

Brasil terá centro mundial de pesquisas de etanol e motor flex da Volkswagen

PÁGINA 4

Conheça lista atualizada das infrações de trânsito mais flagradas no Brasil

PÁGINA 8

FRIO EXCESSIVO: veja como isso pode afetar a segurança no trânsito

PÁGINA 15

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC - JULHO DE 2021 - ANO 11 - Nº 139

Campanha 'SC não pode parar' chama atenção para situação das rodovias
PÁGINA 6



Estudo mostra a importância do controle de velocidade para evitar acidentes e salvar vidas

Você sabia que a gestão da velocidade é uma das principais armas no combate à violência no trânsito? Saiba mais na página 9.

FUTURO DA MOBILIDADE: entenda as previsões para os próximos anos

PÁGINA 16

KOERICH
Gente Nossa



RESPEITAR O TRÂNSITO É RESPEITAR A VIDA.



EDITORIAL

Conta amarga

Bem diferente da lentidão das obras do Contorno Viário da Grande Florianópolis, a velocidade arrecadatória da concessionária Arteris Litoral Sul chega a assustar. A cada dia, uma nova “surpresa” é empurrada goela abaixo do consumidor, que se vê cada vez mais apreensivo com o cenário nebuloso que está sendo apresentado na questão dos preços de serviços essenciais e itens de primeira necessidade.

Os pagadores de impostos sentem, cada vez mais, o peso da máquina sobre suas costas. Apesar da retomada econômica do país estar surpreendendo positivamente, temos uma inflação que assusta, uma disparada nos preços dos alimentos e reajustes nos preços dos combustíveis e da energia elétrica.

A novidade deste mês de julho foi o anúncio do aumento da tarifa do pedágio no trecho catarinense da BR-101. As cinco praças de pedágio da Arteris Litoral Sul passaram a cobrar R\$ 4,10. Reajuste corresponde à variação do IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) no período, que indicou percentual positivo de 4,56%.

Percentual aparentemente justo não fosse por um “detalhe”: trata-se do segundo reajuste do pedágio em sete meses. Em dezembro de 2020, a tarifa passou de R\$ 2,70 para R\$ 3,90, um salto de 44%, justificado na época pelas obras do chamado Anel Viário da Grande Florianópolis.

Para quem não lembra, o referido anel viário foi projetado em 1998 pelo antigo DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), hoje Dnit (Depar-

tamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), para ser construído junto à duplicação da BR-101.

Todavia, como de costume no nosso país, não saiu do papel. Vinte anos depois, a Arteris assumiu a concessão da rodovia (em 2008) e ficou com a responsabilidade de executar a obra. O primeiro prazo para a conclusão era 2012. Depois, disso, foi um festival de atrasos e desculpas esfarapadas. Mas, atualmente, o prazo para a conclusão é dezembro de 2023.

Segundo a concessionária, desde 2008, ela já teria investido cerca de R\$ 4 bilhões em melhorias no trecho sob concessão, o que contribuiu para a redução de 18,7% no número de acidentes. Mas a pergunta que não quer calar é: “e nesse período, quanto a concessionária arrecadou de pedágio? Bilhões, trilhões de reais?”. Não fazemos ideia dos valores totais arrecadados, mas temos a certeza de que nesse longo período, a conta paga pelos motoristas vai muito além da tarifa de pedágio.

Sem o Contorno Viário, que vai tirar o tráfego pesado da BR-101, quem trafega entre Biguaçu e Palhoça (em média, 200 mil veículos circulam diariamente pela região) sofre as consequências de um fluxo intenso de carros, caminhões, ônibus e motos, num dos locais mais perigosos entre todas as rodovias federais do Brasil. Aliás, segundo a Polícia Rodoviária Federal, o trecho do Km 208 é o campeão de acidentes nas estradas federais.

Uma conta amarga não só para o contribuinte catarinense, mas para todos que por ali trafegam ou, ao menos, tentam trafegar.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



AUDIÇÃO X VISÃO

Você já abaixou o som do carro quando está tentando achar uma rua ou prestar atenção às placas de sinalização? Saiba que a ciência tem uma explicação! Trata-se apenas de uma resposta instintiva do subconsciente que ajuda na concentração de tarefas visuais, segundo um recente estudo realizado na Suécia.

Após avaliar exames de ressonância magnética de 32 voluntários, os pesquisadores descobriram que quando as pessoas estavam se concentrando em algo visual, a capacidade de resposta de seus nervos auditivos diminuiu naturalmente.

Isso significa que seu cérebro “abaixa o volume” de sua audição para evitar que sons ao redor provoquem distrações, ou seja, é uma forma que a mente encontra de priorizar as tarefas. Ainda de acordo com o estudo, se sua resposta subconsciente não é suficiente para ajudar na concentração, seu instinto entra em ação para recusar a entrada do som de forma involuntária.



BOM ENTENDEDOR

Para bom entendedor, apenas uma imagem basta!

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:

Maria Terezinha Alves
Sergio Carlos Boabaid
Jorge Castro Reis Filho
Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

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.



Perto do Fim

É real! Nem mesmo a imprensa mais cética está sendo capaz de esconder: estamos chegando perto do fim desta tragédia conhecida como Pandemia da Covid-19! Obviamente, temos consciência das muitas fases necessárias até chegarmos ao nosso antigo “normal”, mas nos enche os olhos de esperança poder vislumbrar a crescente melhora no enfrentamento da crise, especialmente no nosso Brasil.

“Boas notícias” têm pipocado nos meios de comunicação! Os números mostram o avanço da vacinação em todo o país e o impacto na diminuição no ritmo das mortes pela doença. Chega a emocionar! Pessoas comemorando a imunização como se tivessem ganhado um prêmio da mega-sena; diversas cidades noticiando a ausência do registro de mortes por coronavírus; familiares e amigos podendo se reencontrar após tanto tempo isolados; a vida que parece que finalmente irá voltar para os eixos...

Enfim, parece que em breve poderemos dizer que “é vida que segue!”.

Todavia, nesse momento de alívio, é importante lembrar de outras lutas que acabaram sendo “esquecidas” pelo caminho. Mas, que agora, se faz imperativo retomar! As dezenas de milhares de vítimas fatais no trânsito brasileiro continuam aparentemente invisíveis e, embora não comova a grande imprensa ao longo dos anos, continua a nos chocar e a abalar a vida de tantas famílias enlutadas.

Há quase 17 meses, temos acompanhado diariamente a evolução dos dados da pandemia: número de infectados, mortes confirmadas, tratamentos, vacinas, recuperados, leitos de hospital disponíveis, insumos... tantos detalhes importantes, mas que nos deixam com uma pulga atrás da orelha: por que as

mortes do trânsito até hoje não geraram esse movimento? Por que nossas estradas continuam a matar sem nenhuma análise aprofundada? Por que o mal comportamento no trânsito não é punido com o mesmo rigor das más condutas da pandemia?

Provavelmente, nossos questionamentos não encontrarão respostas oficiais. Mas já ajudaria muito se, ao menos, conseguíssemos gerar algum tipo de reflexão.

Sabem, a mesma dor de quem perdeu um ente querido para a Covid é sentida por quem perdeu um familiar no trânsito. A mesma falta sentida por um órfão da pandemia é sentida por quem perdeu seus pais em um “acidente”. Milhares de vítimas no trânsito também lotam as UTIs do nosso país. Centenas de milhares de “recuperados” de acidentes também carregam sequelas permanentes e estão aí lutando para se reinventar.

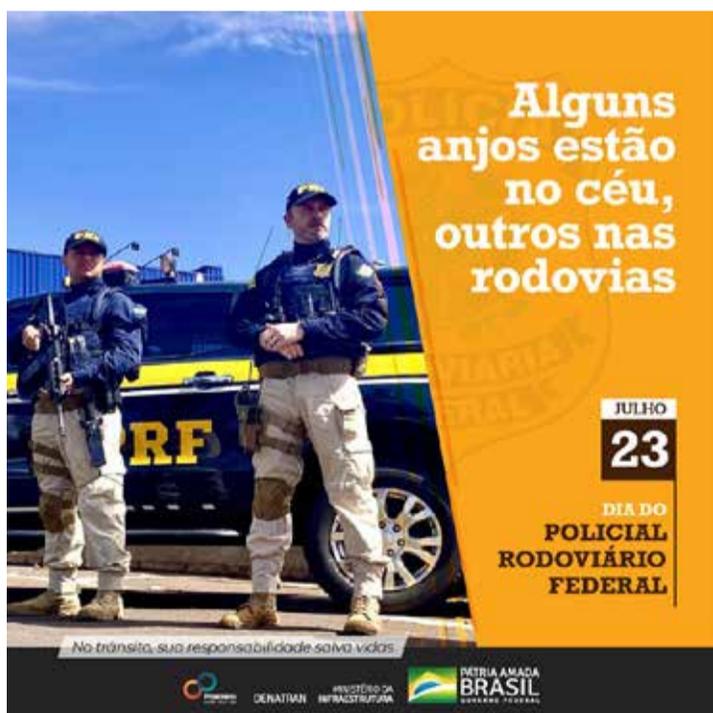
O mais triste de tudo isso é que a carnificina que assola as estradas do nosso Brasil poderia ser estancada de forma bem mais “simples” do que a provocada pelo coronavírus. Não é preciso descobrir nenhuma vacina e o tratamento precoce eficiente já existe há muito tempo. Porém, grande parte da população prefere ignorar e continua a matar deliberadamente, sendo aceito como “normal” pela sociedade em geral, sem nenhuma cobrança da imprensa, passando despercebido, como se não pudesse ser evitado.

Reduzir as mortes no trânsito é possível e é dever de todos colaborar para que isso aconteça! Nos últimos meses, mudamos tantos paradigmas, por que não mudar nossa relação com o trânsito e escrevermos finalmente uma história com um final feliz? Faça sua parte e cobre uma atitude correta daqueles que estão a sua volta!



DIA DO MOTORISTA

O Dia do Motorista é celebrado em 25 de julho, mesma data em que é comemorado o dia de São Cristóvão, considerado padroeiro de todos os profissionais do transporte. E por termos total consciência da importância do transporte e de como o trabalho dos motoristas é vital para o dia a dia de todos, prestamos esta singela homenagem a estes profissionais e rezamos para que São Cristóvão ilumine seus caminhos.



JUSTA HOMENAGEM

Em 23 de julho de 1935 foi criado o primeiro quadro de profissionais da Polícia Rodoviária Federal, denominado “inspetores de tráfego”. Desde então, neste dia é comemorado o Dia do Policial Rodoviário Federal, a quem prestamos nossas mais sinceras homenagens!

Brasil terá centro mundial de pesquisas de etanol e motor flex da Volkswagen

Meta é que o País concentre o desenvolvimento de soluções baseadas em biocombustíveis destinadas aos mercados emergentes

O grupo Volkswagen anunciou no dia 12 de julho, que o Brasil será o centro dos estudos e pesquisas de novas soluções tecnológicas baseadas no etanol e em outros biocombustíveis. A decisão faz parte da estratégia da empresa para que a região da América Latina desenvolva alternativas destinadas aos mercados emergentes que utilizem energia limpa para os motores a combustão e os veículos híbridos. Dessa forma, a montadora vai poder contribuir para reduzir os impactos no meio ambiente, sem ter de investir pesado em mudanças drásticas em suas plataformas atuais. A Volkswagen afirma ainda que o novo centro será totalmente independente no desenvolvimento das novas tecnologias para o grupo em nível global.

“Sediar no Brasil o novo centro de pesquisa e desenvolvimento para etanol e outros biocombustíveis nos coloca em evidência no mundo Volkswagen”, afirmou Pablo Di Si, presidente e CEO

da Volkswagen América Latina. “Poder liderar, desenvolver e exportar soluções tecnológicas a partir do uso da energia limpa dos biocombustíveis se caracteriza como uma estratégia complementar às motorizações elétrica, híbrida e à combustão a mercados emergentes é um reconhecimento enorme para a operação na América Latina. Vamos atuar em parceria com governo, universidades e a agroindústria para que possamos trabalhar com o que há de melhor para o futuro da mobilidade”, completou.

Entre os grandes mercados que podem usufruir da tecnologia dos biocombustíveis, está a Índia, que anunciou no fim de junho que vai permitir que os automóveis produzidos no país utilizem motores flex fuel e possam ser abastecidos com etanol. Além das montadoras que fabricam carros flex no Brasil, outras marcas estão avançando em pesquisas para usar o álcool em automóveis voltados a outros merca-

dos globais, especialmente associados à eletrificação. Nas últimas semanas, a Nissan anunciou um projeto para produzir eletricidade a partir do etanol em células de combustível e a BMW divulgou o desenvolvimento de um gerador para o modelo elétrico i3 com o mesmo combustível.

ESTRATÉGIA COMPLEMENTAR AO CARRO ELÉTRICO

Primeira montadora a aderir ao Acordo de Paris, em dezembro de 2015, a Volkswagen já anunciou que pretende se tornar neutra em emissão de carbono até 2050. Na Europa, o conglomerado quer abandonar gradualmente a produção de automóveis a combustão entre 2033 e 2035. Já nos Estados Unidos e na China, esse processo deve demorar mais e, em mercados emergentes como o Brasil, o prazo deve ser ainda maior.

A marca explicou que alguns fatores impossibilitam mudanças mais rápidas,



como a indisponibilidade de infraestrutura de carregamento, a energia renovável e o nível de renda local. Por isso, é necessário explorar alternativas aproveitando os recursos locais que já estão disponíveis. O uso de biocombustíveis é uma estratégia complementar para ajudar a indústria em mercados emergentes a neutralizar as emissões de carbono. No Brasil, diversos argumentos indicam o uso do etanol.

Segundo a montadora, um estudo publicado pelo World Wildlife Fund (WWF) Brasil indica que até 2030, os biocombustíveis vão poder suprir 72% da demanda brasileira de combustível apenas com a otimização das pastagens degradadas atualmente, sem competir com a terra necessária para a produção de alimentos. Hoje, várias pesquisas estão em andamento para garantir que essa abordagem permaneça sustentável.



Procon/SC determina que concessionárias prestem atendimento a animais recolhidos em rodovias

As concessionárias que administram as rodovias catarinenses devem ser responsáveis pelo atendimento aos animais recolhidos nas estradas? No entendimento do Procon/SC, sim!

Essa orientação não surgiu por acaso. Um caso peculiar e de bastante gravidade chegou até o Procon/SC no último mês: um porco caiu de um caminhão, em rodovia de concessão, e o socorro ao animal foi negado, ficando a cargo de uma motorista que passava pelo local no momento da queda. Por se tratar de uma relação de consumo, o que determina o reconhecimento da responsabilidade pelo serviço,

conforme dispõe o artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, o órgão emitiu Nota Técnica que determina que as concessionárias catarinenses se responsabilizem por prestar atendimento aos animais recolhidos em rodovias, onde há cobrança de pedágio

De acordo com o Procon/SC, os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes e seguros.

“O dever de fiscalização das condições de tráfego é da concessionária, já que ela recebe do Estado, em contrapartida, o



direito à cobrança de pedágio. Por isto, é importante esclarecer o assunto”, afirmou o diretor do órgão, Tiago Silva.

O tema está consolidado na jurisprudência dos tribunais, inclusive pela vertente do di-

reito do consumidor. Em casos parecidos, os tribunais também têm reconhecido a responsabilidade da concessionária por objetos deixados na pista por terceiros, uma vez que existe o dever de cuidado advindo,

inclusive, do pagamento de pedágio pelos usuários.

Assim, por ter a concessionária de rodovias o direito, por força contratual, de explorar financeiramente a via por meio da cobrança de pedágios, também lhe incumbe o dever de conservação e vigilância, sendo sua a obrigação de manutenção da via. Por isso, o Procon/SC emitiu Nota Técnica para todas as concessionárias do território catarinense, alertando que é de extrema responsabilidade destas prestar atendimento aos animais apreendidos em suas rodovias. E caso a medida seja descumprida, o consumidor tem todo direito a procurar o órgão e fazer a denúncia.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

TRÂNSITO DISROMPER PARA DESENVOLVER

O trânsito brasileiro é considerado um dos mais perigosos do mundo, para torná-lo mais seguro e eficiente necessita de novas Leis, e Resoluções ou, ao contrário, as que existem são mais do que suficientes?

Se faz tal indagação em virtude de constante apelo de alguns parlamentares, que ávidos por microfones e câmeras, insistem em propor novos instrumentos legais como forma de combater os acidentes de trânsito.

Certamente desconhecem que o Código de Trânsito Brasileiro, instituído em 1997, tem originalmente 20 capítulos e 341 artigos, dos quais 17 foram vetados pelo Presidente da República e dois foram revogados. Provavelmente não sabem que a estrutura legal é composta, atualmente, por mais de 840 Resoluções do Contran, que são os instrumentos que permitem aos órgãos de trânsito o estabelecimento de normas para aplicação das leis previstas pelo Sistema Nacional de Trânsito.

Portanto leis e outros princípios legais é o que não faltam. A indagação que se faz é por que, mesmo assim, o país continua sendo campeão no número de acidentes de vítimas e de óbitos.

O aparato legal, por si só, não basta e é necessário aumentar a fiscalização, o policiamento de trânsito, a agilidade da justiça e, simultaneamente eliminar a corrupção e a impunidade.

O problema é mais profundo e depende de soluções que não se esgotam nas vias e nem nos tribunais. É ingenuidade supor que os aspectos legais, por si só, são suficientes para frear a guerra no trânsito.

Como já afirmei em outros Artigos, o trânsito é a janela da vida e está permanentemente aberta, descortinando por completo as relações sociais. Dessa ventana pode-se perceber o atraso no desenvolvimento que, com a pandemia, tornou-se mais visível. Tal fato pode ser constatado pelo

contraste com o avanço internacional em áreas como a automobilística, a inteligência artificial ou a internet das coisas e as novas concepções na segurança de trânsito.

A Comissão Europeia, órgão normativo da União Europeia, está propondo que a partir de 2035 as montadoras sejam proibidas na Europa de vender carros movidos à combustão. Assim tem havido um crescente investimento em carros híbridos e plug-in, pelas montadoras europeias. A legislação antipoluição está cada vez mais rigorosa e nem mesmo os carros híbridos atenderão os requisitos necessários para livre circulação.

A tecnologia aponta a direção dos modelos dos veículos da próxima geração: elétricos ou híbridos eletrificados. Inúmeras empresas apresentam seus novos carros. Com estes lançamentos medem o interesse dos consumidores e mostram tendências em curso em suas plantas industriais.

A Toyota Motor apresentou o Lexus com seu conceito de veículo elétrico o LF-Z que incorpora, desempenho de direção, estilo e tecnologia em seus novos carros elétricos.

A tecnologia de inteligência artificial aprende as características do motorista e suas preferências e dá assistência à navegação, inclusive usando um aplicativo de telefone de onde várias funções podem ser operadas. Com isso estima-se a diminuição nos acidentes automobilísticos.

A Tesla revela sua pick-up elétrica, a Cybertruck e o Tesla Cybertruck, a primeira picape da empresa. Ela mantém tecnologias de outros modelos da marca, como o sistema de direção autônoma, Autopilot.

A Ford lança sua pick up Ford-Savvy com uma engenharia híbrida padrão gás/elétrica em um veículo compacto.

A nova tendência após a implantação dos veículos elétricos e da Tesla, são as chamadas inovações

disruptivas com grandes e significativos avanços na área ambiental e da saúde.

Importante salientar que disruptão significa a quebra do curso normal de um processo. Ou seja, um negócio disruptivo não representa inovar algo já existente, mas sim desenvolver o hodierno, que vai impactar o mercado com um novo hábito de consumo. Dessa forma, uma inovação ou tecnologia disruptiva no trânsito e no transporte acaba desafiando os antigos padrões conhecidos, criando um outro padrão de mobilidade.

Desde sempre a tecnologia deixou de priorizar a saúde da população de forma integral. Hoje ao pensar em diminuir os danos causados pela combustão automotiva, procura-se olhar para o ser humano como um todo e não apenas como usuário da via.

Como pode se perceber não basta o aparato legal para humanizar o trânsito.

Infelizmente o ensino brasileiro, fora legítimas exceções, deixou de lado a formação do indivíduo e o conhecimento técnico e científico. As Universidades estão à deriva do desenvolvimento mundial. Em outros termos, não são disruptivas, e com isso obrigam o Brasil a continuar na sua senda colonial, vendendo insumos e no máximo copiando tecnologias importadas de alto custo.

É o politicamente correto fazendo seus estragos. Romper com isso é mais do que uma obrigação!!!

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, ex-Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATLAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

Campanha 'SC não pode parar' chama atenção para situação das rodovias

BR-101 é a primeira a ser abordada por ser a de maior movimento e impacto na economia do estado; estudos apresentam soluções de curto, médio e longo prazos.

A campanha "SC não pode parar", foi lançada no último dia 23 pela Federação das Indústrias de Santa Catarina (FIESC) e pelo Grupo ND, com o objetivo de sensibilizar os catarinenses para a gravidade de um problema que pode travar Santa Catarina e da necessidade de buscar soluções. O foco inicial é a BR-101, porém outras rodovias como as BRs 470, 280, 282 e 163 também estarão em evidência. Serão 12 meses de movimentação, com debates, palestras e ações inéditas para discutir alternativas para a solução dos gargalos que envolvem essas rodovias.

De acordo com o presidente da FIESC, Mario Cezar de Aguiar, Santa Catarina cresce acima da média nacional, impulsionada pela indústria. "Somos referência e nossa economia é diversificada. Podemos avançar cada vez mais, no entanto, as conquistas do passado não garantem o futuro desejado. Precisamos agir agora. Uma das principais questões a enfrentar é a situação das rodovias do estado, muitas delas à beira do colapso", destaca.

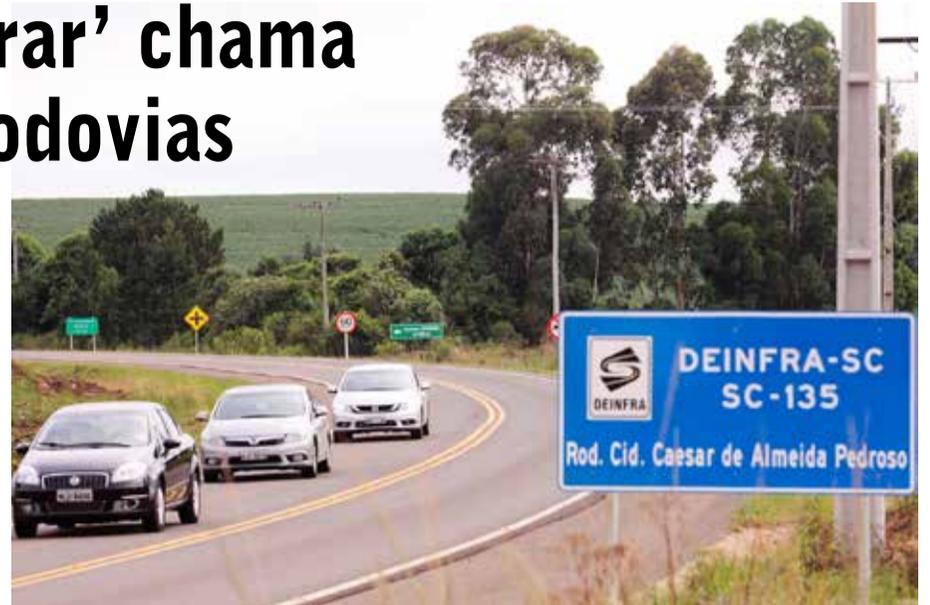
"É preciso pensar a médio e longo prazos, mas tem que agir no presente de forma intensa para encurtar o tempo para as soluções acontecerem. Eu tenho a convicção de que essa aliança entre o poder econômico e poder da imprensa é uma boa parceria para formar opinião e

trazer resultado com apoio e participação da população", destaca o presidente executivo do Grupo ND, Marcello Petrelli.

A BR-101 é a primeira a ser explorada pela campanha por ser a rodovia de maior movimento e abrigar no seu entorno um complexo portuário estratégico e um dos destinos turísticos mais procurados do Brasil. A falta de segurança e fluidez trava as demais rodovias que trazem a produção gerada em todas as regiões catarinenses aos portos. Isso porque, o PIB das cidades do entorno da rodovia quase dobrou, passando de R\$ 76,4 bilhões em 2010 para R\$ 144,3 bilhões em 2017. A frota desses municípios passou de 1,7 milhão para 2,6 milhões de veículos entre 2010 e 2019.

Em busca de soluções é necessário investir, no curto prazo, em ações e alternativas que aumentem a capacidade da rodovia. O Grupo Técnico BR-101 do Futuro, da FIESC, e o Grupo Paritário de Trabalho da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresentaram projetos que têm elevado impacto na melhoria das condições da rodovia. São passagens em desnível, pontes, acessos, readequações de trevos e faixas adicionais, que demandam investimento de aproximadamente R\$ 2 bilhões, a valores de 2017.

Para estas obras saírem do papel diversas etapas precisam ser superadas.



Como a BR-101 está sob concessão, para acelerar os investimentos, os projetos devem ser acrescentados ao contrato de concessão. Isso passa pela aprovação da ANTT, pois estes projetos não estão previstos no atual contrato. Os recursos virão do pedágio pago pelos usuários da rodovia, porém para não onerar muito o valor, existem alternativas, como estender o atual prazo de concessão ou diluir parte do valor do investimento na próxima concessão, depois de 2032.

Outras propostas levantadas são a implantação do free flow (pedágio por quilômetro rodado), avaliar a viabilidade de aumento de velocidade no trecho, utilizar balanças rodoviárias com o sistema de pesagem em movimento, implantar Sistemas de Inteligência de Tráfego, incentivar o uso da rodovia em horários alternativos, entre outros projetos que podem melhorar o fluxo e a segurança da rodovia.

Além disso, é preciso pensar no

médio e longo prazos, com novas alternativas para movimentação de cargas, a chamada multimodalidade, ampliando o uso de outros meios de transporte. Isso quer dizer ligar Santa Catarina à malha ferroviária nacional, além de ampliar o uso de navegação de cabotagem, que é o uso de navios na costa brasileira.

Apoio

A campanha terá apoio de empresas e organizações catarinenses e já na largada participam a Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Santa Catarina (Faesc), Portonave, Porto de Itapoá, Multilog, Aurora Alimentos e Pamplona Alimentos.

Site

O site BR-101 - SC não pode parar (<https://fiesc.com.br/101/>) traz informações sobre a campanha e detalhes sobre os estudos desenvolvidos. Também é possível acompanhar as informações sobre a rodovia, as soluções para os problemas e notícias.

Nova unidade do Ciretran é inaugurada no aeroporto de Florianópolis

Os serviços do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC) estão cada vez mais próximos da população. Desde o dia 23 de junho, os moradores de Florianópolis, especialmente do Sul da Ilha, passam a contar com a nova unidade da Circunscrição Regional de Trânsito (Ciretran), no Floripa Airport, para realizarem procedimentos relacionados a veículos, habilitação e infrações.

Durante a inauguração da nova unidade, a diretora do Detran/SC, Sandra Mara Pereira destacou que Florianópolis possui três pontos de atendimentos: Ciretran, no bairro Coqueiros, no shopping Villa Romana, no bairro Santa



Monica e a nova unidade no Floripa AirPort. Reforçou que a estrutura no aeroporto é mais um avanço na modernização dos serviços do Departamento Estadual que, sob a diretriz do governador Carlos Moisés,

está focado na digitalização de serviços e melhoria do atendimento ao cidadão.

"Estamos mais perto do cidadão, em um ponto estratégico de Florianópolis, com um espaço amplo, moderno,

mais acessível e que ainda permite usufruir de toda a área de atendimento do aeroporto", afirma a diretora do Detran/SC, Sandra Mara Pereira.

Por meio da parceria com o Floripa Airport, o Estado não terá nenhum tipo de custo com aluguel e uso do espaço. O atendimento será de segunda a sexta-feira, das 10h às 18h, e os usuários do Detran ainda contarão com 50% de desconto no estacionamento nas primeiras 4 horas.

Serviços disponíveis

Na nova unidade, serão cinco guichês para atendimento dos serviços de Habilitação, Veículos e Penalidades, e um outro guichê de atendimento expresso para a retirada de

documentos. Entre os serviços disponíveis no ponto de atendimento da Ciretran Sul da Ilha estão Renovação de CNH; CNH Definitiva; 2ª via de CNH e PID (internacional).

Agendamento

Para evitar aglomeração nas unidades e prevenir a transmissão da Covid-19, as Ciretranas em todo o Estado estão funcionando mediante agendamento prévio e obedecendo a todas as medidas de segurança estabelecidas para a saúde dos usuários e servidores.

Os agendamentos 100% digital podem ser feitos pelo Portal Digital no site do Detran ou pelo aplicativo Detran Digital, disponível nos sistemas Android e iOS.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Gestor de frota

Quem dirige não está passando.

Conduzindo veículos há anos, será que precisa uma inspeção no desenvolvimento dessa atividade?

Estamos cometendo erros ou tendo queixas?

Na realidade não observamos, mas podemos estar comprometendo à direção e à saúde.

Quantos movimentos desenvolvem na direção veicular?

Soma-se o trabalho repetitivo de braços, pernas, coluna vertebral, músculos, tendões, musculatura do globo ocular e outros. Na realidade todo o organismo está sendo utilizado para fazer uma atividade que parece passiva. Mas não é só o comprometimento neuromuscular, mas também osteoarticular. Outras alterações ocorrem internamente com liberação de hormônios, enzimas, quando você está preocupado com o estresse a que está sendo submetido. Quer queira, quer não, é uma atividade desgastante, além de tudo isso que já comentamos, quando seu batimento cardíaco se altera, há oscilação do pulso, pressão arterial, todo o organismo estará fora das condições normais. Se temos alguma doença a direção veicular

poderá exacerbar nossos sinais, sintomas e agravar a doença.

Certamente você achará que estou exagerando, que não é tudo isso, mas posso afirmar que a direção veicular repercute no organismo e que o organismo repercute na direção. Por isso, afirmamos que dirigir é uma atividade de risco, atividade complexa. Nessa atividade a todo momento a medicina de tráfego detecta problemas que caracterizamos como doença ocupacional. Isso é muito comum naqueles que dirigem muitas horas, dias seguidos, como é o caso dos taxistas, motoristas de aplicativos, coletivos, caminhões e motociclistas profissionais.

Temos que pensar na profilaxia, como evitar o problema, melhorar as condições físicas e poder desenvolver o trabalho sem queixas.

Uma conduta importante é essa:

Parar a cada duas horas, em local seguro. Saltar, fazer um alongamento de pernas, região lombar, membros superiores. Caminhar ao redor do veículo por dez minutos após o que retorna à atividade.

Costumamos dizer que quem se senta na direção do veículo trabalhando ou naquele que a passeio fará uma longa jornada, precisa de um bom condicionamento físico

além de boa saúde. Precisamos chegar ao destino inteiros, sem queixas, da mesma forma que adentramos o veículo.

Saber reduzir a fadiga, melhorar o estado emocional, tornar o trabalho alegre é uma das responsabilidades do líder. Quando damos um tempo determinado para o cumprimento da tarefa não teremos um trabalho de qualidade.

As reuniões pré laborais, isto é, quando dez ou quinze minutos antes da execução do trabalho nos reunimos, passamos as ordens, mostramos a necessidade dos equipamentos de segurança, os perigos do trajeto, a velocidade a ser respeitada e a afirmação de que queremos que ele esteja pronto a atender a família após a jornada de trabalho. Não parece, mas repercute muito bem essa aproximação com o líder, gerando confiança e apoio ao trabalho que será desenvolvido.

O líder tem a obrigação de zelar pela integridade física e mental do seu colaborador além de sua frota.

* 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.

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 254. É proibido ao pedestre:

- IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;
 - V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;
 - VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica;
- Infração - leve;



Conheça lista atualizada das infrações mais flagradas no Brasil



Infração de trânsito é qualquer desobediência às leis e normas contidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Há uma diferença entre cometer uma infração de trânsito e ser multado: qualquer comportamento em desacordo com as normas de trânsito é uma infração.

A multa ou autuação, no entanto, depende de uma ação de fiscalização, do agente da autoridade de trânsito ou da fiscalização eletrônica. Ocorre, na prática, que apenas uma pequena fração das infrações cometidas resulta em autuações e multas.

Mas, vamos a lista das infrações mais flagradas no país, no último mês de abril, com base em análise dos dados do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF). Antes, porém, é importante destacar que no mês de abril de 2021 foram flagradas mais de 6 milhões infrações de trânsito em todo Brasil. Para se ter uma ideia de comparação, em maio de 2020, mês em que várias cidades acataram ao isolamento social devido à pandemia, foram registradas em torno de 780 mil infrações. Isso significa um aumento de mais de 700%.

1. Excesso de velocidade

O excesso de velocidade é a causa da maioria dos graves acidentes no trânsito brasileiro e pode não ser a infração mais cometida, mas certamente é a autuação mais efetuada no Brasil, segundo os dados do Denatran.

Conforme o Relatório Global da OMS sobre o Estado da Segurança Viária 2018 as lesões causadas no trânsito são a principal causa de óbito de crianças e jovens entre 5 e 29 anos, em todo o mundo, e o excesso de velocidade

de continua sendo um dos principais fatores de risco no trânsito.

2. Deixar de usar o cinto de segurança

Apesar de já ter se tornado um hábito para muitos condutores, o uso do cinto de segurança ainda não é regra para todos e é uma das infrações mais cometidas pelos brasileiros.

O maior caso de incidência desta infração ocorre nos percursos curtos e habituais, como na proximidade de casa e do trabalho do condutor. Também ocorre com muita frequência nos finais de semana, feriados prolongados e períodos de férias, situações em que a displicência com a segurança, infelizmente, fica em alta. Isso sem falar nos passageiros do banco de trás, onde o uso do cinto é exceção em qualquer percurso ou período.

3. Deixar de manter acesa a luz baixa, durante o dia, nas rodovias.

A luz é um fator fundamental de segurança para que os usuários do trânsito possam ver e serem vistos. Porém, ela pode se tornar uma condição adversa se estiver em falta ou excesso. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) o farol baixo é um feixe de luz destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo aos demais condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário. Na prática, deve ser usada à noite, com chuva forte, em túneis e rodovias. Seu uso durante o dia é obrigatório nas estradas e rodovias de pista simples. Além disso, é recomendado por especialistas como medida para evitar acidentes, pois permite que os veículos fiquem mais visíveis aos demais usuários.

4. Avançar o sinal vermelho

Outra infração que ocorre muito no Brasil, de acordo com os dados do Denatran, é avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória. Em outras palavras, essa atitude pode facilmente acabar em acidente de trânsito.

De acordo com estudos, dos acidentes de trânsito ocorridos nas grandes cidades, em média, 35%, são relativos à colisão transversal, aquela geralmente que ocorre em cruzamentos. A maioria dos cruzamentos com alto índice de acidentes tem algumas características em comum: locais de grande fluxo de veículos, geralmente com sinalização e semáforos. Além disso, alguns com a presença da fiscalização eletrônica, e uns poucos com tempo exclusivo para pedestres.

5. Ultrapassagem irregular

Ultrapassagens malfeitas são responsáveis pelos acidentes mais graves nas rodovias do Brasil. A totalidade das estradas e a maioria das rodovias brasileiras é composta de vias não duplicadas. Nesses casos, as ultrapassagens requerem a utilização da faixa de fluxo contrário, em manobras que exigem habilidades e cuidados nem sempre observados ou praticados por condutores imprudentes. Some-se a isso trechos sinuosos, com poucos pontos de ultrapassagem segura. Ou então, em más condições de conservação e de sinalização, e teremos aí a explicação do porquê deste tipo de infração ser tão frequente no Brasil.

De acordo com Pesquisa CNT de Rodovias, 87,1% dos trechos de vias analisados são formados por pistas simples de mão dupla. Assim também, destas 39,9% não têm acostamento.

Mas será que estas são mesmo as infrações que os brasileiros mais cometem?

Infelizmente não é fácil encontrar essa resposta. Certamente estas infrações são as mais fáceis de serem registradas, mas não podemos afirmar com absoluta certeza que sejam as mais cometidas.

Além disso, de acordo com estudos que analisam estatísticas de trânsito, a grande maioria dos motoristas, praticamente 75%, raramente comete infrações ou envolve-se em acidentes de trânsito. E mais, quase a totalidade dos que cometem tais irregularidades tem a consciência do que está fazendo.

Para Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, em alguma medida, qualquer um, mesmo os bons motoristas, comete infrações no dia a dia. “Pequenas, mas comentem. O problema, obviamente, não está nos infratores eventuais, pois qualquer pessoa pode cometer um descuido. Está sim nos infratores contumazes, aqueles que, mesmo sabendo que estão infringindo a lei, estão muito mais preocupados em escapar das autuações, do que propriamente com a segurança no trânsito, sua ou dos demais usuários do trânsito”, avalia.

O especialista afirma que a impunidade é o maior combustível desse tipo de comportamento.

“Fiscalização inoperante, inconstante ou inexistente, e a convicção de que nada dará errado é terreno fértil para o cometimento de infrações consideradas gravíssimas pelo nível de risco que induzem, e para a ocorrência dos graves acidentes que patrocinam”, conclui.

Importância do controle de velocidade para salvar vidas

Desde os anos 1960 estudos em diversos países comprovam a importância da redução da velocidade para diminuir o número de vítimas graves e fatais no trânsito. Em maio deste ano, o programa SOS Estradas divulgou uma pesquisa chamada “Indústria da Multa ou Fábrica de Criminosos de Trânsito?”, mostrando que a gestão da velocidade é uma das principais armas no combate à violência no trânsito, pela relação direta entre velocidade e a consequência dos sinistros, principalmente, no índice de mortos e feridos graves.

“Nosso objetivo é mostrar que a fábrica de infratores vem crescendo com a impunidade. Além disso, que é preciso usar a tecnologia no controle de velocidade para a preservação de vidas. Afinal, nenhum artigo do Código de Trânsito Brasileiro obriga o condutor a dirigir acima da velocidade. Essa é uma escolha individual, que acaba trazendo consequências à sociedade, e para isso a lei prevê punição”, comenta Rodolfo Alberto Rizotto, coordenador do programa.

“Nosso trabalho ressalta ainda que não existe fundamento na chamada indústria da multa, argumento muito utilizado no nosso país. Pelo contrário, os dados obtidos, alguns de forma iné-

ditada, mostram que no Brasil multamos muito pouco”, explica Rizotto.

Redução de velocidade e legislação mais dura mundo afora

Em virtude da Década de Ações para a Segurança Viária 2011-2020, a ONU e a OMS iniciaram a produção de vasto material para auxiliar os países a atingirem as metas propostas, entre eles, o Manual da Gestão da Velocidade, elaborado junto com o Banco Mundial e a Federação Internacional de Automobilismo (FIA).

O documento destaca a importância do combate ao excesso de velocidade.

“A velocidade excessiva e inadequada é o fator que mais contribui para a gravidade das lesões causadas pelos acidentes de trânsito. Quanto maior a velocidade, maior a distância necessária para parar um veículo e, portanto, maior o risco de ocorrer uma colisão. À medida que mais energia cinética deve ser absorvida num impacto em alta velocidade, maior o risco de lesão caso a colisão venha a ocorrer. Ou seja, a gestão da velocidade constitui uma ferramenta muito importante para melhorar a segurança no trânsito”, informa o estudo.

Um exemplo eficaz de melhoria na segurança do trânsito vem da Espanha

que, com várias medidas, incluindo a utilização de toda a tecnologia disponível para o controle de velocidade (radares fixos, estáticos, portáteis e móveis – estes últimos em veículos em movimento que não são identificados), conseguiu uma mudança histórica no comportamento dos condutores. No último mês de maio o país baixou ainda mais o limite de velocidade nas cidades. Entrou em vigor a nova legislação que limita a até 20 km/h a velocidade máxima em vias urbanas. Por exemplo, infratores podem ser presos e receber multas de até 600 euros, segundo a Dirección General de Tráfico. Itália, França e Reino Unido também intensificaram a gestão da velocidade na última década.

Brasileiros apoiam controle de velocidade

No Brasil, pesquisa do Instituto Paraná Pesquisas com apoio da Abeetrans, apurou que 75,9% dos entrevistados aprovam os controladores eletrônicos de velocidade quando ficam cientes dos benefícios em termos de redução de acidentes e vítimas.

“Quanto melhor informados da importância dessa tecnologia, bem como a gravidade da violência no trânsito brasileiro, maior a compreensão sobre a

necessidade de se utilizar todos os meios possíveis para evitar comportamentos de risco e punir infratores”, reforça o coordenador do SOS Estradas.

“Os dados apresentados no nosso estudo demonstram que o número de condutores multados pelos radares fixos no país é, em média, inferior a 1%. Nesse sentido, o índice é ainda menor quando analisamos radares portáteis. O número de autuações aplicadas pelas autoridades, em particular nas rodovias, é praticamente irrelevante considerando o volume total de veículos circulando e a quilometragem percorrida”, destaca.

Contribuir para um trânsito mais seguro é uma das missões da Perkons, que atua com gestão de trânsito e mobilidade há 30 anos. A empresa está presente em 490 municípios e 25 estados brasileiros. “Os dados gerados por equipamentos que a Perkons tem instalados em todo o país apontam que 99,93% dos motoristas respeitam a velocidade nos pontos fiscalizados”, comenta Luiz Gustavo Campos, diretor da empresa e especialista em trânsito. “Mas, para a ínfima parcela de infratores, àqueles que não respeitam a velocidade permitida na via, a fiscalização eletrônica e os demais equipamentos são uma forma de inibir e de educar”, conclui Campos.]





JUDICIÁRIO

Lei que obriga concessionárias de serviços essenciais do Estado do RJ a ter postos de atendimento é questionada no STF

A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilho) ajuizou Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 6927) no Supremo Tribunal Federal (STF) contra a Lei 9.018/2020, do Estado do Rio de Janeiro (RJ), que obriga as concessionárias de serviço público a manter postos de atendimento fixos ou móveis nos municípios em que prestam serviços. O relator é o ministro Gilmar Mendes.

Segundo a ação, a norma determina a instalação dos postos com o objetivo de assegurar ao consumidor o atendimento

presencial nas unidades das concessionárias, para que não se valham somente do atendimento por telefone ou internet, e que as agências reguladoras do estado regulamentem o atendimento.

A ANPTrilho, uma associação civil sem fins lucrativos, afirma que a lei foi fruto de iniciativa parlamentar e, por esse motivo, viola regra constitucional que prevê ser de iniciativa privativa do chefe do Poder Executivo editar normas que disponham sobre estrutura administrativa.

A entidade registrou que as agências reguladoras do Rio de



Janeiro que atuam na área metropolitana, apesar de possuírem natureza jurídica de autarquia especial, compõem a estrutura administrativa do estado.

Apontou, ainda, violação ao artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal, que atribui competência privativa à União para legislar sobre trânsito e transporte.

Por fim, a associação frisou que o acréscimo de obrigação e de despesa gerado pela lei

viola o ato jurídico perfeito e desequilibra “por completo” a relação jurídica entre o concessionário e o Poder Público, com inovação não prevista originalmente pelas partes contratantes.

PEDIDOS

Na ação, a ANPTrilho pede a concessão de liminar sob o argumento de que o cumprimento imediato da norma “gerará gravíssimos distúrbios”

para as concessionárias que prestam serviço de transporte de passageiros no estado do Rio de Janeiro, que terão que investir em adequações físicas, capacitação de empregados e comunicações aos usuários.

No mérito, pede a declaração de inconstitucionalidade da lei, com eficácia retroativa (ex tunc), ou, alternativamente, a declaração de inconstitucionalidade dos artigos 1º e 2º da norma.

STF reafirma inconstitucionalidade de normas estaduais que regulamentam profissão de despachante



Ministro Edson Fachin

O Supremo Tribunal Federal (STF), por unanimidade, julgou inconstitucionais portarias do Departamento de Trânsito do Estado do Tocantins (Detran-TO) que regulamentavam a profissão de despachante de trânsito no estado. Na sessão virtual encerrada em 25/6, o Plenário julgou procedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6754, ajuizada pelo procurador-geral da República, Augusto Aras.

Em voto seguido por unanimidade, o ministro Edson Fachin (relator) reconheceu, inicialmente, o cabimento da ADI para questionar as Portarias 80/2006 e 831/2001 do Detran-TO. Ele lembrou que, de acordo com a jurisprudência da Corte, os atos normativos com conteúdo regulatório dotado de abstração, generalidade e impessoalidade, como no caso, estão sujeitos ao controle abstrato de constitucionalidade.

Competência

Com relação ao mérito, o relator considerou procedente o pedido do procurador-geral da

República. Segundo Fachin, a jurisprudência pacífica do STF assenta a competência privativa da União para legislar sobre condições para o exercício de atividade profissional, nos termos do artigo 22, inciso XVI, da Constituição Federal. As portarias, por sua vez, ultrapassaram o âmbito meramente administrativo e estabeleceram requisitos para a habilitação e o credenciamento dos despachantes, definindo atribuições, deveres e impedimentos e estabelecendo penalidades.

O ministro assinalou que não há lei complementar federal que autorize os estados a legislar sobre questões específicas relacionadas a essa matéria, nos termos previstos na repartição constitucional de competências, nem norma primária do Tocantins que disponha sobre interesse local na matéria.

Por fim, o ministro lembrou que, em julgamento recente (ADI 5412), o Plenário, por unanimidade, reafirmou o entendimento sobre o tema e declarou a inconstitucionalidade de lei semelhante do Rio Grande do Sul.



Comissão aprova normas para parcelamento de multas de trânsito

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou proposta que estabelece regras para o parcelamento e a cobrança das multas de trânsito pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários.

Os deputados aprovaram o substitutivo do relator, deputado Rodrigo Coelho (PSB-SC), ao Projeto de Lei 2959/19. Coelho incorporou ao texto sugestões de projetos apensados.

O texto inclui no Código de Trânsito Brasileiro a autorização para o parcelamento de multas de trânsito por órgãos e entidades executivos de trânsito, que também terão o direito de estabelecer os meios de cobrança mais efetivos.

Se o veículo for registrado em local diferente da infração, o parcelamento poderá ser feito mediante convênio entre os diferentes órgãos governamentais, o que hoje não é permitido.

Além disso, apenas o pagamento da primeira parcela será suficiente para que o motorista regularize a sua situação para



Deputado Rodrigo Coelho

emissão do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual, a não ser que haja outro impedimento.

Coelho afirma que o parcelamento já é permitido, mas depende de resolução do Conselho Nacional de Trânsito. “Estabelecer em lei que poderá haver o parcelamento torna mais factível que isso seja viabilização à população”, explicou.

Tramitação

A proposta segue, em caráter conclusivo, para análise da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) na Câmara dos Deputados. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Comissão aprova proposta que destina 10% das multas de trânsito para tratamento de câncer de mama

A Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 5033/20, que destina 10% da arrecadação com multas de trânsito para as despesas com o tratamento de câncer de mama em hospitais públicos ou conveniados do Sistema Único de Saúde (SUS).

A relatora, deputada Tereza Nelma (PSDB-AL), recomendou a aprovação ao constatar que cerca de R\$ 800 milhões poderiam ser repassados anualmente ao SUS, de acordo com dados de 2020. “É um aporte considerável de recursos para diagnóstico e tratamento dessa doença que mutila e mata milhares de mulheres”, comentou.

A proposta, de autoria da deputada Rejane Dias (PT-PI), altera o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei Orgânica da Saúde. Prevê ainda que o dinheiro das multas será depositado em parcelas mensais na conta do Ministério da Saúde.

Atualmente, o Código de Trânsito estabelece que a arrecadação com as multas deverá ser aplicada em sinalização, en-



Deputada Tereza Nelma

genharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Do total, 5% deverão ser repassados ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.

Tramitação

O projeto tramita em ca-

ráter conclusivo e ainda será analisado pelas comissões de Seguridade Social e Família; de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Senado aprova prorrogação da isenção de IPI para carro PCD até 2026

Segue para a Câmara o PL 5149/20, aprovado pelo Senado, que prorroga a vigência da Lei nº 8.989/95, que dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para a compra de automóveis por pessoas com deficiência e, também, para motoristas autônomos de transporte de passageiros, como cooperativas de táxi e taxistas.

O texto aprovado estende até o dia 31 de dezembro de 2026 a isenção do IPI.

A autorização beneficia a aquisição de automóveis por pessoas com deficiência física, visual, mental severa ou profunda. Ou, ainda, transtorno do espectro autista. A aquisição pode ser direta ou por intermédio de seu representante legal. Na lista também foram

incluídas as pessoas com deficiência auditiva.

No entanto, a advogada especialista em trânsito, Mércia Gomes, ressalta que o texto que o Senado aprovou determina como critério objetivo que uma pessoa com deficiência é “aquela com impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial que, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas”.

De acordo com ela, para a concessão do benefício, será necessária avaliação biopsicossocial feita por equipe multidisciplinar. A avaliação está prevista no Estatuto da Pessoa com Deficiência Lei 13.146/2015.

Proposta altera legislação de trânsito para dar preferência às bicicletas

O Projeto de Lei 1887/21 altera normas de circulação de veículos terrestres para estabelecer que bicicletas tenham preferência sobre veículos automotores. O texto, que tramita na Câmara dos Deputados, prevê culpa presumida do condutor do veículo automotor em caso de acidente com ciclista, salvo prova em contrário. A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro.

O deputado Márcio Marinho (Republicanos-BA), autor do projeto, argumenta que o aumento do número de bicicletas transitando nas vias urbanas e rurais de todo Brasil justifica a alteração prevista no texto. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), há no Brasil mais de 50 milhões de bicicletas.

Ele avalia que a medida fará com que os motoristas fiquem mais atentos e respeitem mais os ciclistas. “Quando o con-



Deputado Márcio Marinho

dutor de veículo automotor se envolver em acidente com bicicleta, ele será, presumidamente, o responsável pelo dano, salvo se comprovar a culpa do ciclista”, disse.

Tramitação

O projeto será analisado, em caráter conclusivo, pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)

Como identificar se a criança está pronta para deixar o assento de elevação



A nova lei de trânsito trouxe alterações importantes em relação à regra de transporte de crianças em veículos. Antes previsto apenas em resolução, o uso dos sistemas de retenção (bebê-conforto, cadeirinha e assento de elevação) passou a constar no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Conforme o texto legal, as crianças com idade inferior a 10 anos que não tenham atingido 1,45 m de altura devem ser transportadas nos bancos traseiros, em dispositivo de retenção adequado para cada idade, peso e altura.

Na prática, porém, uma questão que era para ser simples, trouxe à tona uma série de dúvidas dos pais e responsáveis, principalmente em relação ao momento correto da criança deixar o assento de elevação e passar a usar apenas o cinto de segurança do veículo.

Nessa reportagem especial, o Portal do Trânsito vai explicar os motivos da lei considerar a altura de 1,45m como limite. E, também, como identificar, mesmo sem saber exatamente a altura da criança, se ela está sendo transportada corretamente ou não.

O Portal do Trânsito foi às ruas para compreender como as pessoas estão assimilando as novas regras em

relação ao transporte de crianças em veículos automotores. Os depoimentos são surpreendentes. Assista!

Qual o momento exato para a criança usar apenas o cinto de segurança?

De acordo com o diretor científico da ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), Dr. Flávio Emir Adura, os dispositivos de retenção para crianças são projetados para reduzir o risco em caso de colisão ou desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança.

Ainda conforme o médico, crianças usando dispositivos de retenção apropriados, no caso de sinistro automobilístico têm alta redução nos índices de risco de morte e de sofrer ferimentos graves.

“Quando a cadeirinha se tornar pequena para a criança, devido ao seu crescimento, e se ela ainda não tiver alcançado altura suficiente para utilizar e beneficiar-se do uso do cinto de segurança próprio do veículo deve ser utilizado um assento de elevação (booster). Ele é projetado para se ajustar ao banco traseiro do automóvel. Assim, elevando a criança a uma altura tal que permita que o cinto de segurança fique corretamente posicionado”, explica.

Por que 1,45m de altura?

Dr. Adura alerta ainda que os cintos de segurança dos automóveis foram projetados para adultos. Enquanto a criança não puder se adequar apropriadamente a ele, um assento de segurança deverá ser utilizado. “As crianças geralmente não se adaptam ao cinto de segurança do veículo até atingir a estatura mínima de 1,45m. Em outras palavras, isso ocorre aproximadamente aos 10 anos de idade”, diz o especialista.

Veja a forma correta do cinto de segurança passar na criança

Mesmo sem saber a altura da criança, é possível identificar se ela está preparada ou não para deixar o assento de elevação. Conforme o especialista, o cinto de segurança estará adequado quando a faixa transversal passar sobre o ombro e diagonalmente pelo tórax (deve atravessar a linha hemiclavicular e o centro do esterno). Além disso, a faixa subabdominal deverá ficar apoiada nas saliências ósseas do quadril ou sobre a porção superior das coxas.

Traduzindo: o uso do cinto em criança estará correto se passar diagonalmente pelo peito, sem tocar o pescoço ou o rosto da criança. A faixa de baixo precisa passar pelo

quadril, e não pela barriga. Se o cinto tocar o pescoço é necessário fazê-la sentar sobre o assento de elevação.

Parece difícil de entender. O vídeo abaixo, porém, ensina como verificar se a criança está pronta para sair do assento de elevação e ser transportada apenas com o cinto de segurança do veículo.

Consequências do uso incorreto: o real sentido da lei

Nesse caso específico, a legislação de trânsito tem o objetivo de reduzir o número de mortes e ferimentos graves em crianças como passageiras de veículo. Quando uma criança de baixa estatura usa o cinto de segurança do veículo, sem ainda estar preparada, a faixa subabdominal posiciona-se sobre o abdome. Além disso, a transversal atravessa o pescoço e a face.

“Este posicionamento predispõe a criança ao risco de lesões cervicais, torácicas e abdominais, a chamada síndrome pediátrica do cinto de segurança”, argumenta Adura.

Para finalizar, o especialista explica o real propósito da lei. “As exigências legais estabelecidas devem visar bem atender e cumprir os propósitos da melhor evidência científica para a segurança do transporte veicular de crianças”, conclui.

Detran/DF oferece emplacamento de veículo totalmente digital

O Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran/DF) lançou mais uma inovação para facilitar o dia a dia do cidadão. A novidade é para quem adquirir veículo zero km: o Primeiro Emplacamento Inteligente – PEI, e foi publicada no dia 17 de julho, no Diário Oficial do DF, por meio da Instrução nº 350, de 16 de junho de 2021.

Seguindo a evolução tecnológica implementada pelo Detran Digital, o PEI consiste no registro simplificado e imediato, no sistema do Departamento, de veículos novos adquiridos junto a concessionárias no âmbito do Distrito Federal. De acordo com o diretor-geral do Detran-DF, Zélio Maia, as inovações tecnológicas implementadas têm promovido agilidade e desburocratização na relação entre a autarquia, cidadãos, empresas e outras entidades.

No caso do PEI, a concessionária participante irá informar ao Detran, via sistema, os dados pessoais do comprador, o chassi do veículo e informações do contrato de financiamento, se houver. Desta forma, automaticamente, serão gerados o número da placa do veículo



e o Certificado de Registro e Licenciamento Eletrônico – CRLV-e.

“A partir de agora, quem compra carro zero, por exemplo, já sai da loja com o veículo registrado. Além disso, com o CRLV-e disponível no aplicativo Detran Digital e com o número da placa. E o principal: sem a intervenção de terceiros e sem custos a mais para o

consumidor”, destaca o diretor.

Custos

Segundo o diretor-geral, as concessionárias deverão recolher somente as taxas de serviços relacionadas a: registro de veículo zero Km (R\$ 161), transferência de dados à base nacional (R\$ 24) e autorização de estampagem da placa (R\$ 19). Da concessionária, o

Detran cobra uma taxa de R\$ 6,85 por cada acesso. Vale destacar que é obrigação da concessionária expor, em suas dependências, de maneira clara e legível, os valores referentes à prestação dos serviços pelo Detran/DF relacionados ao emplacamento.

Como aderir ao PEI

As concessionárias interessadas em oferecer a facilidade do emplacamento digital aos seus clientes devem ser legalmente constituídas e registradas no âmbito do Distrito Federal. Para fazer a adesão ao PEI, é necessário apresentar a documentação exigida na Instrução nº 350.

A empresa que atender aos requisitos será considerada apta e terá direito a até duas autorizações de acesso ao sistema informatizado do Detran. Elas são válidas por 12 meses, podendo ser renovadas, desde que comprovadas as exigências definidas acima.

O planejamento é que, em breve, as transações digitais estejam disponíveis também na relação de transferência de veículos usados entre pessoas físicas.

Detran/RS perde 95 mil processos em incêndio na sede da SSP

Cerca de 95 mil processos do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (Detran-RS) foram perdidos no incêndio que destruiu a sede da Secretaria da Segurança Pública (SSP) na noite de 14 de julho. São recursos, defesas de multas e apresentações de condutor (quando o proprietário do veículo precisa informar que quem estava dirigindo era outra pessoa).

De acordo com o órgão, esses processos podiam ser feitos de forma virtual, no site do Detran, mas a maioria deles havia sido entregue impressa em papel, pelos Correios, por opção das pessoas.

O prazo para encaminhamento desses processos ficará suspenso e a Procuradoria-Geral do Estado (PGE) será consultada para avaliar como será dado andamento ao que foi queimado.

No prédio da SSP ficava toda a parte administrativa do Detran, além de setores como RH, a Escola Pública de Trânsito, que oferece cursos para a população em geral e

para profissionais dos centros de formação, além da direção geral e técnica do órgão.

Segundo o diretor-geral do Detran, Enio Bacci, apesar de o incêndio ter atingido um volume significativo de processos que ainda ocorriam na modalidade impressa, há um estágio avançado de virtualização dos

dados.

Serviços oferecidos nos centros de formação, como habilitação, exames práticos e teóricos, registros de veículos, entre outros, não foram afetados e seguem normalmente. O atendimento ao cidadão também está funcionando.

A Ouvidoria (denúncias e

reclamações) e o Disque-Detran operam normalmente. O chat de atendimento virtual via site voltou a funcionar no dia 16. O atendimento presencial no TudoFácil, na zona sul e na zona norte da Capital, retomaram os serviços no dia 19, com agendamento prévio pelo site do Detran ou pelo portal do go-

Marco Favero / Agência RBS

verno do Estado. O canal Fale Conosco está temporariamente inoperante.

Processos podem ser arquivados

Enio Bacci solicitou um posicionamento do Conselho Estadual de Trânsito sobre os processos ativos de apresentação de condutor, defesa e recursos de multas que foram perdidos. Nesse sentido, a preocupação da autarquia é não prejudicar os proprietários de veículos, que podem não ter cópias das provas anexadas aos processos.

A proposta do Detran/RS é que arquivem-se todos, já que não há como resgatar seu conteúdo, mas é preciso estudar a legalidade do ato. Conforme a autarquia, enquanto não houver uma definição sobre como proceder nesse caso específico, nenhum dos processos terá efeito.

O Detran/RS orienta quem tem algum desses expedientes protocolados que aguarde a decisão e acompanhe os canais oficiais de comunicação.



Incêndio que destruiu a sede da Secretaria da Segurança Pública (SSP), em Porto Alegre.



CARTAS

BR NÃO É PARA CICLISTAS

O presidente do MONATRAN expressou exatamente o que eu sempre defendi: BR não é para ciclistas! Aliás, ao meu ver, nem mesmo essas motonetas poderiam trafegar pelas rodovias. Acho um absurdo e extremamente perigoso ver esses grupos de ciclistas trafegando entre veículos pesados, algumas vezes levando consigo até mesmo crianças. Deveria ser proibida esta circulação nas estradas.

Mônica Freitas – Brasília/DF

MENOS VELOCIDADE

Achei muito interessante os estudos apresentados no editorial da última edição sobre a relação da diminuição da velocidade máxima em áreas urbanas e a gravidade das consequências do choque, caso ele ocorra. Embora a maioria dos motoristas ache que uma pisada mais forte no acelerador não irá impactar tanto o resultado, a ciência prova que pode ser fatal.

Sérgio Gabriel – São Paulo/SP

RESPONSABILIDADE

Embora considere a Organização Pan-americana da Saúde (Opas) um tanto oportunista em alguns momentos, achei importante o alerta com relação a sobrecarga dos hospitais por conta da pandemia e a necessidade de se ter ainda mais respeito e responsabilidade no trânsito. Se cada um fizesse a sua parte, o mundo estaria muito melhor para se viver.

**Érica Marques –
Campo Grande/MS**

DRONES

Muito boa a iniciativa do Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro (Detran/RJ) que passou a utilizar drones para monitorar motoristas que participam de rachas e colocam em risco a vida da população que trafega nas vias. Acredito que toda a tecnologia disponível deve ser utilizada em favor da vida.

Carlos Souto – Rio de Janeiro/RJ

LEI SECA

Acho lamentável que uma lei tão importante como a chamada Lei Seca ainda tenha tanta dificuldade em sua aplicabilidade. Sem dúvida alguma a efetividade da fiscalização aumentaria se os bloqueios de fiscalização, das Blitz da OLS se ativessem exclusivamente ao consumo de álcool, usando o etilômetro com o condutor ainda dentro do veículo, dando celeridade e evitando que muitos condutores potencialmente embriagados possam passar pelo bloqueio impunemente.

Sandra Maria – São Paulo/SP

RETROVISORES

Impressionante a capacidade de nos fazer refletir ao ler os artigos do Dr. José Roberto Dias! Certamente, o uso constante dos retrovisores permite refletir muito além do trânsito. “Na qualidade de condutor de si próprio é necessário ajustar o retrovisor, olhar serenamente para frente sem deixar de considerar o que se passou. Lembrar-se que na estrada da vida a rota do caminho é parte integrante da viagem, que o passado, passou, e o único tempo real é o presente que só se viabiliza quando se tem objetivos no futuro.” Muito bom!

Luís Robson – São José/SC

CADASTRO POSITIVO

Espero que esse tal cadastro positivo de condutores realmente funcione. Já chega de tentar educar somente punindo o infrator. Temos que valorizar quem age corretamente no trânsito. Agora, também não adianta o Governo Federal apenas passar a bola para estados e municípios arcarem com as premiações. Todos precisam colaborar!

Wellington Ramos – Palhoça/SC

PIX

Achei um absurdo saber que tantas unidades do Detran ainda não aceitam o pagamento via Pix. Gente, em que mundo esses gestores vivem? Não sabem que hoje a maioria das pessoas nem usa mais carteira. Apenas levam o celular nas mãos? Já passou da hora de repensar estes modelos arcaicos para o recolhimento de taxas.

João Mathias – Boa Vista/RR

MASCULINIDADE TÓXICA

A leitura do artigo do Dr. Dirceu Rodrigues, intitulado “Masculinidade Tóxica e Direção Veicular” deveria ser obrigatória para todos os homens que ingressam nas auto-escolas ou procuram a renovação da CNH. É lamentável que ainda hoje existam tantos motoristas homens que se comportam tão mal no trânsito, se achando superiores aos demais e colocando tantas vidas em risco.

Hozana de Souza – Cuiabá/MT

BR-101 NORTE

Muito bom saber deste projeto de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EV-TEA) para Implantação e Pavimentação do Corredor Rodoviário Litorâneo Norte, entre os municípios de Joinville e Biguaçu. Apesar de atrasado, precisamos correr atrás do tempo perdido e pensar no futuro. Só espero que não demore a ser executado como o contorno viário que vai tirar o trânsito pesado da 101, entre Biguaçu e Palhoça.

**Simone Weiss –
Florianópolis/SC**

TERCEIRA FAIXA

Não vejo a hora dessas obras da BR-101 entre Palhoça e São José terminarem. O que era ruim, conseguiu ficar muito pior e transitar por ali só se for por muita necessidade. É um absurdo perder tanto tempo nesta rodovia. Fora os inúmeros acidentes que não param de acontecer. Sinceramente, não consigo entender como eles conseguem demorar tanto para fazer coisas tão simples.

Leandro Meurer – Biguaçu/SC

CAMINHONEIROS

Sou um grande fã da profissão “caminhoneiro”. Se não fosse esses profissionais, o que seria do nosso Brasil? Sempre penso em como devemos ser gratos por existirem pessoas dispostas a rodar tantos quilômetros por esse nosso Brasil, apesar das adversidades e condições precárias de nossas estradas.

Flávio Costa – Brasília/DF

FRIO EXCESSIVO: veja como isso pode afetar a segurança no trânsito

Neste mês de julho, diversas cidades do país têm enfrentado frio excessivo, especialmente no sul do Brasil, que contou com diversas estradas interditadas por gelo na pista e até episódios de neve.

Dirigir nessas condições requer alguns cuidados e por esse motivo separamos algumas dicas para orientar os condutores.

Uma das primeiras dicas para uma maior segurança no trânsito é limpar bem o para-brisa, janelas e os faróis dianteiros e traseiros. Isso acontece porque conseguir visualizar os outros veículos e ser visto é fundamental.

Mais uma situação, quando há frio excessivo, que pode comprometer a visibilidade é quando os vidros ficam emba-

çados. Devido às temperaturas baixas, os vidros costumam ficar fechados e há pouca circulação de ar. Por isso, é preciso ligar o ar-condicionado ou aquecer e aguardar as gotas se evaporarem.

Outra dica é evitar transitar durante a noite. Ao passo que, com a temperatura ainda menor, a visibilidade fica prejudicada e a probabilidade de deslizamentos sobre a pista é maior.

Temperatura no carro

A temperatura no interior do carro também é importante e influencia no ato de dirigir. Apesar de poucos condutores terem conhecimento, dirigir com frio excessivo não é uma experiência agradável e pode



causar desconforto para o condutor. Igualmente, num outro extremo, o calor em excesso também pode afetar o ato de dirigir podendo desencadear sintomas de fadiga, o que pode contribuir para momentos de

distração e “desligamentos” do condutor.

Especialistas no assunto recomendam que a temperatura no interior do veículo fique entre 22° e 24°.

O maior aliado para manter

a temperatura ideal no carro é o ar-condicionado, que antes era um item de luxo e atualmente é um elemento fundamental nos veículos.

Como obter a temperatura correta

Para conseguir chegar nessa temperatura, o ar-condicionado deve ser cuidado como um equipamento de segurança. Precisa de uma manutenção regular adequada para estar sempre em bom estado e não prejudicar a saúde do usuário.

Lembre-se de desligar o ar quando o carro estiver com uma temperatura adequada, mas em viagens longas, é preciso ativá-lo por curtos períodos de tempo para manter a temperatura ideal.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



Em qualquer lugar da Terra em menos de uma hora. O que você acharia?

Durante muitos anos o principal meio de transporte da humanidade foi pelo mar. Ainda consigo lembrar de, durante as aulas de história, imaginar o quão sofridas deveriam ser as viagens durante o período das grandes navegações, entre os séculos XV e XVII, que levavam meses...

Realidade que foi modificando-se à medida que a tecnologia avançava. O famoso transatlântico RMS Titanic, levaria sete dias para realizar sua primeira viagem do porto de Southampton (Inglaterra) a Nova York (Estados Unidos) em 1912, caso não tivesse encontrado algumas “pedras pelo caminho”.

Atualmente, a mesma viagem pode ser realizada de avião em aproximadamente 7 horas de voo. Mas e se fosse possível realizar este percurso em 29 minutos?

Essa é mais uma das polêmicas promessas de Elon Musk, CEO da Tesla e da Space X. Dentre as suas futurísticas ideias já tivemos desde um carro que trabalha para o seu dono até uma cápsula que transporta os passageiros por um duto à vácuo levitando por eletromagnetismo a uma velocidade acima de 1000 km/h!

Entretanto, nada disso chega perto dos

planos que ele tem para a Space X.

Fundada em 2002, a Space Exploration Technologies Corp, ou somente Space X como é conhecida, a empresa nasceu com o singelo propósito de reduzir os custos de transporte espacial e permitir a colonização de Marte. Sendo a primeira empresa privada a chegar à órbita terrestre com um foguete de combustível líquido (em 2008), traz como principal diferencial dos foguetes anteriores a possibilidade de reutilização dos veículos de lançamento o que, juntamente com outras medidas, foi capaz de diminuir os custos de lançamento em aproximadamente 10 vezes.

Porém, os planos da empresa não se limitam à exploração e ao turismo espacial. Além disso, Musk também pretende utilizar os foguetes da Space X para viagens intercontinentais, nas quais, segundo o CEO, seria possível chegar a qualquer lugar da terra em menos de uma hora. Uma viagem de Nova York a Xangai, por exemplo, que de avião leva praticamente um dia inteiro, pela Space X levariam míseros 39 minutos.

Isso só seria possível pois, após atingir a atmosfera terrestre, a viagem ocorreria a incríveis 27.000 km/h! E o que é mais fantástico:

custando praticamente o mesmo valor de uma passagem de avião comum.

Ainda que você não acredite nas promessas de Elon Musk ou duvide da viabilidade delas, há de reconhecer a sua genialidade. Sua capacidade de pensar de forma disruptiva e dar a tecnologias, sejam novas ou já existentes, usos jamais imaginados, me faz lembrar muito de outro grande inventor. Nesse sentido, o genial Oskar Hans Wolfgang Coester, que faleceu recentemente, deixando-nos como legado uma tecnologia fantástica chamada Aeromovel.

No entanto, antes de sua partida, Coester já advertia sobre as dificuldades de se implementar novas tecnologias:

“A maior dificuldade ainda, é vencer preconceitos. Toda inovação sempre entra em choque com costumes, tradições e interesses.” (Oskar Coester)

Espero sinceramente que, assim como o Aeromovel e o próprio Titanic, a Space X não encontre muitas “pedras pelo caminho”...

* Formado em Psicologia pela Unisinos, atua desde 2009 como Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte na EPTC, órgão Gestor do trânsito na cidade de Porto Alegre.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Palavra do Presidente
Perto do Fim**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Trânsito - Disromper
Para Desenvolver**

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Gestor
de frota**

PÁGINA 7

RODRIGO V. DE SOUZA



**Em qualquer lugar da Terra em menos
de uma hora. O que você acharia?**

PÁGINA 15

FUTURO DA MOBILIDADE: entenda as previsões para os próximos anos

O futuro da mobilidade no Brasil e no mundo é alvo de especulação. Nos últimos anos, no entanto, muitas e muitas novidades têm sido lançadas e mencionadas, com muitos projetos interessantes sendo discutidos para o futuro, embora ainda não se saiba exatamente o que vai para frente e o que não vai. No entanto, as perspectivas são muito interessantes.

1. Carros elétricos

Os carros elétricos estão entre as principais previsões de curto prazo para o futuro da mobilidade. Afinal, eles já existem e já estão dominando o mercado pouco a pouco. Veja, por exemplo, a possibilidade de termos carros 100% eletrificados, como anunciado recentemente.

Outras marcas já anunciaram planos para ter linhas inteiras eletrificadas ou, no mínimo, híbridas nos próximos anos. Enquanto isso, os países correm para instalar a infraestrutura necessária para fazer uma mudança dessas avançar e passar a ser a norma no mercado automotivo. Veremos essa alteração nesta década, com os anos 30 começando já com domínio dos carros elétricos.

2. Mais transporte público

Conforme a população vai crescendo de maneira

consistente, o transporte público vai ficando mais e mais importante. Muitos países da Europa e da Ásia, como China, Japão e Coréia do Sul, já apostam em transporte público de massa para substituir carros novos nos grandes centros urbanos. Veremos muito mais trens nas cidades e muito mais ônibus (todos elétricos) fazendo diversas rotas diferentes.

Um exemplo disso é a iniciativa Mobilis, na cidade de Leiria, em Portugal. A iniciativa consiste em mini-ônibus que rodam a cidade em uma rota específica, mas em dois sentidos. Uns vão no sentido horário e outros no anti-horário.

O cidadão pode comprar um bilhete de manhã e andar no mini-ônibus o dia inteiro, quantas vezes quiser.

Iniciativas do tipo deverão ser cada vez mais comuns para reduzir os custos de mobilidade e diminuir a presença de carros nas ruas.

3. Soluções intercity ou países com maior velocidade

Vale mencionar também algumas soluções de mobilidade entre cidades, países e continentes. A SpaceX, por exemplo, tem o projeto de construir o Hyperloop, um túnel hiperveloz que poderia reduzir muito o tempo para viajar entre cidades dos EUA.

Outro projeto da mesma empresa consiste em um método de viagens entre países que permitiria ir dos EUA até a Inglaterra em apenas 30 minutos, usando um foguete que faria uma tangente na atmosfera para ir de um lugar a outro.

4. Carros autônomos

Os carros autônomos são outros que estão consistentemente mais populares e em estágios mais avançados de desenvolvimento. Hoje em dia, a Tesla já solta no mercado modelos mais ou menos prontos para serem autônomos, mas ainda sem o software para isso.

No entanto, dezenas de

empresas já brigam pela corrida de ver quem elaborará primeiro o robô capaz de conduzir um carro com segurança sem a necessidade de um motorista. Essa é uma previsão daquelas quase 100% certas.

5. Cidades móveis

Uma previsão de longo prazo e não tão provável assim é a ideia de cidades móveis. Um projeto de cidade do futuro consiste em construir as cidades em cima de placas redondas giratórias. Assim, essas placas consistentemente girariam entre si, como engrenagens em uma máquina. Assim, a pessoa só precisaria esperar em um ponto de transição até a parte da cidade que ela quer ir passar ao redor e ela, finalmente, poder trocar de placa.

6. Carros voadores

Outra previsão para o futuro da mobilidade são os carros voadores e eles também estão cada vez mais próximos. Recentemente, um vídeo mostrou um protótipo de carro voador viajando entre duas cidades nos EUA.

Ainda é muito cedo para prever esse tipo de automóvel em nossas cidades, mas é provável que essa tecnologia eventualmente chegue a todos os países e seja uma realidade nas grandes metrópoles.

