testes, o projeto tem atraído o interesse de outros municípios.

O que vem por aí

Em 2024, espera-se que a Carteira Digital de Trânsito incorpore a organização da cobrança do free flow. De acordo com o secretário Aduardo Catão, o serviço possibilitará ao cidadão acesso a todas as informações acerca do sistema de pagamento de pedágio por livre passagem. Ou seja, por onde passou, quando passou, o valor e onde é possível pagá-lo. “O usuário vai poder controlar tudo isso por meio da CDT. Esse vai ser um grande serviço, entre os outros que já temos disponíveis. Assim, estamos no caminho de desburocratizar o acesso do cidadão aos serviços de trânsito”, acrescentou Catão.

No âmbito internacional, o Governo Federal fechou um acordo com Portugal, em setembro, que permite a motoristas brasileiros que moram no país europeu usar a carteira nacional de habilitação emitida no Brasil sem necessidade de troca do documento pelo do país estrangeiro. Nesse sentido, a meta agora é avançar com esse tipo de benefício: o Brasil negocia acordo similar também com a Itália. *(As informações são do Ministério dos Transportes)*

Conheça as 10 melhores rodovias do país

O ranking de rodovias de 2023 divulgado pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) mostra a concentração das 10 melhores rodovias do país em São Paulo, estado que sozinho responde por metade da lista.

Mesmo assim, a melhor rodovia eleita pela confederação é a RJ-124, que liga os municípios fluminenses de Rio Bonito e São Pedro da Aldeia. A concessão da via é da CCR e tem apenas 57 quilômetros (km).

Em segundo e terceiro lugar estão rodovias paulistas, que também fazem parte de concessão: a SP-270 (Presidente Epitácio/Ourinhos), de 272 km, e a SP-225 (Itarapina/Santa Cruz do Rio Pardo), de 225 km. As duas são as mais extensas entre as 10 listadas no ranking.

Conforme o estudo, a quarta colocação é de uma



rodovia federal em Tocantins, a BR-153, que também é concedida à iniciativa privada e tem 180 km de extensão, ligando as cidades de Aliança do Tocantins e Talismã.

Em quinto lugar, a rodovia estadual paulista SP-

463 é a melhor com gestão pública do país. Ou seja, a estrada liga Ouroeste e Clementina, com 192 km.

As cinco que fecham o ranking são a SP-320, BR-080 (Goiás), SP-191, BR-493 (Rio de Janeiro) e BR-080 (Goiás). (As informações são da Agência Brasil)

Investimento em infraestrutura rodoviária precisa priorizar a solução de pontos críticos

As rodovias brasileiras começam 2024 com um triste legado herdado do ano passado. Em 2023, cresceu o número de pontos críticos na malha rodoviária do país, de acordo com levantamento feito pela Pesquisa CNT de Rodovias. Ao todo, foram identificadas 2.648 ocorrências graves na malha rodoviária do país, 38 a mais que em 2022. O aumento de pontos críticos representa um percentual de 1,5% em relação ao ano anterior. Os detalhes estão na publicação Radar CNT do Transporte – Pontos Críticos 2023, lançada pela CNT (Confederação Nacional do Transporte) no início do mês.

Os perigos iminentes da falta de investimento em infraestrutura rodoviária envolvem desde quedas de barreiras e erosões na pista a buracos grandes (cujo tamanho é igual ou maior que um pneu de veículo de passeio) e pontes estreitas ou caídas. Situações que tornam a movimentação rodoviária mais arriscada para o motorista e para a segurança viária, além de impactar a fluidez da via e elevar os custos operacionais do setor transportador.

As três Unidades da Federação que tiveram os maiores números de pontos críticos em sua infraestrutura rodoviária em termos absolutos, em 2023, foram Minas Gerais (383), Acre (374) e Maranhão (258). Levando-se em conta o total de pontos críticos em relação à extensão da rodovia pesquisada pela CNT, a região Norte lidera a densidade de problemas. O Acre contabiliza 27 pontos críticos a cada 100 quilômetros. Em segundo e terceiro lugares estão os estados de Roraima e do Amazonas, nos quais o motorista pode encontrar, onze pontos críticos a cada 100 quilômetros.



Com avaliação positiva em termos absolutos destaca-se o Distrito Federal, que não teve registros de pontos críticos nesta edição da Pesquisa.

Já Paraíba e Mato Grosso tiveram, respectivamente, uma e seis ocorrências. Na avaliação por densidade, esses mesmos estados e Goiás obtiveram as menores concentrações de pontos críticos em suas malhas.

Locais com ocorrência de buracos grandes lideram o número de casos, com 1.803 registros, sendo que, no ano passado, 99% deles não tinham qualquer tipo de sinalização de advertência.

No histórico de onze anos de análise de pontos críticos pela CNT, a contagem de trechos com buracos grandes saltou de 64, em 2012, para 1.803, em 2023. O aumento de quedas de barreira também foi expressivo no período. Nesse sentido, passou de 20 ocorrências, em 2012, para 207, no ano passado. O mesmo caso ocorreu com as erosões na pista. Há onze anos se identificou 162 e em 2023 passaram para 504.

Conclusão

Diante dos resultados, a CNT estima que sejam necessários R\$ 4,88 bilhões para a resolução dos problemas de 2023 que a publicação aponta. Desse total, 38,5% devem ser destinados à correção de quedas de barreiras e 21,7%, à adequação ou reconstrução de pontes estreitas. Levando-se em conta o investimento necessário para intervenção de melhorias emergenciais, como reconstrução, restauração bem como manutenção dos trechos da malha rodoviária federal que apresentam problemas, a estimativa da necessidade de recurso sobe para R\$ 46,8 bilhões.

Conforme a Confederação é preciso que se efetue maiores esforços na priorização em infraestrutura do transporte, diante dos impactos e riscos que os pontos críticos exercem sobre a fluidez do trânsito e a segurança dos usuários.

“O investimento na prevenção e/ou na correção imediata de pontos críticos é a melhor forma de evitar

que os problemas nas vias se agravem”, afirma o diretor executivo da CNT, Bruno Batista.

A CNT disponibiliza ainda o Painel CNT dos Pontos Críticos nas Rodovias Brasileiras. Ou seja, esta é uma ferramenta dinâmica de consulta dessas ocorrências com dados dos últimos três anos. Nele, é possível acessar dados acerca da localização, quantidade, tipo e densidade de pontos críticos registrados nas rodovias federais e estaduais do país. Além disso, suas condições de sinalização e fotos das ocorrências. É possível agrupar as informações por Unidade da Federação assim como por ano.



JUDICIÁRIO

Casal se separa e discute na Justiça “quem fica” com as multas de trânsito

O término de um relacionamento acabou na Justiça de Limeira (SP). A discussão é em torno da responsabilidade do pagamento das multas trânsito anotadas para motocicleta que o casal usava quando estava junto. Quem ajuizou a ação foi a mulher e o caso teve julgamento neste mês de janeiro.

Perante a Vara do Juizado Cível e Criminal, a mulher descreveu que nunca ficou com a motocicleta e mesmo assim, durante o relacionamento, ela se responsabilizou pelas multas e pontuações. Com o fim do relacionamento, ela pediu para que toda a dívida e o documento fossem transferidos para o nome do rapaz. Ela requereu ainda indenização por danos morais.

Apesar de ele não ter apresentado defesa, a mulher juntou nos autos documentos onde o ex-companheiro citou, na delegacia, que a moto tinha ficado com ela. Para rebater essa versão, a autora também anexou depoimento do rapaz numa negociação para adquirir outra moto, onde ele ofereceu a que está no alvo da discussão como parte do pagamento.

Na ocasião, o outro negociador não aceitou a proposta por conta das diversas multas que são discutidas nesta ação.

Ao analisar o caso, o juiz Marcelo Vieira entendeu que a mulher provou que a posse da motocicleta não é dela. “Assim, a revelia e os elementos dos autos são conclusivos no sentido de a motocicleta efetivamente ficou em posse do requerido, de maneira que a responsabilidade pelos débitos recai sobre este. Desta maneira, procede a condenação a obrigação de fazer de transferir o veículo e as dívidas para seu nome”, citou.

Quanto à indenização, Vieira negou o pedido e mencionou que a mulher deveria ter sido mais cautelosa e informado ao órgão de trânsito a transferência de propriedade no momento da separação.

O rapaz foi condenado a efetuar a transferência e regularização do documento do veículo no prazo de 15 dias e o magistrado também determinou a notificação do órgão de trânsito para excluir a responsabilidade da autora perante as situações que envolvem a motocicleta em questão. Cabe recurso.



Justiça condena homem que quebrou braço de idoso por ‘buzinar demais’

O homem que agrediu e quebrou o braço de um idoso durante uma briga de trânsito em São Vicente, no litoral de São Paulo, foi condenado a um ano e dois meses de prisão em regime aberto. João Batista Dias Filho também terá que pagar uma indenização de R\$ 6 mil por danos morais e R\$ 4,2 mil por danos materiais à Silvío Siqueira da Silva. A briga de trânsito foi registrada em vídeo e teve repercussão nacional.

O caso aconteceu em abril de 2022. Segundo apurado pelo g1, na época, a agressão foi motivada pelo fato de o idoso ter “buzinado demais” ao volante. A ação teria deixado o agressor enfurecido. Dias foi em direção ao aposentado, puxou o braço dele para fora da janela do carro e só o largou após tê-lo quebrado.

As sentenças saíram nos meses de agosto e setembro. De acordo com os documentos obtidos pela reportagem, Dias não se “conformou com a sentença” de um ano e dois meses de prisão em regime aberto e recorreu a decisão. A Defensoria Pública auxilia o homem no processo criminal.

Já na ação cível, o advogado Claudio Souza de Melo é o responsável pela defesa de Dias. Segundo ele, o homem teve a vida abalada, foi ameaçado e não se sente feliz

com o ocorrido. Por este motivo, optou por não recorrer a decisão e pagará os danos morais e materiais ao idoso.

O advogado afirmou que Dias teria sido condenado pela opinião pública pelo vídeo, sem avaliação do contexto. “[As imagens] demonstram apenas a reação após a agressão anterior que ele sofreu. Ele reagiu em defesa própria e da sua esposa que o acompanhava”, disse Melo.

Versão do agressor

Na época, Dias deu sua versão do caso ao g1. De acordo com ele, tudo começou porque o outro motorista circulava em baixa velocidade por uma via de São Vicente.

“Ao perceber que ele [o outro motorista] não ia dar passagem, passei pela direita. Acho que ele ficou um pouco enfurecido [...] Quando parei, ele emparelhou comigo, me ameaçando de morte. Ele falou: ‘Você quer morrer?’. E fez um sinal de arminha para mim. Fui seguindo, porque ele me fechou de novo.”

Dias afirma que, mais à frente, viu o outro motorista se abaixando no banco do carro e que, por isso, imaginou que o aposentado estivesse pegando uma arma. Então, saiu do carro e pegou o braço do idoso.

Ele contou que realmente viu uma pistola no console do carro do outro motorista. Por isso, con-

tinuou segurando o braço do homem. O agressor disse que, quando o sinal abriu, ninguém foi ajudá-lo e não havia policiamento na região.

“Quebrei o braço dele. Dá para ver isso na filmagem claramente, não vou mentir. Estou aqui para expor isso, por Justiça. Quis quebrar o braço dele porque eu não tinha opção. Se não quebro, quando eu virasse as costas, ele me baleava. Eu ia ser só uma vítima fatal.”

Versão da vítima, um motorista de aplicativo

Em entrevista à TV Tribuna, afiliada da TV Globo, Silvío Siqueira da Silva revelou que jamais imaginou passar por algo parecido. “Se alguém buzina para mim, eu não agiria dessa forma. Acho que não é necessário tudo isso”, disse.

Devido a luxação no cotovelo esquerdo, o homem, que é motorista de aplicativo, precisou ficar sem trabalhar por um tempo. De acordo com o documento da sentença, ele precisou fazer fisioterapia e ainda tem sequelas.

A esposa da vítima, que preferiu não ser identificada, revelou ao g1 na época que o sentimento é de indignação pelo ocorrido: “Foi uma brutalidade tremenda, uma falta de amor ao próximo. Ninguém merece isso. O agressor não merece viver em sociedade. Ele é um monstro”.

LEGISLATIVO



Atropelar animal poderá resultar em multa



O motorista que atropelar um animal e não comunicar à polícia ou à concessionária da rodovia, onde aconteceu o acidente poderá levar sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação e ter de pagar multa no valor de até R\$293,47, por se tratar de infração gravíssima. Essa informação consta no projeto de lei que tramita na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável na Câmara dos Deputados.

A proposta prevê alterar o Código de Trânsito Brasileiro. Assim, tornando obrigatório ao motorista arcar com todos os custos do tratamento médico veterinário até que o animal esteja 100% recuperado. No entanto, para que isso aconteça, a polícia deverá constatar o dolo no atropelamento.

No caso do atropelamento ocorrer em rodovia que estiver sob concessão, será a concessionária, obrigada a prestar socorro aos animais. Além disso, deverá incluir campanhas de prevenção ao atropelamento dos animais.

Neste sentido, o projeto prevê eventuais reajustes na tarifa do pedágio, visando manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

O projeto já teve aprovação na comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Ele terá a análise da comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania antes de ir ao plenário da Casa para votação. Depois, seguirá para a tramitação no Senado.

Condutores que estão no exterior poderão renovar a CNH em Consulados, prevê PL

Disponibilizar sobre a renovação da carteira nacional de habilitação para condutores domiciliados no exterior. Esse é o tema do Projeto de Lei 5903/23, que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Kim Kataguiri (UNIÃO/SP), o PL altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e estabelece que a renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou a emissão de uma nova via poderá ser realizada nos Consulados brasileiros quando o condutor estiver domiciliado no exterior.

Justificativa

Conforme o autor da proposta, o objetivo é permitir que o condutor brasileiro domiciliado no exterior possa renovar sua carteira de motorista (CNH) nos Consulados brasileiros.

“Da forma como é hoje, o brasileiro domiciliado no exterior tem que vir para o Brasil para renovar a CNH, o que não é razoável considerando os altos custos com a viagem que, na maioria das vezes, o condutor não consegue arcar razão pela qual fica sem renovar a CNH”, explica o deputado.

Ainda de acordo com o autor, há relatos de brasileiros que deixaram de assumir bons empregos no exterior por não estarem com a CNH válida. “Vale ressaltar que a renovação de CNH nos Consulados já é uma prática adotada pela maioria dos países. Ou seja, hoje em dia, é possível realizar muitos serviços virtualmente em tempo real. A operacionalização desse modelo é possível assim como menos onerosa para o cidadão e para o Estado. Penso que precisamos caminhar juntos com os avanços tecnológicos para otimizar as tarefas e diminuir os custos”, conclui.

Tramitação

O PL ainda aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

Pessoa não alfabetizada poderá tirar CNH, prevê PL

Permitir que pessoa não alfabetizada obtenha a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Esse é o tema do Projeto de Lei 6044/23 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria da deputada Dayany Bittencourt (UNIÃO/CE), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e retirar a exigência de saber ler e escrever dos requisitos para obter a habilitação. Além disso, o PL passa a prever que o exame teórico para tirar a CNH seja realizado na forma oral para as pessoas não alfabetizadas.

O PL torna obrigatório que ao candidato não alfabetizado se assegure acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação. Para isso, passa a prever que os materiais didáticos utilizados em aulas teóricas dos cursos que

precedem os exames sejam acessíveis na modalidade audiovisual.

Justificativa

Conforme a deputada, o analfabetismo de jovens e adultos é um grande desafio a se superar. Somente no Brasil existem 11 milhões de brasileiros que não sabem ler nem escrever. “Toda sociedade desenvolvida almeja ter sua população totalmente alfabetizada. Enquanto não se alcança essa pretensão, o Poder Legislativo precisa apresentar soluções para diminuir a segregação desses cidadãos”, afirma.

Ainda segundo Dayany, as pessoas que não sabem ler e escrever não podem tirar carteira de motorista no Brasil. No entanto, essa situação infringe o princípio da dignidade da pessoa humana. “De acordo com Constituição Federal, o analfabeto tem os mesmos direitos das pessoas alfabetizadas”, aponta a deputada.

Para ela, a habilidade de ler e escrever não é o único fator determinante para a capacidade de dirigir com segurança.

“Ressalta-se também que os avanços tecnológicos facilitaram o funcionamento do veículo, isto é, hoje conduzir um carro é uma tarefa que requer muita atenção, porém que dispensa um nível mais elevado de entendimento técnico e intelectual”, conclui.

Tramitação

O PL aguarda parecer da Comissão de Viação e Transportes.



Educação no trânsito poderá receber 10% dos recursos arrecadados com multas, prevê PL

Destinar 10% das receitas arrecadadas com as multas de trânsito para a educação de trânsito. Esse é o tema do Projeto de Lei 5600/23, que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Saulo Pedroso (PSD/SP), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para definir o percentual de no mínimo 10% da receita das multas de trânsito arrecadadas para ser destinado à educação de trânsito.

Justificativa

Conforme o autor da proposta, os instrumentos punitivos, operacionalizados pela aplicação de notificações e multas, são importantes para conscientizar os motoristas. “Entretanto, aplicam-se essas medidas quando a infração já aconteceu, de modo que motoristas e pedestres já foram submetidos ao risco”, argumenta.

Ainda de acordo com Pedroso, hipoteticamente um condutor pode ultrapassar o sinal vermelho e levar multa por essa conduta, recebendo a notificação após alguns dias.

“Logo, independentemente



de ter sofrido algum sinistro a notificação será encaminhada para o endereço do condutor, de modo que os riscos e os eventuais danos foram suportados pelo condutor sem, contudo, mudar a mentalidade do motorista”, afirma.

O deputado ressalta que ao contrário disso, a educação de trânsito tem como principal benefício mudar a postura e a mentalidade dos motoristas e pedestres, inclusive dos gestores públicos, que podem repensar acerca dos mecanismos de punição como primeira e única medida de me-

lhoria do trânsito. “A mudança de postura deve ter como foco considerar que é preciso ver as punições como a última ação a se implantar”, sugere Pedroso.

O deputado diz ainda que atualmente 5% dos valores arrecadados com multas de trânsito vai para um fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. “Ambas as situações tornam as ações dos gestores públicos completamente discricionárias sobre o quanto dos recursos se investirá em educação de trânsito”, finaliza.

8 soluções possíveis para abordar a poluição relacionada ao trânsito

O trânsito não apenas traz muitos transtornos pessoais, mas também tem impactos adversos no meio ambiente e na saúde. Estudos mostraram que uma das principais fontes de exposição em áreas urbanas, que contribui para efeitos negativos na saúde humana, é a poluição do ar relacionada ao trânsito (TRAP). Aqui estão oito soluções possíveis para enfrentar essa questão.

Transporte ativo

Promover os benefícios do transporte ativo, como caminhar ou andar de bicicleta, pode ajudar a reduzir o congestionamento do trânsito e a melhorar a qualidade do ar, pois esses modos não produzem emissões. Caminhar é uma opção confortável para atividades dentro de uma distância de 1,6 km, enquanto andar de bicicleta é viável para atividades até 8 km de distância.

Incentivar as pessoas a adotarem esses modos se torna mais viável com a presença de ciclovias dedicadas ou caminhos apropriados. Isso beneficiará o meio ambiente e promoverá o exercício físico, levando a uma saúde geral melhorada.

Carpooling ou compartilhamento de carona

Carpooling ou compartilhamento de carona serve como outro método eficaz para reduzir o número de veículos que contribuem para o congestionamento do trânsito. Quando as pessoas viajam juntas, mais pessoas podem utilizar o espaço em cada veículo, resultando em menos veículos na estrada. Faixas exclusivas para carpool e plataformas eficazes como aplicativos para compartilhamento de carona podem tornar esse esforço colaborativo possível.

Melhoria do transporte público

Um sistema de transporte público aprimorado é crucial para reduzir a poluição relacionada ao trânsito. Modos de transporte público, como ônibus e trens, podem transportar um grande número de pessoas, o que pode levar a tempos de viagem mais rápidos.

Isso também reduz o número total de veículos na estrada, resultando em menores emissões. Estudos mostraram que ônibus e metrô



economizam cerca de 37 milhões de toneladas métricas de dióxido de carbono por ano. Um foco adequado na melhoria do sistema de transporte público pode fazer uma grande diferença.

Uso de veículos elétricos

Os veículos elétricos (VEs) são atualmente considerados o futuro do transporte, oferecendo uma solução para a crise da poluição. Ao contrário dos veículos convencionais, os VEs produzem zero emissões de escape, pois dependem de eletricidade gerada por usinas de energia que queimam combustíveis fósseis. É hora de tornar os VEs mainstream por seu impacto positivo no meio ambiente.

Carros com eficiência de combustível

Ao decidir sobre um carro para comprar, é aconselhável escolher modelos com eficiência de combustível, ou seja, que produzem menores emissões de gases de efeito estufa. Atualmente, existe uma ampla gama de carros eficientes disponíveis no mercado. Exemplos incluem carros híbridos, carros a diesel com alta eficiência de combustível e carros pequenos e subcompactos.

Optar por esses veículos não beneficia apenas o proprietário através de uma economia de combustível melhorada, mas também contribui

para uma redução significativa nas emissões gerais, promovendo um ambiente mais sustentável.

Não deixar o carro ligado em marcha lenta

Deixar o carro ligado em marcha lenta refere-se ao ato de manter o motor do carro funcionando enquanto está parado. Isso geralmente acontece ao esperar em semáforos ou em estacionamentos. Isso tem um grande impacto adverso no meio ambiente, pois continua a queimar combustível, levando a um aumento no consumo de combustível.

Como resultado, aumenta a emissão de dióxido de carbono, contribuindo para a poluição do ar. Para abordar essa questão, é melhor desligar o motor, especialmente se o veículo estiver parado por mais de um minuto. Com essa simples ação, podemos contribuir para um ambiente mais saudável e sustentável.

Manutenção do veículo

Manter seu veículo em condição ótima pode levar a uma economia de combustível melhorada. Para manter seu carro funcionando da melhor forma, é importante trocar o óleo regularmente, substituir as velas de ignição, verificar os cabos das velas e realizar outras tarefas de manutenção necessárias.

Além disso, reduzir o peso do seu carro também pode ajudar a me-

lhorar a eficiência do combustível. Baseado em pesquisa, a cada redução de 100 libras ou 45,4 quilogramas de peso pode resultar em um aumento de 1 a 2 por cento na eficiência de combustível.

Campanhas de conscientização

Independentemente do número de abordagens holísticas propostas, o problema permanecerá sem solução se apenas algumas pessoas estiverem cientes delas. Priorizar campanhas de conscientização é crucial para espalhar a palavra e educar o público sobre as maneiras adequadas de resolver questões relacionadas ao trânsito.

Essas campanhas devem se concentrar em aumentar a conscientização sobre os impactos ambientais e na saúde da poluição relacionada ao trânsito. Dessa forma, mais pessoas podem ser incentivadas a participar do movimento em direção à criação de um ambiente mais sustentável.

Essas abordagens oferecem uma solução sustentável para várias questões relacionadas ao trânsito que beneficiam tanto a saúde quanto o meio ambiente. Embora o congestionamento do trânsito possa parecer um dilema menor, abordá-lo pode ter um grande impacto positivo nas pessoas e no lugar em que habitam.

Avaliação de habilidades pode prever risco de acidente para condutores recém-habilitados

Pesquisa publicada na revista *Pediatrics*, no final do ano passado nos Estados Unidos, concluiu que as habilidades de direção medidas no momento de obter a licença para dirigir realizada em um ambiente virtual, ajudam a prever o risco de jovens condutores recém-habilitados se envolverem em acidentes, ou sinistros de trânsito.

O estudo foi realizado pelo Centro de Pesquisa e Prevenção de Lesões (CIRP) do Hospital Infantil da Filadélfia (CHOP). Também contou com a parceria da Universidade da Pensilvânia e da Universidade de Michigan. Ele traz importantes resultados no sentido de identificar quais os déficits de habilidades mais colocam em risco os jovens recém-habilitados.

De acordo com a publicação, de conhecimento dessas informações, é possível desenvolver intervenções para aprofundar o processo de habilitação. Além disso, aperfeiçoar conhecimentos específicos e prevenir mortes no trânsito.

Estudos aprofundados sobre competências de condução

Segundo a pesquisa, nos últimos vinte anos, os investigadores do CIRP concluíram que a principal razão que contribui para a ocorrência de acidentes envolvendo condutores recém-habilitados está relacionada às competências de condução inadequadas. Como, por

exemplo, a gestão da velocidade. Nesse sentido, eles conduziram estudos para desenvolver e validar um simulador virtual de direção que mede o desempenho destas competências de condução. As avaliações ocorrem em cenários comuns de acidentes graves que não podem ocorrer através de testes em vias reais de tráfego. O VDA, sigla do simulador, utiliza uma avaliação de direção virtual baseada em IA que fornece ao motorista insights e ferramentas para aperfeiçoamento de competências.

Conforme a principal autora do estudo, Elizabeth Walshe, PhD, neurocientista cognitiva e pesquisadora clínica que dirige a equipe de Neurociência da Condução no CIRP, os resultados desta simulação foram ligados aos registros de acidentes relatados pela polícia.

“Descobrimos que os condutores classificados por seu desempenho como tendo problemas graves com comportamento perigoso corriam maior risco de colisão do que a média dos novos motoristas.”

Pesquisa

Os pesquisadores analisaram 16.914 motoristas recém-habilitados com menos de 25 anos. Os dados foram coletados de candidatos que completaram o simulador entre julho de 2017 e dezembro de 2019. Os pesquisadores examinaram os registros de acidentes até meados de março de 2020.



Ainda conforme a pesquisa, com os resultados em mãos, houve a utilização de um modelo de risco proporcional para estimar o risco de acidente em função do desempenho do usuário no simulador. O estudo descobriu que os condutores novatos com melhor desempenho, descritos como “sem problemas” com base no seu padrão de comportamento de condução no simulador, tinham um risco de acidente 10% inferior à média. Por outro lado, os usuários que tiveram “Problemas Graves com Comportamento Perigoso” tiveram um risco de acidente 11% maior que a média.

“Essas descobertas são extremamente importantes porque nos fornecem evidências quantitativas de que podemos abordar a segurança dos jovens motoristas de uma nova maneira, prevendo o risco de colisão”, disse Flaura Winston, MD, PhD, co-diretor científico do CIRP no CHOP e coautor do estudo. “Ao

fornecer essas informações antes da habilitação, podemos direcionar recursos para aqueles que estão em maior risco e, potencialmente, evitar a ocorrência de acidentes quando esses jovens dirigem sozinhos pela primeira vez”, explicou.

De acordo com Michael Elliott, PhD, professor de Bioestatística na Escola de Saúde Pública da Universidade de Michigan e professor pesquisador do Instituto de Pesquisa Social da UM e coautor do estudo, no simulador os motoristas conduzem em situações de baixo a alto risco. “Esta ferramenta usa informações sobre seus comportamentos, como frenagem virtual, aceleração, direção bem como colisão. Esse perfil de risco demonstrou ser preditivo do comportamento de colisão durante os primeiros anos na condução. O que é crucial é que a maioria desses comportamentos são passíveis de treinamento adicional de direção”, concluiu.

Cadeirinha reduz em até 70% risco de morte de crianças em sinistros de trânsito

Nunca é demais conscientizar os pais e responsáveis sobre a segurança das crianças no trânsito. Para isso, é preciso atenção à forma adequada de transporte e ter o conhecimento de que para cada fase existe um sistema de retenção ideal. Crianças de até um ano, por exemplo, devem estar no “bebê conforto” e, de um a quatro anos, devem utilizar, obrigatoriamente, a cadeirinha.

Dados da Organização Mundial de Saúde (OMS) apontam que o uso da cadeirinha, devidamente instalada e de acordo com a faixa etária, reduz em até 70% o risco de morte de crianças em casos de sinistros. Apesar dos benefícios comprovados, ainda é grande o número de condutores que transportam crianças sem observar as regras de segurança. Só em agosto deste ano, por exemplo, houve a autuação de mais de 11 mil condutores no Brasil por transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança. Os números são do Renainf (Registro Nacional das Infrações de Trânsito) divulgados pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Uso dos sistemas de retenção

Desde 2008, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) estabeleceu a obrigatoriedade do uso de

dispositivos especiais de retenção para o transporte de crianças. Desde então, dados do Ministério da Saúde apontam que houve uma redução significativa do número de mortes de crianças no trânsito como ocupantes de veículos.

Em 2008 foram 288 mortes de crianças entre 0 e 9 anos no Brasil, devido a traumas decorrentes de sinistros de trânsito, na posição de ocupantes de automóveis. Em 2021, o órgão registrou 198 mortes. A queda foi de mais de 30% em treze anos.



O transporte de crianças com idade inferior a 10 anos que não tenham 1,45 m de altura deve acontecer nos bancos traseiros, com cinto de segurança bem como dispositivos específicos para a idade. O condutor flagrado transportando crianças em desacordo com a legislação é multado (infração de trânsito gravíssima), recebe sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e tem o veículo retido até que a irregularidade seja sanada. Outra infração gravíssima é o transporte de crianças menores de 10 anos na garupa de motocicletas. Ou seja, a legislação só permite crianças na garupa a partir de 10 anos, com capacete e vestuário adequado.

O que diz a legislação:

Bebê conforto: crianças até 1 ano de idade ou até 13 kg;

Cadeirinha: crianças de 1 a 4 anos (9 a 18 kg);

Assento de elevação: crianças de 4 a 7 anos e meio (15 a 36 kg). Acima de 7 anos e meio, mas com menos de 1,45 m, devem continuar usando o assento de elevação;

Cinto de segurança do veículo: crianças com mais de 10 anos ou altura superior a 1,45 m.



CARTAS

PERSPECTIVAS

Confesso que não possuo grandes expectativas para o ano que agora se inicia. O mundo parece caminhar de mal a pior e o trânsito é uma área que depende totalmente do esforço coletivo. Lamentavelmente, há que se admitir que é difícil confiar no bom senso alheio. Sendo assim, espero o melhor, mas sempre com um pezinho atrás.

Joana Freixes – Brasília/DF

HABILITAÇÃO DE CICLISTAS

Achei muito legal o projeto da Escola Municipal de Curitiba que concedeu “carteiras de habilitação de ciclistas” para as crianças que participaram do projeto sobre trânsito. Acho que a iniciativa deveria inspirar leis que incluíssem o assunto como pauta obrigatória nos colégios.

Carlos Ramos – Curitiba/PR

TRAGÉDIA GLOBAL

Muito interessante o artigo do presidente Roberto Bentes! Realmente, a entrada em vigor do CTB causou um enorme impacto positivo em nosso país. Entretanto, é triste constatar que atualmente, por mais informações que existam e uma legislação de dar inveja, tantos motoristas insistam em agir sem nenhuma responsabilidade.

Cleomar da Silveira – Campo Grande/MS

VELOCIDADE MÍNIMA

Sinceramente, tem muito motorista que parece desconhecer a legislação relativa à velocidade mínima das vias, especialmente nas BRs. É cada tartaruga que a gente encontra. Parecem não ter a mínima noção do que é transitar em rodovias. Ainda se enfim na frente dos caminhões. Um prato cheio para causar acidentes.

Daniel de Souza – São José/SC

FÉRIAS

Super necessário o artigo do Dr. José Roberto Dias. Como seria bom se todo motorista se preparasse melhor antes de pegar a estrada. As pessoas colocam a família no carro para longas viagens e parece não se prepararem com o mínimo de paciência e informação. Simplesmente, se lançam no asfalto sem o menor cuidado.

Sérgio Cunha – São Paulo/SP

CICLISMO

A prática do ciclismo seria uma ótima saída, não só para a mobilidade, como também para a saúde dos cidadãos. Porém, não adianta nada o presidente aprovar lei de incentiva o ciclismo nas cidades, sendo que a maioria não tem a mínima estrutura. Para complicar, as pessoas parecem que perderam a noção do perigo e não percebem o quão vulneráveis estão em cima de uma bicicleta.

Juliana Aparecida – Rio de Janeiro/RJ

ESGOTAMENTO PROFISSIONAL

Sinceramente, morro de pena dos motoristas profissionais. Imagina ter que aguentar dia e noite esse trânsito caótico das grandes cidades. Deveriam ganhar insalubridade porque ninguém merece ter que passar a maior parte da vida em um ambiente tão hostil. Como bem destacou o Dr. Dirceu, preservar a saúde física, mental e social é a necessidade maior.

Felipe Manoel – Florianópolis/SC

CONTORNO VIÁRIO

Feliz em saber que o Contorno Viário da Grande Florianópolis já possui data marcada para a inauguração. Especialmente, ao ver os acessos aqui na BR-101 em fase tão adiantada. Será um grande avanço para a região e um alívio para quem mora aqui e precisa se deslocar diariamente. Mas, confesso que só acredito vendo.

Júlia Teixeira – Biguaçu/SC

3ª FAIXA

Essa história de usar o acostamento como 3ª faixa é a maior enganação que existe. Os caras dito “administradores públicos” só querem tampar o sol com a peneira e empurrar o problema para a próxima legislatura. Um absurdo sem tamanho. O pior é que estamos reféns desses incompetentes.

César Vasconcelos – Itajaí/SC

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

Gente Boa. Gente Nossa.

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 198. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado:

Infração - média;

Penalidade - multa.

O perigo de deixar crianças sozinhas no carro

Infelizmente não é raro saber de tragédias que aconteceram depois de pais ou responsáveis deixarem crianças e até bebês sozinhos dentro do carro. De acordo com o NHTSA, órgão americano de segurança, uma criança pode morrer de insolação em um dia de temperatura amena, beirando os 23 graus, imagine, então, em um dia de calor como os que estão fazendo agora. Há uma razão médica para que isso aconteça, seus organismos são diferentes dos de adultos. Ou seja, o corpo de uma criança pode aquecer cinco vezes mais rápido que um de adulto.

Ainda conforme o NHTSA, a temperatura dentro de um carro fechado pode subir 20 graus em apenas 10 minutos. Ainda, segundo o órgão, em um dia em que esteja fazendo 26°, a temperatura no interior de um automóvel fechado, pode rapidamente chegar a 40°.

Além disso, para a criança, o carro pode ser um verdadeiro brinquedo a ser explorado e o porta-malas o local perfeito para



a brincadeira de esconde-esconde.

Por esse motivo, separamos algumas dicas para prevenir essa situação. Veja algumas delas:

- Não deixe a criança sozinha dentro do carro, mesmo com o vidro levemente aberto;
- Coloque algo que você vá precisar em sua próxima parada – como uma bolsa, almoço, mochila da academia ou maleta – no chão do banco de trás, onde a criança está sentada. Esse ato

simples pode prevenir o esquecimento acidental da criança caso ela esteja dormindo;

- Seja especialmente cuidadoso se você mudar sua rotina para deixar as crianças na creche. Peça para a creche te avisar caso seu filho não chegue ao local após alguns minutos do horário que você costuma deixá-lo;
- Sempre tranque as portas bem como o porta-malas do veículo – especialmente em casa. Man-

tenha as chaves e os controles automáticos do carro fora do alcance das crianças;

- Observe as crianças de perto quando próximas a veículos, especialmente no momento de carregar e descarregar o carro;
- Certifique-se que todas as crianças já estão acomodadas devidamente nos dispositivos de retenção (bebê conforto, cadeirinha, assento de elevação), se o motor do carro já estiver em funcionamento. Isso limitará o acesso das crianças ao controle das janelas. Nunca deixe as crianças sem supervisão;
- Tenha certeza de que todas as crianças deixaram o veículo quando chegar ao seu destino. Supervisione também as crianças que estiverem dormindo;
- Nunca deixe o carro sozinho com o motor ligado e as portas destravadas. Ou seja, crianças curiosas podem entrar e desengatar o veículo;
- Acione as travas resistentes a crianças e fique atento a elas.

ESPAÇO LIVRE

VLV Advogados

Consequências criminais e processo legal ao dirigir sob influência de álcool ou drogas

Dirigir sob a influência de álcool ou drogas é uma infração gravíssima, com implicações legais sérias, além de ser um ato que coloca a própria vida e a dos demais em risco. Este artigo explora as consequências criminais e o processo legal associado a este delito de dirigir sob influência de álcool ou drogas, oferecendo uma perspectiva essencial para quem enfrenta tais acusações.

Consequências Criminais:

Penalidades Imediatas: A condução sob influência (DUI) geralmente resulta em multas significativas, suspensão da carteira de motorista e, em alguns casos, detenção.

Registro Criminal: Uma condenação por DUI pode levar a um registro criminal, afetando negativamente o emprego, oportunidades edu-

cacionais e a reputação do indivíduo.

Circunstâncias Agravantes: Fatores como dirigir com uma taxa de alcoolemia muito alta, causar um acidente ou ter menores no veículo podem aumentar a gravidade das penalidades.

Processo Legal:

Detenção e Acusação: Após a detenção, o motorista é tipicamente acusado formalmente de DUI, iniciando o processo legal.

Audiência Inicial e Fiança: O motorista tem direito a uma audiência inicial, onde as acusações são lidas e a fiança pode ser estabelecida.

Defesa Jurídica: É crucial obter representação legal. Um advogado criminalista pode contestar as evidências, negociar acordos ou representar o acusado em julgamento.

Julgamento: Se o caso for a julgamento, o

promotor deve provar a culpa além da dúvida razoável. A defesa pode apresentar sua própria evidência bem como as testemunhas.

Por isso, saiba:

Dirigir sob a influência de álcool ou drogas é um ato que traz consequências jurídicas sérias. Entender essas consequências assim como o processo legal é essencial. Ou seja, em caso de acusação, a assistência de um advogado criminalista experiente é fundamental para navegar no complexo sistema jurídico e buscar o melhor resultado possível.

Este artigo é válido para fins informativos e não constitui aconselhamento jurídico. Se você ou alguém que conhece está enfrentando acusações de DUI, é aconselhável procurar orientação legal imediata.

Veja ranking das cidades com o melhor transporte público

Quando o tema é mobilidade, Helsinque, Amsterdã e Estocolmo permanecem como as melhores cidades do mundo. As cidades que lideram o ranking são as que decidiram investir em infraestrutura e eficiência de sistemas em vez de soluções mais inovadoras ainda em desenvolvimento, como carros autônomos, por exemplo.

Na direção oposta, as cidades de Londres e Tóquio perderam posições dentre as principais cidades em mobilidade no período de 2020 a 2023.

Os dados foram apresentados na 5ª edição do Índice Urban Mobility Readiness Index do Fórum Oliver Wyman, estudo realizado em parceria com a Universidade de Berkeley, da Califórnia. Esta edição apresenta 65 cidades referência em mobilidade, além de trazer recomendações para melhorar o transporte público e a mobilidade sustentável.

O estudo apontou que soluções de mobilidade simples, acessíveis financeiramente e eficientes podem auxiliar as cidades a enfrentar desafios econômicos e climáticos. E, portanto, cidades que oferecem mobilidade financeiramente acessível e eficiente, com itens como ciclovias e trens, podem estar mais preparadas para lidar com as ondas de calor. Outra estratégia em destaque no estudo foi a redução de taxas para compras de veículos elétricos.

Cidades em destaque

Helsinque, capital da Finlândia, ocupa o primeiro lugar no índice por ter zonas sem carros. Além disso, investimentos em infraestrutura para o carregamento de veículos elétricos e boa estrutura para ciclistas. E, também, uma rede de transportes públicos em crescimento, com iniciativas elétricas. Dentre as estratégias está o aumento da oferta do transporte público e bilhete com preço acessível.

Em segundo lugar, quem segue em destaque é Hong Kong – cidade que pelo segundo ano consecutivo li-



dera o Subíndice de Transporte Público. E, de acordo com o ranking, continua sendo modelo de transporte público. Isso graças à eficiência, ao valor da passagem acessível e à acessibilidade. Fatores que permitiram que o sistema de transporte público da cidade representasse nada mais, nada menos que 71% de toda a distância percorrida na cidade.

O estudo destacou ainda o fato de as autoridades municipais reforçarem ainda mais o sistema de trânsito que, em 2023, começaram a trabalhar numa nova estação que ajudaria a conectar as partes oriental e ocidental dos Novos Territórios.

Perspectivas para a mobilidade sustentável

A pesquisa também identificou que uma das soluções para o desenvolvimento de transportes é o investimento constante. Os dados mostram que mesmo as cidades classificadas na metade do ranking para baixo podem dar passos em frente na modernização dos seus sistemas de mobilidade com investimento contínuo nos aspectos essenciais. Jeddah e Bangkok, subiram no ranking devido aos esforços realizados para aumentar o número de passageiros do transporte público com tarifas acessíveis.

No entanto, o feito pode não ser válido para todas as cidades. Como no caso de Cingapura, Zurique e Los Angeles, que perderam posições no ranking.

Para 45% dos consumidores que participaram da pesquisa, a acessibilidade e disponibilidade são fatores

importantes para a tomada de decisões relacionadas à mobilidade. Logo, as cidades que disponibilizam uma rede de transporte público fácil de usar têm em mãos um investimento inteligente para quem quer aumentar o número de passageiros do transporte público e seus recursos econômicos. Segundo a Climate Leadership Group – coalizão C40, para cada US\$ 1 bilhão investido em transporte público, há um retorno cinco vezes maior. Além disso, a criação de 50 mil empregos.

Por fim, no que tange à mobilidade sustentável, o estudo traz à tona a reflexão sobre como a mobilidade pode ser, de fato, sustentável se for nutrida por petróleo e gás ou pela geração de energia com elevado teor de carbono.

Neste aspecto, o estudo enfatiza que muitas das principais cidades no Subíndice de Mobilidade Sustentável precisam concentrar os esforços na busca por alternativas mais ecológicas. O exemplo são cidades como Amsterdã, Berlim, Munique e Oslo, indicadas como cidades com alto teor de comprometimento com a energia limpa, por usarem energia de fontes renováveis.

Como conclusão, os estudiosos salientam que o dinamismo urbano depende, basicamente, do tripé que inclui: redes de mobilidade financeiramente acessíveis, convenientes e sustentáveis. Dessa forma, à medida que as imposições globais colocam em causa os meios de subsistência e o clima, as cidades devem garantir a sua viabilidade como locais para viver e trabalhar no futuro.

Contran prorroga prazo para que motoristas profissionais façam exame toxicológico periódico

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) prorrogou o prazo para que motoristas profissionais façam o exame toxicológico periódico. A prorrogação foi publicada na edição do Diário Oficial da União do último dia 26 de janeiro.

O exame é obrigatório para motoristas das categorias C, D e E — que dirigem veículos como caminhões, vans e ônibus — com habilitações novas ou renovadas a partir de 3 de setembro de 2017.

O prazo original para a renovação do exame havia terminado no dia 28 de dezembro de 2023. Agora, o Contran estabeleceu duas novas datas:

até 31 de março para condutores

com validade da CNH entre janeiro e junho;

até 30 de abril para condutores com

validade da CNH entre julho e dezembro.

Em 2022, o governo havia suspen-



dido, até 2025, a multa para quem não fizesse o exame toxicológico. No entanto, o Congresso Nacional determinou a volta da cobrança do exame no ano passado.

O exame toxicológico deve ser feito em clínicas credenciadas. Amostras de cabelo, pele ou unhas podem ser usadas no teste, que identifica se o condutor fez o uso de alguma substância proibida, como drogas.

A validade é de dois anos e seis meses. Se o exame der positivo, o motorista tem o direito de dirigir suspenso e fica impedido de emitir ou renovar a CNH por 90 dias.