

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Adeus inesperado
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Segurança no
Trânsito e Justiça
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Trânsito e
Sustentabilidade
PÁGINA 7

Drones da PRF
vão monitorar Via
Expressa e BR-101
na região da Grande
Florianópolis

PÁGINA 9

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JULHO DE 2024 - ANO 16 - Nº 175

CONTORNO VIÁRIO SERÁ INAUGURADO



Finalmente, após 12 anos de espera, será inaugurado o Contorno Viário da Grande Florianópolis. O evento está agendado para acontecer no dia 09 de agosto. A liberação dessa obra, devido ao atraso, não atenderá a demanda prevista quando da elaboração do projeto.

COFEM mostra
preocupação com renovação
da concessão da BR 101

PÁGINA 8

15 anos: PL pretende
alterar o CTB para aumentar
a validade da CNH

PÁGINA 11

Governo de São Paulo lança
campanha para reduzir
mortes de pedestres

PÁGINA 13



NÃO USE O CELULAR NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
RETORNAR



ALFÂNDEGA



MÃO DUPLA

EDITORIAL

A Ilusão do Consumo Seguro

O relatório de 2019 da Organização Mundial da Saúde (OMS) lança uma luz inquietante sobre o uso nocivo de álcool e drogas no mundo. Apesar de avanços significativos, como a redução das mortes relacionadas ao álcool de 3,3 milhões em 2010 para 2,6 milhões em 2019, os números ainda são alarmantes, especialmente na Europa e na África.

Os jovens de 20 a 39 anos são os mais impactados, representando 13% das mortes relacionadas ao álcool. Doenças crônicas não transmissíveis, como doenças cardiovasculares e câncer, são responsáveis por 1,6 milhão dessas mortes. Além disso, lesões e doenças transmissíveis como HIV/AIDS também contribuem significativamente para a mortalidade. Estes dados sublinham a gravidade da situação e a necessidade urgente de intervenções eficazes.

O relatório da OMS destaca ainda que cerca de 400 milhões de pessoas sofrem de transtor-

nos por uso de substâncias, com 209 milhões dependentes de álcool. Infelizmente, o acesso a tratamento ainda é limitado, com muitos países sem orçamento adequado ou grupos de apoio suficientes. No Brasil, o Sistema Único de Saúde (SUS) oferece tratamento gratuito, mas a demanda por serviços especializados continua alta.

No trânsito, dados do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa) mostram que, em 2021, 10.887 pessoas morreram devido à mistura de álcool e direção, uma média de 1,2 óbito por hora. Embora a taxa de mortalidade por 100 mil habitantes tenha diminuído 32% desde 2010, o número de hospitalizações aumentou 34%, especialmente entre ciclistas e motociclistas. A maioria das vítimas são homens (85% das hospitalizações e 89% das mortes), predominantemente na faixa etária de 18 a 34 anos.

De acordo com especialistas, não há um volume seguro de álcool para ingerir antes de dirigir. Mesmo pequenas quantidades podem alterar reflexos, reduzir a atenção e aumentar o risco de acidentes graves. A falsa percepção de segurança após o consumo de pequenas quantidades de álcool é perigosa e pode ter consequências devastadoras.

O relatório da OMS de 2019 e os dados do Cisa deixam claro que o uso nocivo de álcool e drogas continua sendo uma grave ameaça à saúde pública global. Os esforços para reduzir o consumo e melhorar o acesso ao tratamento são essenciais. Além disso, campanhas de conscientização sobre os perigos do álcool no trânsito devem ser intensificadas para salvar vidas e evitar tragédias evitáveis. É necessário um compromisso renovado de governos, organizações de saúde e sociedade civil para enfrentar esse desafio de forma eficaz e sustentada.

NOTAS E FLAGRANTES

EQUILÍBRIO TECNOLÓGICO

Já imaginou se existisse uma motocicleta que parasse em pé sozinha? Então... deixa eu te contar que já pensaram e já estão fabricando! Uma das criações, assinada pela Honda desenvolveu um sistema de balanceamento dinâmico que funciona na roda traseira. Através de dois atuadores comandados por servo-motores elétricos ligados a unidade de controle eletrônico, a balança de suspensão desloca-se transversalmente, em um preciso e constante movimento determinado pelos inúmeros sensores que "leem", em tempo real, a condição de estabilidade, providenciando o movimento lateral que permite o equilíbrio. Ao piloto, resta a simples tarefa de girar o guidão para direcionar a moto.



FLAGRANTE

Mais um flagrante da falta de bom senso e de qualquer consideração pela legislação vigente. Um caminhão de bebidas estacionado em cima da calçada, impedindo totalmente a circulação de pedestres no bairro Estreito, na capital catarinense. Pelo jeito, o motorista esqueceu que estacionar na calçada é considerado uma infração grave, de acordo com o CTB, gerando uma penalidade no valor de R\$196,23 e a adição de cinco pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

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.



Adeus inesperado

Sabem aquele momento que a gente nunca espera que aconteça? Uma despedida inesperada, uma dor que não se mede... O mês de Julho começou triste. Com pesar, lamentamos a morte do ex-presidente do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina (TCE/SC), José Carlos Pacheco, ocorrida no dia 5 de julho, aos 84 anos.



Gaúcho nascido em Pelotas (RS), Doutor Pacheco (como era carinhosamente chamado) se mudou para Laguna, no Sul do Estado, aos dois anos. Formou-se economista pela UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina). E, entre tantas atividades desempenhadas, foi assessor do Plano Metas do Governo do Estado (1964 a 1971) e secretário particular do governador Colombo Salles (1971 a 1975).

Na maçonaria catarinense, foi grão-mestre por duas vezes (1990 e 1993), além de fundador e presidente da Confederação Maçônica do Brasil (1997) e da Associação Brasileira da

Imprensa Maçônica (1995 e 1997).

Foi meu companheiro no MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, onde exerceu os cargos de Conselheiro e de Diretor Secretário, sempre se destacando por sua liderança e empenho, na preocupação frequente pelas causas do trânsito e pelas consequências fatais advindas dessa atividade humana

que ceifa milhares de vidas, anualmente.

Sempre estive ao meu lado, como um parceiro constante em diversos momentos e projetos importantes, como também quando eu presidi a Comissão Especial de Restauração, da Arquidiocese de Florianópolis, e comande a restauração da Catedral Metropolitana de Florianópolis, da Igreja de São Francisco de Assis, da Igreja Matriz de São José e da Igreja da Lapa, no Ribeirão da Ilha.

A seu convite, estivemos juntos na administração do Imperial Hospital de Caridade, quando o mesmo foi seu Provedor, fui membro da Comissão Especial da construção do novo bloco cirúrgico e centro cardiológico e, posteriormente, presidente do Conselho Fiscal, ao lado do amigo Antônio Koerich e do Professor Pedro Moreira.

Voltamos a nos encontrar na sua gestão, como presidente do Albergue Noturno de Florianópolis, ocasião em que tive a honra de ser seu Diretor Tesoureiro e depois Administrador Geral, acolhendo pessoas em situação de rua. Em todas essas iniciativas sociais, Pacheco esteve presente, demonstrando seu espírito altruísta e solidário.

José Carlos Pacheco era conselheiro aposentado do TCE/SC e sua trajetória foi marcada pelo compromisso inabalável com a causa pública. Deixou um legado de honorabilidade, trabalho exemplar e permanente comprometimento com o bem comum. Sua dedicação e ética serão sempre motivo de inspiração para todos nós.

A perda de José Carlos Pacheco não é apenas a de um conselheiro exemplar, mas também a de um irmão e amigo querido. Sua ausência será profundamente sentida, mas seu legado de dedicação ao serviço público e às causas sociais permanecerá vivo em nossas memórias e corações.

Doutor Pacheco deixa uma herança de integridade e compromisso que continuará a inspirar futuras gerações. Que sua memória seja sempre lembrada com respeito e gratidão. À família e aos amigos, transmitimos nossa solidariedade neste momento de tristeza e dor.

INCONSEQUÊNCIA

Jovens estão usando patinetes para desafiar o perigo em ruas de grande tráfego na capital catarinense. É uma brincadeira inconsequente e perigosa que não pode ser permitida. A Beira-Mar conta com ciclovias e passeios, por onde os patinetes deveriam circular. Neste caso, a brincadeira pode trazer problemas graves com quedas, acidentes e atropelamentos.

Com pouco mais de um ano de atuação em Florianópolis, os patinetes representam um importante aliado na micro mobilidade, mas ainda são usados de maneira inconsequente. Infelizmente, a empresa que explora o serviço não investe em campanhas de conscientização. Por isso, fica o alerta aos pais destes jovens.



Governador sanciona lei do Programa CNH Emprego na Pista para oferta de mais de 30 mil carteiras de habilitação gratuitas

O governador Jorginho Mello sancionou no dia 2 de julho, a Lei que institui o Programa CNH Emprego na Pista. O ato foi realizado na sala de cinema do Centro Integrado de Cultura (CIC), em Florianópolis. O programa é uma iniciativa do Governo do Estado de Santa Catarina, em parceria com o DETRAN/SC e o SEST SENAT, para promover a inclusão social e oferecer oportunidades de emprego no setor de transporte terrestre por meio da obtenção ou mudança de categoria da CNH.

O programa é uma ação social voltada à empregabilidade que vai ofertar 30 mil Carteiras Nacionais de Habilitação (CNHs), gratuitamente, para as categorias A (moto), B (carro), D (caminhão e ônibus), e E (carreta). Além disso, o CNH Emprego na Pista também terá vagas para a inclusão de EAR (Exercício de Atividade Remunerada) na CNH e mudança de categoria. Durante o evento, os parceiros anunciaram a garantia



de entrevista de emprego junto às transportadoras para 11.900 candidatos, bem como o anúncio da oferta gratuita do curso “Escola de Motoristas”, do SEST SENAT.

“É uma proposta do meu plano de governo que agora está se tornando uma realidade. Estamos falando de oportunidade de trabalho, ação social e muito mais. É um projeto construído a muitas

mãos, de parceiros do Governo do Estado e do Detran que acreditam no potencial de emprego e renda com a CNH na mão”, destacou o governador Jorginho Mello.

Os investimentos serão da ordem de cerca de R\$ 54 milhões entre cursos, exames, isenção de taxas e operacionalização do programa para os anos de 2024, 2025 e 2026. O “CNH Emprego na Pista”

permitirá que milhares de cidadãos tenham acesso a oportunidades de emprego que exijam habilitação. Além disso, o programa vai retirar profissionais da informalidade, com a inclusão da observação “EAR” nas habilitações de quem já trabalha na área.

“Com esse programa vamos atender uma demanda de falta de mão de obra nas categorias D e E. O Governo do Estado vai estar preparando e habilitando esses candidatos à vaga. E temos muitas pessoas que precisam da habilitação na categoria A e B, por exemplo, para prestar um concurso público. Essa é uma oportunidade para quem quer entrar no mercado de trabalho, ter uma ascensão na carreira ou se profissionalizar”, disse o presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes.

As inscrições devem ter início em breve pelo site: www.emprego-napista.detran.sc.gov.br, onde também podem ser conferidas todas as informações sobre o Programa.

Afinal, é possível levar multa de embriaguez por causa de pão de forma?

Muito tem se falado do estudo da PROTESTE – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor que comprova que algumas marcas de pães de forma possuem álcool em sua fórmula. Consumir algumas delas, inclusive, pode levar à reprovação no teste do bafômetro. A entidade alerta que essa informação deveria constar nas embalagens. No entanto, é possível levar multa de embriaguez por causa de pão de forma? Assista acima a resposta, em vídeo, do Dr. Alysson Coimbra, médico do trânsito e coordenador nacional da Mobilização de Médicos e Psicólogos Especialistas em Tráfego.

De acordo com o especialista, assim como o bombom de licor e os enxaguantes bucais, o pão de forma testado deixa resíduos de álcool na boca que são suficientes para um falso

positivo no teste do bafômetro, mas não haverá multa se o condutor não tiver consumido bebida alcoólica.

“O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), já sabendo disso, estabeleceu uma resolução em 2013 que permite que a pessoa possa repetir o teste, normalmente, depois de 15 minutos de realização do primeiro”, explica.

Ainda conforme Dr. Alysson, caso o condutor tenha consumido um dos produtos citados acima, mas não tenha consumido bebida alcoólica, uma simples bochecho com água já é o suficiente para tirar os resíduos de álcool da boca. “Porém, temos que lembrar os espertinhos que continuam bebendo e dirigindo que não existe medida capaz de disfarçar ou comprometer o verdadeiro resultado do etilômetro”, afirma.

O médico ainda ressalta que a



legislação brasileira é clara desde 2012. “Se beber não dirija. Bebeu e dirigiu será enquadrado ou como uma infração ou até mesmo um crime de trânsito”, alerta Dr. Alysson.

Estudo PROTESTE

De acordo com o estudo, usa-se o álcool no pão para conservá-lo e diminuir as ações provenientes do mofo. No entanto, algumas marcas abusam dessa utilização a ponto de determinar que seria possível de denominar o produto como alcoólico. “Somente 4 marcas (Plus Vita, Seven Boys, Pulmann e Wickbold Tradicional) seriam

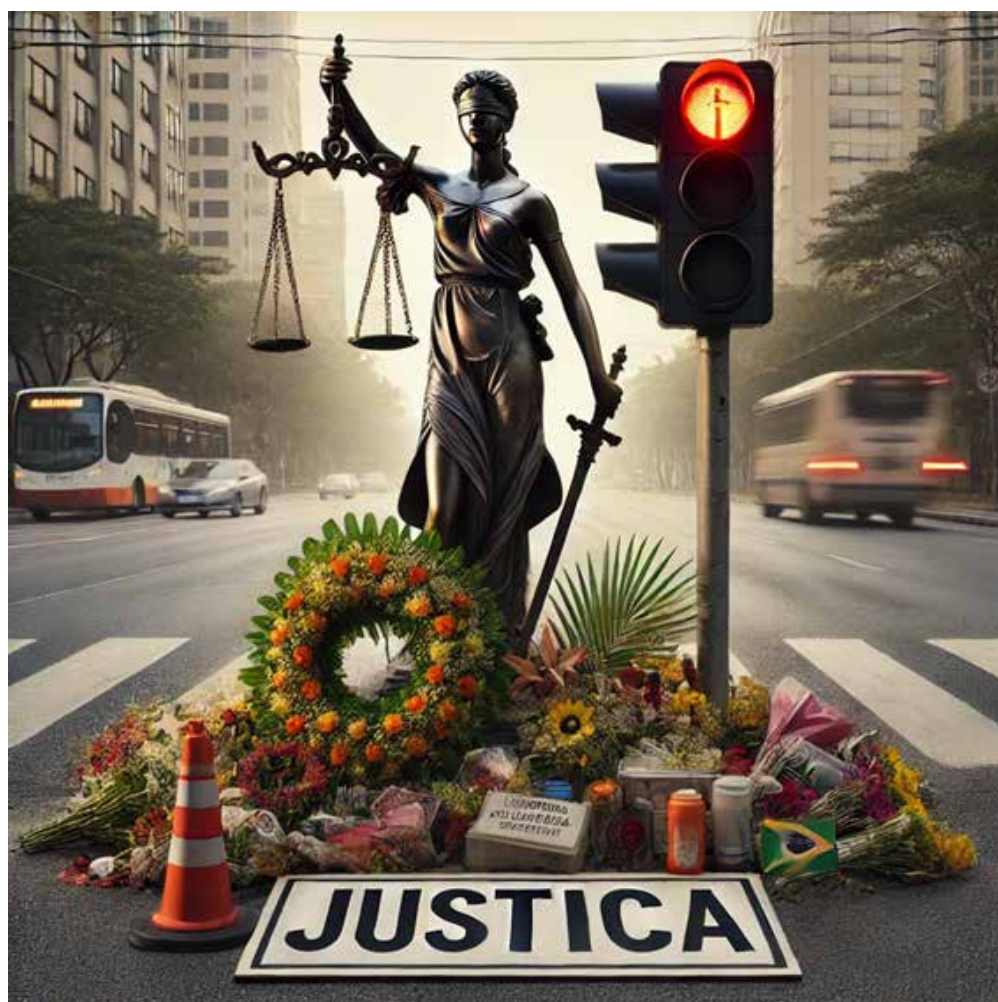
considerados produtos não alcoólicos entre as 10 marcas analisadas. Ou seja, neste, 60% não estariam conformes. E, comparando-se a uma bebida, seriam considerados ALCOÓLICOS caso houvesse uma legislação similar para esta categoria”, aponta a Proteste.

A PROTESTE conclui que a categoria de pães de forma necessita de uma profunda análise quanto aos teores de álcool por parte dos órgãos reguladores. Ou seja, principalmente ANVISA/MS. “Também, não menos importante, ações de fiscalização quanto aos teores de álcool e de agentes conservantes”, conclui o relatório.



SEGURANÇA NO TRÂNSITO E JUSTIÇA A IMPUNIDADE QUE MATA

A segurança no trânsito é crucial em qualquer sociedade moderna, pois envolve, diretamente, a vida e a integridade física de milhões de pessoas. No Brasil, o tráfego é uma das principais causas de mortes evitáveis, e um dos fatores que contribui significativamente para essa tragédia é o desrespeito às normas de circulação, tanto por ciclistas quanto por motociclistas.



Essa situação é agravada pela impunidade, que prevalece devido à ineficiência na fiscalização e à leniência das autoridades, especialmente em períodos eleitorais, como o atual. A impunidade no trânsito brasileiro é uma realidade alarmante. A legislação de trânsito brasileira é extensa e rigorosa, mas sua aplicação é, frequentemente, falha.

Ciclistas e motociclistas, muitas vezes, ignoram as regras básicas de segurança, como o uso de capacetes, respeito aos sinais de trânsito e limites de velocidade. É comum ver motos e bicicletas avançando sinal vermelho, circulando na contramão e até mesmo utilizando calçadas, especialmente entre os entregadores de serviços rápidos, que se sentem pressionados a realizar entregas no menor tempo possível.

Essa falta de respeito às normas não é apenas uma questão de descuido, mas reflete uma cultura de impunidade onde as infrações raramente resultam em penalidades severas.

As penalidades específicas no Brasil para ciclistas e motociclistas incluem infrações com diferentes gravidades. Para ciclistas, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que andar na contramão, fora da ciclovia quando disponível, ou pedalar sem as mãos no guidão são infrações que podem resultar em multas que variam de leves a médias, com

valores que podem chegar a R\$ 130,16.

O Artigo 58 do CTB estabelece que, nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deve ocorrer nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

A obrigatoriedade do uso de ciclovias, ciclofaixas ou acostamentos, quando existentes, também é destacada. O Artigo 255 do CTB prevê que conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, é uma infração média, punida com multa e apreensão do veículo.

Ao comparar o Brasil com países onde as leis de trânsito são rigidamente respeitadas, a diferença é evidente. Na Suécia, por exemplo, a política de “Visão Zero” visa eliminar todas as mortes no trânsito. As leis são rigorosamente aplicadas, e a fiscalização é constante e eficaz. Consequentemente, a Suécia possui uma das menores taxas de mortalidade no trânsito do mundo.

OS Estados Unidos, embora também enfrente desafios com segurança no trânsito, iniciativas como o aumento de patrulhamento policial e campanhas de conscientização têm mostrado resultados positivos na redução de acidentes e fatalidades.

Ao comparar as penalidades, o Brasil muitas vezes impõe multas que, apesar de significativas no papel, raramente são cobradas com rigor.

A Suécia, por outro lado, aplica penalidades que incluem multas substanciais, suspensão da carteira de habilitação e, em casos graves, prisão. Nos Estados Unidos, as penalidades variam de estado para estado, mas podem incluir multas elevadas, pontos na carteira, programas de reeducação e, em casos de reincidência, prisão.

Os ciclistas e motociclistas são grupos vulneráveis no trânsito, mas também são frequentemente infratores. As ciclovias mal projetadas e a falta de infraestrutura adequada contribuem para comportamentos de risco entre ciclistas. Por outro lado, parcelas significativas de motociclistas ignoram as leis devido à falta de fiscalização rigorosa, colocando em risco suas vidas e de terceiros.

Para mitigar esses problemas, é essencial implementar políticas de educação no trânsito, aumentar a fiscalização e promover campanhas de conscientização que enfatizem a importância do cumprimento das leis. Exemplos bem-sucedidos de outros países demonstram que a combinação de infraestrutura adequada, educação e fiscalização pode transformar o comportamento no trânsito.

A segurança no trânsito no Brasil está diretamente ligada à questão da justiça e da impunidade. A cultura de desrespeito às leis de trânsito, exacerbada pela leniência das autoridades, especialmente em épocas eleitorais, contribui para um ambiente perigoso nas vias urbanas e rodoviárias.

O Brasil precisa adotar uma postura mais firme e coerente na aplicação de suas normas, assegurando que a justiça prevaleça e a impunidade seja combatida de forma eficaz.

* **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.

Drogômetro: quando ele vai começar a ser usado para fiscalização do uso de drogas ao volante?

Recente decisão do Supremo Tribunal Federal descriminalizou o porte de maconha para uso pessoal e fixou a quantia de 40 gramas para diferenciar usuários de traficantes. Importante ressaltar que a medida não legalizou o porte, apenas que consequências passam a ser administrativas. Além disso, não liberou o uso da droga que continua proibido. O assunto, entretanto, levantou uma discussão sobre como funciona a fiscalização sobre o uso de drogas ao volante.

Diferente da embriaguez, que possui o bafômetro (etilômetro) como forma de verificação do consumo do álcool, não há um equipamento regulamentado para verificar o consumo de drogas antes de dirigir. Em agosto de 2021, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) divulgou que iniciaria os testes para a pesquisa que pretendia definir os requisitos técnico-científicos para homologação do uso de drogômetros no Brasil. Esse é o aparelho que têm a função de detectar o uso recente de substância psicoativa. Ele é capaz de identificar motoristas sob efeito de drogas entorpecentes, como maconha, cocaína, ecstasy, anfetamina, entre outras. No entanto, de acordo com a PRF, a pesquisa foi concluída, mas ainda não há previsão de compra e utilização dos equipamentos.



Mesmo sem previsão de uso do “drogômetro” em operações de fiscalização, a PRF garante que é possível identificar e coibir essa prática.

“A PRF faz a constatação da direção sob o efeito de substâncias psicoativas por meio do Termo de Constatação de Sinais de Alteração da Capacidade Psicomotora (TCS). Outras formas de constatação de que o condutor está sob efeito de substâncias psicoativas podem ser o exame clínico ou o exame de sangue, desde que sejam determinados pela polícia judiciária”, informou o órgão com exclusividade ao Portal do Trânsito.

A PRF também esclareceu que realiza ações preventivas e de fiscali-

zação de segurança viária em todo o país. “Entre as atividades preventivas que a PRF desenvolve estão os comandos educativos, em que os condutores recebem orientação, durante as abordagens, sobre práticas seguras na direção de veículos automotores. Outra ação é o cinema rodoviário. Nele, a PRF utiliza vídeos que explicam as condutas adequadas para a garantia do trânsito seguro. E isso inclui o combate à direção sob o efeito de álcool e substâncias psicoativas”, conclui o órgão.

Exame toxicológico

Outra forma de combater o uso de drogas ao volante é a obrigatoriedade do exame toxicológico. Destina-

do aos condutores das categorias C, D e E, ele deve ser feito na obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) dessas categorias. Assim como, a cada dois anos e seis meses para condutores com menos de 70 anos.

Rodolfo Rizzotto, coordenador do SOS Estradas, defendeu que o papel do exame toxicológico é de prevenção e não de fiscalização.

“O objetivo do exame toxicológico de larga janela é identificar o usuário regular de drogas. Nesse sentido, o laudo aponta os tipos de drogas utilizados e grau da presença no organismo. Quando ele é positivo significa que o indivíduo utiliza com tanta frequência que está inabilitado para dirigir com segurança, mesmo quando em abstinência de alguns dias”, explica.

Conforme o especialista, outra vantagem do exame toxicológico é afastar do volante o condutor que testar positivo. “Nesse caso, a CNH está suspensa até apresentação de novo exame, 90 dias após o primeiro e que apresente laudo negativo. Quando comparamos, por exemplo, com o etilômetro, poucos dias depois o condutor já está habilitado novamente, enquanto correm os prazos dos recursos. No caso do toxicológico essa possibilidade não existe”, pontua.

Estacionamento exclusivo para clientes é prática ilegal e acarreta multa

Basta transitar em uma rua comercial em qualquer cidade do Brasil para perceber estacionamentos sinalizados como “exclusivos para clientes”, divididos por correntes, cones, placas e até vigiados por funcionários.

No entanto, apesar das ameaças de guincho em alguns casos, os estabelecimentos comerciais que fazem tal distinção não só fogem das diretrizes legais como podem ser penalizadas pela ação.

A Resolução nº 302/2008 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) determina que as áreas destinadas ao estacionamento específico em via pública aberta à circulação são estabelecidas unicamente pelo Contran.

As áreas previstas são para veículo de aluguel, portador de deficiência física, idoso, operação de carga e descarga e ambulância.

Diante disso, a resolução ainda aponta que “fica vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas nesta resolução”.

Caso o estabelecimento escolha reservar estacionamento na rua, seja por meio de obstáculos ou presença de um vigia, há penalidades.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que colocar obstáculos na via de forma indevida implica em infração gravíssima, já que atrapalha a



circulação do pedestre.

Como resultado, a pessoa física ou jurídica terá de pagar multa no valor de R\$ 293,47, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito de acordo com o risco à segurança dos envolvidos.

Importante destacar que, pela legislação vigente, a única maneira do

proprietário de estabelecimento fazer um estacionamento privativo é criando uma entrada e saída de veículos (de acordo com os espaçamentos exigidos no Plano Diretor ou na lei de uso e ocupação do solo de seu município) e deixar o restante da via com calçada alta, permitindo o estacionamento público.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Trânsito e Sustentabilidade

A indústria do transporte é uma engrenagem vital que movimenta a economia global e conecta pessoas, mercadorias e informações.

Trânsito e sustentabilidade estão intrinsecamente ligados, e compreender essa relação é fundamental para melhorar a qualidade de vida de todos. Vamos explorar como esses temas se entrelaçam:

Impacto Econômico e Produtividade:

O congestionamento nas grandes cidades resulta em estresse e perda de tempo para os motoristas. Em média, os brasileiros passam 32 dias por ano no trânsito.

Soma-se aqui a grande quantidade de sinistros com lesões graves, óbitos e sequelados que levam a gastos do Sistema Único de Saúde (SUS), estimado em R\$ 36 milhões e um grande impacto na Previdência Social.

Essa ineficiência dos órgãos governamentais por não trazerem soluções inteligentes à mobilidade e a sinistralidade, afetam a produtividade no trabalho e a economia como um todo.

Meio Ambiente:

Os altos índices de poluição são causados pelas emissões de gases poluentes dos veículos e ruído produzido pelas máquinas. Tudo gerando problemas à saúde da sociedade. Àqueles que trabalham com transporte, que ficam longos períodos expostos e que muitas vezes evoluem com doenças ocupacionais. A exposição precisa ser contida.

O trânsito sustentável busca reduzir essa poluição e preservar o meio ambiente.



Alternativas:

Além do transporte público, é importante considerar outras opções, como caronas, bicicletas e caminhadas.

Investir em veículos elétricos ou híbridos também contribui para a sustentabilidade.

Cultura de paz no Trânsito:

Promover uma cultura de respeito, gentileza e cooperação entre os motoristas é essencial. Isso reduz sinistros, conflitos e melhora a convivência nas vias. Vale lembrar que as regras de trânsito devem ser respeitadas não só por aquele que segue em um veículo, mas também pelo pedestre.

Planejamento Urbano:

Investir em ciclovias, calçadas seguras e transporte público eficiente é crucial.

Priorizar o pedestre e o ciclista, os mais vulneráveis, contribui para cidades mais sustentáveis.

Aqui no Brasil, de acordo com IPEA, em média, cada sinistro custou à sociedade brasileira R\$ 261.689,00, sendo que um acidente envolvendo vítima fatal teve um custo médio de R\$664.821,00. O custo total estimado é de R\$ 20 BILHÕES anualmente.

Não há dúvida que temos no trânsito do Brasil o mais violento do mundo.

Em resumo, trânsito sustentável visa melhorar a mobilidade, reduzir a poluição e criar um ambiente mais seguro e saudável para todos. Cada pequena ação faz a diferença!

Tudo têm implicações profundas em nossa sociedade. É essencial adotar políticas públicas que promovam a mobilidade sustentável, reduzam os impactos negativos, mortes, sequelados e melhorem a qualidade de vida para todos.

Participação efetiva da sociedade complementará o trabalho das instituições envolvidas.



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

COFEM mostra preocupação com renovação da concessão da BR 101

O Conselho das Federações Empresariais de Santa Catarina (COFEM) debateu a proposta do Ministério dos Transportes para a renovação do contrato de renovação da BR 101 em Santa Catarina no trecho Norte, hoje sob concessão da Arteris Litoral Sul. Em reunião no dia 22 de julho, na sede do Sebrae, em Florianópolis, os membros do conselho manifestaram preocupação com as obras e melhorias na rodovia incluídas na proposta e também com a modelagem a ser adotada para a renovação do contrato.

As entidades que participaram das reuniões sobre o tema organizadas pelo Fórum Parlamentar Catarinense nas últimas semanas apresentaram suas percepções sobre o andamento do debate da proposta de renovação, que levaria o fim do contrato até 2048.

A proposta de renovação do contrato compreende o lote que inclui a BR 101 entre Palhoça e a divisa de Santa Catarina com o Paraná e sua continuidade até Curitiba (BR 376), além do Contorno Rodoviário de Florianópolis (em construção e que integra a BR 101) e o Contorno Leste de Curitiba (BR 116).

Durante a reunião, a pauta trouxe ainda uma explanação sobre os desafios e



as medidas em estudo para minimizar os impactos da regulamentação do trânsito de máquinas agrícolas nas rodovias de Santa Catarina. O deputado Altair Silva apresentou a realidade dos proprietários rurais catarinenses e as iniciativas que estão em andamento na Assembleia Legislativa, como a legislação que propõe

melhorias na sinalização das rodovias estaduais. A FAESC e a FETRANCESC iniciaram o diálogo para uma parceria para melhorar a capacitação dos produtores para trafegar em vias públicas com as máquinas e implementos.

Sobre o COFEM

O COFEM é composto pelas Fe-

derações das Indústrias (FIESC), do Comércio (FECOMÉRCIO), da Agricultura (FAESC), dos Transportes (FETRANCESC), das Associações Empresariais (FACISC), das Câmaras de Dirigentes Lojistas (FCDL), das Micro e Pequenas Empresas (FAMPESC), além do Sebrae-SC.

Repactuação de contratos da 101 e 116 será mais flexível para obras

A oportunidade de ter uma rodovia preparada para o futuro, um contrato de concessão moderno e adaptado para novas tecnologias e obras executadas com rapidez. Isso é o que representa a repactuação do contrato das BRs 101 e 116, hoje sob concessão da Arteris Litoral Sul e Arteris Planalto Sul, na visão da secretária nacional de transporte rodoviário do Ministério dos Transportes, Viviane Esse.

Em reunião organizada pela Federação das Indústrias de SC (FIESC) no dia 22 de julho, ela esclareceu que a sociedade catarinense tem a possibilidade de escolher quais as obras prioritárias dentro de um contexto de viabilidade econômica do projeto em relação ao valor do pedágio que os usuários estão dispostos a pagar.

Para o presidente da FIESC, Mario Cezar de Aguiar, a preocupação do setor produtivo é garantir que a BR 101 consiga atender a demanda dos usuários no futuro, considerando o crescimento econômico e populacional de SC, que tem sido maior que os dos demais estados, e especialmente do nosso litoral, que tem superado inclusive a média catarinense. Por isso, a Federação encomendou um estudo técnico para identificar quais as obras necessárias para que a rodovia atenda aos usuários com qualidade até 2048 e para fazer uma contraposição ao sugerido na proposta de repactuação.

O senador Esperidião Amin afirmou que o estado precisa apontar suas demandas com solicitações objetivas, e caso existam obras necessárias não previstas na repactuação, que a sociedade seja propositiva, analisando



Caso sejam identificados descumprimentos por dois trimestres consecutivos, o contrato seria cancelado sem possibilidade de questionamento. “Os novos contratos também prevêem o degrau tarifário, em que o aumento da tarifa ocorre gradualmente, acompanhando a entrega de obras”, informou a secretária.

Para o presidente da FIESC, Mario Cezar de Aguiar, a implantação do freeflow, ou seja, o sistema de pedágio sem cancela, em que o usuário paga proporcionalmente ao trecho em que trafegou, é uma prioridade. Isso porque permitiria um pedágio mais justo para todos, e a possibilidade de incluir obras futuras no contrato.

O diretor da Arteris, Antonio Cesar Ribas Sass, detalhou as obras previstas na proposta de repactuação dos contratos tanto da BR 101 como da BR 116. No caso do trecho norte da 101 em SC, explicou que todas as obras que foram discutidas no Grupo Paritário de Trabalho (GPT) foram incluídas, com exceção da super ponte no rio Itajaí. Também informou que a ponte do rio Camboriú deve ser demolida e reconstruída. Sobre a BR 116, afirmou que as duplicações previstas na proposta levaram em conta os trechos de maior adensamento de tráfego.

Sobre a modelagem, prevista para dar transparência e maior concorrência ao processo de repactuação, a secretária explica que a proposta será aberta para interessados fazerem contrapropostas no valor da tarifa do pedágio, já que o pacote de obras estará fechado. “Não é exatamente um leilão, vai funcionar mais como uma venda de ativos”, explica Viviane.

O presidente da Fetrancesc, Dagnor Schneider, explicou que a frota de veículos dobrou nos últimos 15 anos. Segundo ele, se mantido o mesmo ritmo de crescimento no número de veículos, a rodovia tende a perder eficiência rapidamente, uma vez que neste momento já está em colapso. “As obras precisam garantir a eficiência, a segurança e competitividade do trecho norte da BR 101. Estimativas mostram que o segmento de transporte rodoviário de cargas perde R\$ 1 bilhão por ano por conta de atrasos, acidentes e aumento do consumo de combustíveis por conta da lentidão e filas”, disse.

Drones da PRF vão monitorar Via Expressa e BR-101 na região da Grande Florianópolis

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) da Grande Florianópolis está prestes a lançar uma novidade nas rodovias da região. A partir de agosto, a fiscalização na Via Expressa (BR-282) e na BR-101 será reforçada com o uso de drones e câmeras fixas. Esse projeto, desenvolvido pela seção de Operações da PRF em parceria com a Delegacia de São José, promete trazer mais segurança e eficiência ao monitoramento do tráfego.

Os motoristas que trafegam pela Via Expressa já devem ter percebido a presença de novas placas informando sobre o videomonitoramento. Essa é uma das primeiras etapas do projeto, que também incluiu a instalação de chapas metálicas ao longo dos 5,6 km da Via Expressa. Essas chapas foram colocadas pelo Departa-



mento Nacional de Infraestrutura Terrestre (Dnit) a pedido da PRF, preparando o terreno para a nova fase de fiscalização.

O uso de drones e câmeras fixas foi cuidadosamente planejado para atender às necessidades específicas de cada local. Os drones oferece-

rão uma visão aérea das rodovias, permitindo uma fiscalização mais abrangente e detalhada. Já as câmeras fixas, posicionadas em pontos estratégicos, garantirão um monitoramento contínuo e eficiente.

Com essa tecnologia avançada, a PRF espera não só melhorar a fis-

calização, mas também aumentar a segurança nas rodovias. O objetivo é garantir que as leis de trânsito sejam cumpridas, reduzindo o número de infrações e, consequentemente, de acidentes.

Essa iniciativa é mais um passo importante na modernização da fiscalização rodoviária, trazendo benefícios tanto para os motoristas quanto para a segurança pública. Fique atento às novas placas e ajude a PRF a manter nossas rodovias mais seguras!

Segundo o relatório da Confederação Nacional do Transporte (CNT), divulgado em dezembro de 2023, o trecho entre os quilômetros 200 e 210 da BR-101 na Grande Florianópolis registrou 529 acidentes no período de novembro de 2022 a outubro de 2023. Foram 16 mortes.

Audiência do Fórum Parlamentar Catarinense relaciona demandas para a mobilidade no estado

Com o objetivo de discutir a atualização do contrato de concessão do trecho norte da BR-101 e considerar possíveis obras de mobilidade ao longo da estrada que atravessa o estado de Norte a Sul, foi realizado no dia 19 de julho, em São José, mais um encontro organizado pelo Fórum Parlamentar Catarinense. O evento reuniu dirigentes da Arteris Litoral Sul - empresa responsável pela infraestrutura do trecho da rodovia federal, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), além de parlamentares, prefeitos da Grande Florianópolis, entidades representativas e membros da comunidade da região.

Comandado pelo deputado Valdir Cobalchini, o Fórum relacionou inúmeras demandas entregues aos dirigentes da Arteris Litoral Sul, visando otimizar o contrato de concessão do trecho Norte da BR-101. Entre as solicitações estão

intervenções nos Morro dos Cavalos, construção de um túnel na região e a criação de uma rodovia paralela a BR-101. O contrato de 15 anos ainda tem oito de vigência e será renovado por mais 15 anos.

Cobalchini ressaltou a necessidade de buscar soluções e estabelecer um cronograma de ações. "Que não se espere e comece em 2025, o que é prioridade. A ANTT já tem estudos e projetos para que essas obras sejam iniciadas." Entre as pendências da BR-101, citou a necessidade de faixas adicionais, vias marginais e paralelas, pontes e passarelas. Disse que Santa Catarina só tem duas rodovias concessionadas, as BRs 101 e 116, pouco para o tamanho da economia do estado.

Sobre o contorno viário, com data de inauguração para dia 9 de agosto, disse que a principal pendência é o posto da Polícia Rodovi-



ária Federal (PRF), com audiência marcada para o dia 13 de agosto para tratar do assunto.

Análise técnica - O presidente da Federação das Indústrias de Santa Catarina (FIESC), Mario Cezar de Aguiar, enfatizou a responsabilidade conjunta na decisão de renovação do contrato de concessão do trecho norte da BR-101. "É crucial uma verificação técnica criteriosa para assegurar que as propostas tragam os benefícios necessários, evitando o colapso da rodovia até 2048. Precisamos antecipar necessidades de maneira proativa, evi-

tando ações reativas como as quais lidamos hoje, para garantir maior eficiência logística e segurança para os usuários", afirmou.

O presidente da FIESC também questionou a ausência de um cronograma detalhado para a implementação das propostas, solicitou mais informações sobre a implantação do sistema free flow na rodovia e sugeriu a possibilidade de um pedágio variável. A ideia seria aplicar tarifas mais baixas em horários de menor fluxo, redistribuindo o tráfego ao longo do dia e melhorando a eficiência da via.



JUDICIÁRIO

Motorista de aplicativo pode ser suspenso imediatamente por ato grave, mas plataforma deve garantir defesa posterior

Para a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), não existe impedimento para que a plataforma de aplicativo de transporte individual suspenda imediatamente a conta de motorista em razão de ato considerado grave, ainda que a empresa deva oferecer a possibilidade de posterior exercício de defesa visando ao recredenciamento do profissional.

Esse foi o entendimento do colegiado ao negar recurso de motorista excluído da plataforma de transporte por aplicativo 99 por suposto descumprimento do código de conduta da empresa. De acordo com os autos, o profissional teria encerrado corridas em locais totalmente diferentes daqueles solicitados pelos passageiros, sem qualquer justificativa.

Após ter sua ação julgada improcedente em primeiro e segundo graus, o motorista recorreu ao STJ e argumentou que o rompimento do vínculo entre as partes foi feito de forma abrupta, sem notificação prévia e sem respeito ao direito do contraditório e da ampla defesa.



A ministra Nancy Andrighi (foto), relatora, explicou que a hipótese dos autos não envolve relação entre a plataforma e o usuário do aplicativo, motivo pelo qual não é aplicável o Código de Defesa do Consumidor.

Ainda segundo a ministra, até o momento, não foi reconhecida a existência de vínculo empregatício entre os profissio-

nais prestadores de serviços e as plataformas, de modo que a Terceira Turma reconhece essa relação como civil e comercial, prevalecendo a autonomia da vontade e a independência na atuação de cada parte (REsp 2.018.788).

Por outro lado, a relatora lembrou que, atualmente, mais de 1,5 milhão de pessoas trabalham por meio de aplicativos de serviço (dados de 2022 do IBGE), exigindo atenção do Judiciário sobre a possibilidade de um profissional ter sua atividade interrompida por uma decisão sumária, sem ter a chance de se defender ou mesmo saber do que está sendo acusado. Ela também lembrou que, embora as plataformas de transporte individual sejam pessoas jurídicas de direito privado, seu objeto social (o transporte) é de interesse público.

Plataforma

Em relação à notificação prévia do motorista, a relatora destacou que, a depender da situação, a plataforma pode ser responsabilizada por eventuais danos causados ou sofridos por seus usuários, cabendo a ela examinar os riscos que envolvem manter ativo determinado prestador de serviço.

Por isso, para a ministra, sendo o ato cometido pelo motorista suficientemente grave, trazendo riscos ao funcionamento da plataforma ou a seus usuários, não há impedimento para a imediata suspensão do perfil, com possibilidade de posterior exercício de defesa para buscar o recredenciamento.

No caso dos autos, Nancy Andrighi apontou que, após o cometimento do suposto ato grave, o motorista foi informado sobre as razões de sua exclusão da plataforma e pôde, na medida do possível, exercer a sua defesa, ainda que a decisão lhe tenha sido desfavorável.

STJ nega liberdade a homem que jogou carro contra PMs durante tentativa de fuga em Brasília

A presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministra Maria Thereza de Assis Moura, negou o pedido de liminar para que fosse posto em liberdade um homem preso preventivamente por ter jogado o carro contra três policiais militares, durante abordagem realizada na área central de Brasília.

De acordo com a denúncia, em uma madrugada de março deste ano, os policiais determinaram que o homem – supostamente sob a influência de álcool – e uma adolescente saíssem do carro. Os dois chegaram a atender a ordem, mas o homem voltou a entrar no veículo e o jogou contra os agentes, que desviaram e atiraram contra o automóvel. Ele foi preso em flagrante – posteriormente a Justiça decretou a prisão preventiva – e denunciado por tentativa de homicídio, corrupção de menores, resistência e direção sob efeito de álcool.

No recurso em habeas corpus, a defesa alegou que o decreto de prisão não apresentou fundamentação válida para justificar a medida. Também argumentou que haveria imprecisões nos depoimentos dos policiais e que a ação do denunciado não teria causado lesões nos agentes ou danos ao patrimônio público.

Análise mais aprofundada do caso deve ser feita no julgamento de mérito

Em análise preliminar do pedido, a minis-



tra Maria Thereza de Assis Moura(foto) não identificou nenhuma circunstância que pudesse confirmar as alegações da defesa quanto à suposta ilegalidade da prisão preventiva.

A presidente do STJ destacou que, ao negar o habeas corpus e manter a prisão do acusado, o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT) considerou graves a tentativa de fuga em via pública e a atitude tomada contra os policiais – tudo em companhia de uma menor de idade.

“Fica reservado, pois, ao momento do julgamento definitivo o exame mais aprofundado da matéria”, afirmou a ministra ao indeferir a liminar.

O mérito do recurso em habeas corpus ainda será analisado pela Quinta Turma, sob relatoria do ministro Messod Azulay Neto.

TRF1 decide que CNH digital é válida como documento de identificação em concurso da Polícia Federal

A 5ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) garantiu o direito de um candidato ao cargo de escrivão da Polícia Federal que foi eliminado do certame porque apresentou Carteira Nacional de Habilitação (CNH) digital como documento de identificação na realização do Teste de Aptidão Física.

Em seu recurso ao Tribunal, a banca organizadora do certame sustentou que a eliminação do candidato não foi ilegal. Isso porque, conforme o edital do certame, a CNH digital não seria aceita como documento de identidade.

Ao analisar o caso, o relator, juiz federal



convocado Emmanuel Mascena de Medeiros, destacou que a CNH, expedida em meio físico ou digital, conforme estabelecido em lei, tem fé pública. Além disso, equivale a documento de identidade em todo o território nacional.

Ele ressaltou, ainda que não há dúvidas à necessidade de total obediência ao edital do condutor do certame, o qual se faz lei entre os candidatos e a banca examinadora. Entretanto, disse que a legalidade deve ser analisada sempre em concomitância com os princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

A decisão do Colegiado foi unânime acompanhando o voto do relator.

CNH vale como documento de identificação

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu artigo 159, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), expedida em meio físico e digital, de acordo com as especificações do Contran, atendidos os pré-requisitos estabelecidos, conterá fotografia, identificação e número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

LEGISLATIVO



15 anos: PL pretende alterar o CTB para aumentar a validade da CNH

Modificar, novamente, os prazos de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Esse é o tema do Projeto de Lei 2635/24 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Aureo Ribeiro (SOLIDARI/RJ), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro para aumentar a validade da CNH, novamente, de acordo com a faixa etária do condutor. Além disso, pretende mudar as regras para pagamento das taxas administrativas cobradas pelo órgão executivo de trânsito em decorrência da renovação do documento.

De acordo com o PL, a renovação da CNH passaria para: a cada 15 anos, para condutores com idade inferior a 50 (cinquenta) anos; cada 7 anos, para condutores com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos e inferior a 70 (setenta) anos; e a cada 3 anos, para condutores com idade igual ou superior a 70 (setenta) anos (nessa faixa etária não teria modificação).

Atualmente, a validade máxima da CNH é de:



10 anos, para condutores com idade inferior a 50 anos; 5 anos, para condutores com idade igual ou superior a 50 anos e inferior a 70 anos; e 3 anos, para condutores com idade igual ou superior a 70 anos.

O PL determina também que os condutores acima de 50 anos tenham direito a desconto de 60% na taxa administrativa cobrada pelo órgão executivo

de trânsito em decorrência da renovação da CNH.

Justificativa

Conforme o autor da proposta, o projeto de lei busca elevar os prazos de renovação da CNH. Dessa forma, alinhando-os com as melhores práticas internacionais e com os avanços da medicina, da tecnologia e da segurança viária observados nas últimas décadas.

Entendimento contrário, e baseado em evidências científicas, tem o Dr. Flávio Emir Adura, diretor científico da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet). Para ele, os atuais prazos de validade o exame de aptidão física e mental para condutores já são inapropriados para a segurança nos deslocamentos e a ampliação é totalmente despropositada e temerária. “Legislações desprovidas de fundamentos acadêmicos consagrados expõem a população de usuários das vias brasileiras ao risco de mortes, ferimentos e incapacidades definitivas”, explica.

Senado aprova projeto que torna infração estacionar em guia rebaixada para pessoas com deficiência

O Senado aprovou o projeto de lei (PL 1211/19), de autoria do senador Fabiano Contarato (PT-ES), que torna infração gravíssima estacionar em frente a guia rebaixada de acesso para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A aprovação da medida ocorreu por unanimidade ontem (3), na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado, e agora segue para análise na Câmara dos Deputados.

Atualmente, multa-se apenas os veículos estacionados onde há faixa de pedestre ou guia de calçada rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos. A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro.

O PL 1211/2019 altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997). Ele tipifica como infração de trânsito de natureza gravíssima o estacionamento de veículo onde houver guia



de calçada (meio-fio) rebaixada destinada ao acesso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Hoje, essa infração ainda não está prevista pelo CTB.

De acordo com Contarato, que foi delegado de Delitos de Trânsito por mais de 10 anos e ex-diretor-geral do Detran do Espírito Santo, são poucas as intervenções urbanísticas implantadas nas cidades para minimizar as dificuldades sofridas pelos cadeirantes para se deslocarem com independência. “Essa é uma lei necessária, não é raro vemos veículos

bloqueando o acesso a rampas. Esse comportamento antissocial e até desumano merece punição exemplar”, afirma.

Para valer, o projeto ainda precisa passar pela aprovação na Câmara dos Deputados e, posteriormente, sanção do Presidente.

Após isso, estacionar em guia rebaixada para acesso de pessoas com deficiência passará a ser infração gravíssima. A multa será de R\$ 293,47 e sete pontos na carteira. O veículo ainda estará sujeito a remoção para o pátio do órgão de trânsito.

Deputado quer CNH especial para quem dirige carro automático

É comum encontrar motoristas que relatam dificuldades em dirigir carros com transmissão automática, muitos se acostumaram com a troca de marchas, posição dos pedais e o acionamento da embreagem. E quando são colocados em um veículo automático, podem se sentir “perdidos”. Da mesma forma, existem aquelas pessoas que preferem o automático ou possuem limitações e precisam conduzir carros mais tecnológicos. Pessoas com deficiência ou PCD, por exemplo, sofrem para utilizar um câmbio manual de forma eficaz e segura. Sendo a única solução um automóvel com transmissão automática ou automatizada.

Com todo o avanço da tecnologia e aumento de dispositivos eletrônicos no veículo, o deputado Felipe Saliba (PRD/MG) criou um Projeto de Lei que propõe a prova prática da CNH sendo também em carro automático, com o objetivo de garantir que os futuros condutores estejam preparados para conduzir os dois tipos de veículos, e sabendo lidar com a variedade de equipamentos e sistemas presentes nos veículos atuais.

Como funcionaria

Hoje, ao tirar a primeira habilitação, o condutor tem permissão de dirigir qualquer veículo (automático ou manual), situação que pode acarretar dificuldades ou até mesmo um acidente, quando falamos de motoristas habilitados em veículos manuais que não acompanham a tecnologia avançada, como câmeras de ré, estacionamento assistido e sensores de presença. Portanto, tornou-se necessário adaptar os métodos de treinamento e avaliação dos condutores.

O PL propõe que durante o período que o condutor ficar com a Permissão para Dirigir ele deverá conduzir apenas o tipo de veículo que treinou e fez a prova prática do Detran. Dessa forma, a intenção é oferecer um período de adaptação gradual, garantindo que os condutores estejam preparados para conduzir os diferentes tipos de veículos de sua categoria de forma segura e responsável quando forem pegar a CNH definitiva.

Acidente entre carro e moto é atropelamento – Mito ou Verdade?

Em tempos de “fake news” – notícias falsas que se propagam com muita rapidez nas redes sociais – é importante que estejamos atentos acerca da veracidade daquilo que encontramos na internet. A propósito, este texto trata de uma suposta mensagem do DENATRAN com o intuito de esclarecer que “a batida em uma moto não é colisão, mas um atropelamento” e que o causador deve adotar providências a fim de não ser injustamente responsabilizado. Seria esta uma verdade ou não passa de mais uma FAKE NEWS?

De acordo com a NBR 10697, que define os termos técnicos utilizados na preparação e execução de pesquisas relativas a acidentes de trânsito e elaboração de relatórios, quando um veículo em movimento sofre o impacto de outro veículo também em movimento, diz-se que houve uma colisão. Deste modo, fica evidente que o acidente entre um automóvel e uma motocicleta NÃO se trata de um atropelamento.

Nem mesmo um ciclista pode ser atropelado, visto que este também é veículo, classificado como tal no art. 96 do CTB. Sendo assim, um ciclista colide ou sofre uma colisão. O ATROPELAMENTO é aquele acidente no



qual um pedestre ou um animal sofre o impacto de um veículo, estando pelo menos um dos dois em movimento.

Feitas essas considerações, sempre que ocorre um acidente em que um automóvel colide com uma motocicleta, por exemplo, o questionamento é o seguinte: houve vítima?

Não havendo vítima, resta somente a reparação civil do dano causado. Os veículos envolvidos devem ser retirados imediatamente do local se estiverem comprometendo a segurança e a fluidez do trânsito, sob pena de

cometimento de uma infração (administrativa) de natureza média, prevista no art. 178 do CTB.

No caso de vítima, podemos dizer que houve o crime de lesão corporal culposa (art. 303 do CTB) cuja ação depende de representação da vítima (art. 88 da Lei nº 9.099/95) ou no caso de vítima fatal, homicídio culposo na direção de veículo automotor (art. 302 do CTB).

É óbvio que em ambos os casos o órgão de trânsito/polícia deve ser acionado para realizar os procedimentos

necessários. O problema narrado no texto falso que vem sendo divulgado talvez tenha ocorrido pelo fato de algumas pessoas com receio das eventuais consequências de multas de trânsito tentem resolver o imbróglio ali mesmo no local, sem produzir nenhuma prova, sobretudo aquela concebida pelo órgão, de modo a evitar complicações futuras.

Todavia, o que se espera daquele que se envolveu em acidente de trânsito é que permaneça no local a fim de prestar o devido socorro e as informações aos órgãos competentes. Inclusive, deixar de prestar tais informações é infração gravíssima com multa no valor de R\$ 1.467,35 (art. 176).

Por fim, havendo um acidente, uma colisão com motocicleta, por exemplo, deve ser acionado o resgate e o órgão de trânsito/polícia, que é o procedimento correto. Evidentemente serão atribuídas as devidas responsabilidades, mas nos limites estabelecidos na própria lei e sem nenhum tipo de abuso por parte daquele que se acidentou e pretenda indevidamente se aproveitar da situação como insinua o texto falso, ou mesmo do causador que queira se eximir de suas obrigações.

Veja 5 atitudes que rendem multa de quase R\$ 3 mil e, pior, colocam a sua vida em risco

Seja você condutor, passageiro, motociclista, ciclista e pedestre, estar no trânsito já significa estar em risco. Em alguns momentos mais em outros menos. E, pior, a sua segurança não depende só de você. Por esse motivo, listamos 5 atitudes (ou infrações de trânsito) que rendem multa de quase R\$ 3 mil e, pior, colocam a sua vida e a dos demais usuários do trânsito em risco.

Dirigir sob efeito de álcool ou substância psicoativa que gere dependência

Conduzir sob efeito de bebida alcoólica, conforme a Legislação em vigor é um ato criminoso. Apesar disso, mais de 50% dos acidentes de trânsito no Brasil, envolvem alguém alcoolizado.

Promover ou participar de competição não autorizada, exibição demonstração de perícia

Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autori-

dade de trânsito com circunscrição sobre a via também é uma infração que tem multa de R\$ 2.934,70.

Nesses casos se encaixa, por exemplo, o condutor que usa o veículo para realizar “cavalo de pau” para a plateia às margens da via, sem permissão.

Disputar corrida em vias públicas

Aqui se enquadra o famoso racha, uma prática ilegal e extremamente perigosa. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a multa para condutores que participam ou promovem rachas é de R\$ 2.934,70, com recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), remoção do veículo e suspensão do direito de dirigir. A punição dobra em caso de reincidência no prazo de um ano após a primeira multa.

Além disso, a prática de racha em via pública que resulta em morte pode ter pena de cinco a dez anos de prisão. Já em caso de lesão corporal grave, a pena é de três a seis anos. O simples ato de praticar um



racha também se considera crime de trânsito e tem como pena detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Efetuar manobras perigosas, arrancadas, derrapagens, ou frenagens em vias públicas

Essa infração trata-se de ação exibicionista não organizada e também tem multa de R\$ 2.934,70. O ato pressupõe a não existência de outros veículos envolvidos e/ou espectador.

Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem

Essa é uma situação de alto risco no trânsito, por isso a multiplicação da gravidade. Além de infração gravíssima multiplicada por 10 (multa de R\$ 2.934,70), o artigo do CTB prevê que se aplica em dobro a multa prevista em caso de reincidência no período de 12 meses a partir da infração anterior.

Governo de São Paulo lança campanha para reduzir mortes de pedestres

Nos últimos cinco anos, 33.531 sinistros de trânsito tiveram pedestres como vítimas, apenas na cidade de São Paulo. O número de vítimas fatais na capital, na contagem iniciada em 2015, se aproxima de mil. Sem carroceria ou outra estrutura que o proteja, o pedestre é a parte mais vulnerável do trânsito, ao lado de ciclistas e motociclistas. Por isso, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determina que a prioridade na via é de quem está a pé. Mas nem sempre essa determinação tem o respeito devido.

É para falar de respeito e para salvar vidas nas vias públicas que o Governo paulista, por meio do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran-SP), lançou neste mês de julho, uma campanha educativa com o filósofo e professor Clóvis de Barros Filho, primeira parte de uma ampla política que concentrará esforços do órgão, autarquia vinculada à Secretaria de Gestão e Governo Digital (SGGD), pelos próximos anos.

“Civildade é o respeito de um pelo outro. Pratique, respeitando a faixa de pedestres”, diz Clóvis de Barros Filho em uma das peças da campanha, que ficará mais de um mês em circulação. Com uma estratégia robusta de divulgação, que inclui TV, rádio, jornal impresso, mídia digital e externa (mobiliário urbano), a ação educativa terá ainda um Dia D, no dia Internacional do Pedestre, no 8 de agosto, com ações de conscientização desenvolvidas na rua.

Nas diversas mídias pelas quais se

espalhará, a campanha terá três fases, ao final das quais ações de reforço e fiscalização seguirão ativas.

Uma das fases, que ocupará 20% do período de exibição e circulação das iniciativas e peças publicitárias, terá o fim das férias como foco. As outras duas fases, cada uma com 40% da mídia prevista para a campanha, terão motoristas e pedestres como foco. “Toda faixa de pedestres é um sinal. Sinal de respeito”, diz o slogan que finaliza as peças.

“Desenhamos uma campanha educativa para falar à alma do cidadão paulista. Quando as primeiras propostas foram trazidas, o nome do professor Clóvis de Barros Filho foi o que despontou. Juntos, salvaremos vidas. É nosso principal compromisso”, disse o diretor-presidente do Detran-SP, Eduardo Aggio, no evento de lançamento da campanha, na tarde desta terça, na B3.

“A faixa de pedestres representa não apenas um desafio para a integridade física e a vida, mas civilizacional. No dia em que todos respeitarem a faixa de pedestres, teremos alcançado um novo patamar de convivência entre os cidadãos, promovendo um comportamento de civilidade esperado em uma sociedade desenvolvida”, afirmou, lembrando que, ao dar passagem ao pedestre que se encontra na faixa, ele não está apenas exercendo a lei, mas também cumprindo seu papel de cidadão.

CTB: pedestre é prioridade

Ao lado de cidadania, ética é uma boa palavra para resumir a nova campa-



nha do Detran-SP. Foi essa a disciplina ministrada por Clóvis Barros Filho de 2003 a 2014, quando professor da Escola de Comunicação e Artes da Universidade de São Paulo (USP), onde se tornou PhD em Comunicação. E é ela que o filósofo evoca para conscientizar a população sobre o dever de respeitar o pedestre e a faixa.

“Motorista: pare antes de toda faixa. Inclusive daquelas que não têm sinal”, diz o filósofo numa peça em que chama o condutor à responsabilidade. Responsabilidade prevista no Código de Trânsito Brasileiro: o CTB determina que a prioridade na via é de quem está a pé. A prioridade do pedestre é citada no artigo 70 do CTB, enquanto o 214 enquadra o desrespeito à passagem do transeunte como infração grave ou gravíssima.

A infração é grave, com multa de R\$ 195,23 e 5 pontos na carteira nacional de habilitação (CNH), no caso de o pedestre estar em travessia fora da faixa a ele destinada ou atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo. No caso de ser parte de um grupo prioritário (crianças, idosos, gestantes e portadores de deficiência física), de estar sobre a faixa ou em meio à travessia quando o semáforo abrir, trata-se de infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47 e 7 pontos na carteira. Já ameaçar

um pedestre – anote aí o artigo 170 – é infração gravíssima e leva à suspensão da CNH.

Números do Infosiga, no entanto, mostram que muitos esquecem as determinações do CTB.

No estado de São Paulo, de acordo com o portal do Sistema de Informações Gerenciais de Sinistros de Trânsito, do Detran-SP, os pedestres representam o terceiro grupo mais atingido e, no recorte urbano, o segundo grupo, envolvido em um quarto dos sinistros (24,8%) em 2023.

Dados do Sistema Único de Saúde (SUS) confirmam o cenário: nos últimos dez anos, 337 mil internações por sinistro de trânsito tinham, na ficha médica, o nome de um pedestre como paciente, contra 129 mil de ciclistas e 130 mil de ocupantes de automóvel. Em números absolutos, quem anda a pé só perde, em vulnerabilidade, para quem se locomove em cima de uma moto. Mais de 1,1 milhão de motociclistas deram entrada em hospitais públicos na década entre 2014 e 2024.

“Empatia é se colocar no lugar do outro. Inclusive na hora de atravessar na faixa”, diz Clóvis em outro momento, em que chama a atenção do próprio pedestre. Afinal, há sinistros causados por transeuntes distraídos no celular.

Detran de Alagoas passa a emitir cartão de vaga especial para idoso de forma digital

A partir de agora, os cartões de vaga especial para idosos poderão ser emitidos também pelo aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT) ou pelo site da Senatran – Secretaria Nacional de Trânsito. A iniciativa do Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas (Detran-AL) tem como objetivo facilitar o acesso à credencial de estacionamento. Alagoas é o segundo estado do país a disponibilizar o serviço de forma digital. O primeiro foi o Mato Grosso do Sul.

De acordo com Marco Fireman, diretor-presidente do Detran, esse é mais um passo no avanço da digitalização dos serviços do Detran Alagoas.

“Agora fica mais prático e cômodo para os idosos obterem o cartão de vaga especial. Antes dessa funcionalidade, esses condutores precisavam procurar uma superintendência municipal de Trânsito ou, se o município de residência não tiver SMTT, precisavam procurar o atendimento presencial do Detran”,



explicou.

Para fazer a solicitação pelo aplicativo da CDT ou pelo site da Senatran, os usuários precisam ter conta de nível prata ou ouro no GOV.

BR. O cartão de estacionamento é aceito em todo país e tem validade de cinco anos.

Idosos não habilitados também podem ter cartão de estacionamento

Também é possível emitir a credencial de estacionamento para veículos que transportam idosos. Os usuários que não possuem CNH e desejam emitir o documento precisam fazer agendamento para realizar um atendimento presencial no prédio sede do Detran, nas Centrais Já! ou nas Ciretrans do interior.

CARTAS



ÓBVIO

Muito bom o texto do editorial do mês de junho! Verdadeiramente, é sempre bom lembrar que as verdades óbvias sobre os perigos da distração ao volante precisam não só serem ditas, mas repetidas à exaustão até que todos os motoristas compreendam e mudem seus hábitos. Num trânsito que vive já no seu limite, maus motoristas ainda insistem em interagir nas redes sociais enquanto dirigem.

Sandra Nogueira – São Paulo/SP

33 MORTES/DIA

Assustadora a informação de que somente em 2022, 12.058 motociclistas foram vítimas fatais da violência do trânsito brasileiro. Uma média de mais de 33 motociclistas que morrem nas vias brasileiras por dia! É muita gente! Fora a internação de mais de 1 milhão de pessoas no Brasil, vítimas de sinistros envolvendo motos, só em 2023. Esse veículo deveria ser proibido!

Sérgio Coelho – Brasília/DF

LEI SECA

Lembro-me como se fosse hoje da ocasião do lançamento da chamada Lei Seca. Todavia, é lamentável que esses 16 anos ainda não tenham sido suficientes para conscientizar certos motoristas quanto aos perigos da combinação de álcool e volante. Quantos mais terão que morrer para que a população acorde? Parabéns ao presidente do Monatran pelo artigo!

Simone Farias – Rio de Janeiro/RJ

AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

Não entendo o motivo pelo qual os órgãos chamados competentes demoram tanto para regularizar certos requisitos da lei. Essa demora em realizar a avaliação psicológica para o motorista infrator é mais uma destas situações lamentáveis. Quantas vidas não teriam sido salvas? Por que tanta demora? Certas pessoas simplesmente não deveriam ter a oportunidade de segurar em um volante por pura incapacidade!

James Gonçalves – Curitiba/PR

CAOS

Sempre direto ao ponto, o doutor José Roberto Dias mais uma vez acertou em cheio em sua abordagem! Infelizmente, é lamentável que o anonimato das ruas revele o caráter da nossa nação. A falta de empatia pelo próximo e de respeito à legislação vigente são alguns dos muitos sinais da nossa deterioração. O pior é que o resultado vem em forma de dor e morte.

Aline Ale – Campo Grande/MS

FUGA

Uma análise de comportamento impressionante do Dr. Dirceu em seu último artigo. Realmente, o que mais se observa são crianças grandes brincando com seus veículos, sem parecer ter noção das consequências de seus atos. E o pior, quando o desastre vem, ainda optam pela fuga da responsabilidade, sem culpa, sem o menor remorso, sentimento ou solidariedade.

Juliana Farina – Belo Horizonte/MG

CNH GRATUITA

Santa Catarina sempre dando o exemplo! Fiquei muito feliz com a notícia da aprovação do programa CNH Emprego na Pista. Com certeza fará a diferença na vida de muitos trabalhadores. Gostaria de dar os parabéns a todos os envolvidos, especialmente ao Detran que tem atuado muito fortemente para esse resultado.

Egídio Pereira – Florianópolis/SC

JUSTIÇA

A possibilidade do irresponsável do Caso Jaguar aguardar recursos em liberdade, mesmo sendo condenado pela morte das jovens Amanda e Suelen, só confirmam a minha desesperança com a chamada “justiça”. Embora a prisão não as traga de volta à vida, pelo menos serviria de exemplo para outros bandidos embriagados que insistem em assumir o risco de matar ao volante.

Caroline Lima – São José/SC

CINTO

Sinceramente, não consigo entender como quase 300 condutores são multados por hora no Brasil por dirigir sem cinto de segurança. O pior é que sabemos que a maioria dos que se abstém de usar esse imprescindível item de segurança não é flagrado e, consequentemente, não é multado. Não consigo imaginar o que esse povo tem na cabeça.

Carlos Piovani – Porto Alegre/RS

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 204 Ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

“Ou posta ou dirige”: campanha de segurança no trânsito impacta web

Com o objetivo de prevenir acidentes rodoviários devido ao uso do celular durante a condução, o governo da Província de Córdoba, na Argentina, realizou uma campanha de conscientização com anúncios potentes para que os motoristas pensem duas vezes antes de atender uma chamada ou enviar uma mensagem de texto.

Veículos destruídos na sequência de uma colisão com “posts”, que foram representados nos anúncios por ícones do Facebook e WhatsApp, e localizados em vários locais de Córdoba para sensibilizar os motoristas sobre o risco que isso representa.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde, dirigir e usar o celular ao mesmo tempo aumenta em até quatro vezes o risco de sofrer um acidente com graves consequências.

Por esse motivo, é recomendável carregar o telefone no modo silencioso para não sentir a necessidade de atender e não usar o viva-voz, que também é considerado um fator de distração.



ESPAÇO LIVRE

*Alysson Coimbra



A urgência da avaliação psicológica para reduzir mortes no trânsito

O Brasil assumiu o compromisso da ONU de reduzir em até 50% o número de mortes em sinistros de trânsito até 2030. No entanto, estamos cada vez mais distantes de atingir esse objetivo. Pelo contrário, estamos retrocedendo e assistindo ao aumento das mortes e sinistros de trânsito no Brasil. Dados recentes da PRF mostraram que, pela primeira vez desde 2019, o número de mortes devido ao descumprimento da Lei Seca deve aumentar.

A flexibilização das leis de trânsito e o descrédito coletivo do Sistema Nacional de Trânsito têm ultrapassado o limite do aceitável, tornando a situação cada vez mais perigosa. As políticas de educação e conscientização para o trânsito têm se mostrado ineficazes, produzindo apenas mudanças temporárias de comportamento. Isso ocorre porque muitos motoristas estão tomados por problemas emocionais e psiquiátricos, como ansiedade, depressão, alcoolismo e dependência química.

As campanhas educativas, por mais bem-intencionadas que sejam, não conseguem atingir esses motoristas de maneira eficaz. É necessário um enfoque mais profundo e sério na saúde mental e psicológica dos condutores.

A implementação de avaliações psicológicas regulares para todos motoristas surge como

uma medida urgente e extremamente eficaz, na medida em que irá suprir vazios e necessidades que corroboram a adoção de práticas inseguras no trânsito. A psicologia do tráfego tem como foco o comportamento humano apresentado dentro de um sistema onde automóveis e pessoas interagem. Ao promover a adoção de ações racionais e permanentes nesse ambiente coletivo, ela permite a replicação desse modelo comportamental em todos os demais ambientes de convívio, impactando positivamente na sociedade.

Países como Espanha, França e Austrália já adotaram a avaliação psicológica obrigatória para motoristas, a partir da leitura da mudança dinâmica do comportamento global de nossa população, e já relataram uma redução significativa nos acidentes de trânsito. Esses exemplos internacionais demonstram que essa medida pode salvar vidas e melhorar a segurança viária, mitigando tragédias e gerando desenvolvimento.

Prioridade

No Brasil, o Sistema Nacional de Trânsito precisa ser uma pauta prioritária, especialmente diante do colapso da Previdência Social e do Sistema Único de Saúde, que não conseguem mais suportar os custos decorrentes dos acidentes de trânsito.

A insegurança no trânsito retira cerca de R\$ 21 bilhões da economia brasileira todos os anos, segundo levantamento realizado pelo Centro de Liderança Pública. A redução de sinistro implica na diminuição dos custos com tratamentos de saúde, previdência e prêmios de seguros. Menos acidentes resultam em menos internações hospitalares, cirurgias e tratamentos de reabilitação. Dessa forma, aliviando a pressão sobre o sistema de saúde e reduzindo os gastos públicos e privados, além de reduzir a perda de força produtiva.

A implementação de políticas públicas eficazes, como a avaliação psicológica para motoristas, será inegavelmente o segredo do progresso econômico de países que conseguirem perceber que investir na prevenção é muito mais lucrativo que gastar com o problema.

Exemplos internacionais mostram que essa medida é eficaz, e a realidade brasileira exige ações imediatas. Continuar negligenciando esses fatos é inaceitável, e é hora de nossos gestores saírem da zona de conforto e adotarem medidas eficazes para garantir a segurança viária e a saúde pública coletivamente, através de políticas públicas amplas e norteadas pelo desejo de reduzir tragédias e gerar riquezas.

*Alysson Coimbra é coordenador da Mobilização Nacional de Médicos e Psicólogos Especialistas em Trânsito

Número de condutores que precisam de óculos ou lentes de contato para dirigir quase duplica no Brasil



O número de brasileiros com restrições na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) em decorrência de problemas de visão quase dobrou entre 2014 e 2024. Os dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) foram analisados pelo Conselho Brasileiro de Oftalmologia (CBO). Assim, mostrando a importância dos cuidados com a visão para evitar acidentes nas vias e rodovias do País.

Até 2014, eram 14,4 milhões de CNHs que registravam a exigência de que seus portadores conduzissem veículos obrigatoriamente com o uso de óculos ou lentes de grau para dirigir. Nesse grupo, também constavam aqueles com restrição para dirigir após o pôr do sol e os que tinham anotação de visão monocular. Em 2024, esse total já alcança os 25,4 milhões – um aumento de 77%. No mesmo período, o crescimento no número total de condutores habilitados foi de 33%.

Atualmente, as restrições visuais respondem por 91% de todas as anotações aplicadas às 27,9 milhões de CNHs emitidas no Brasil.

“Os dados mostram a relevância da saúde ocular para a população e reforçam a necessidade de prevenção e diagnóstico precoce de doenças como mecanismo para melhorar a qualidade de vida e a segurança das pessoas”, avalia Wilma Lélis, presidente do CBO.

Fatores

Na avaliação da entidade, diversos fatores contribuem para a crescente demanda por

cuidados oculares para os motoristas e o uso de óculos para dirigir. O envelhecimento da população, a exposição prolongada às telas de celulares e computadores, o aumento da incidência de doenças crônicas (diabetes, hipertensão, estresse) e os maus hábitos de vida (alimentação inadequada, sedentarismo, obesidade) contribuem para o surgimento de problemas de saúde relacionados à visão. Esses elementos enfatizam a importância da prevenção e do diagnóstico precoce de doenças oculares.

O mapeamento divulgado pelo CBO indica que Rio Grande do Norte, Paraíba e Rio de Janeiro são os que apresentam hoje, proporcionalmente, maior volume de CNHs com restrições em relação à população total de condutores. Nesses estados, os números absolutos são, respectivamente, de 390 mil (42% dos condutores), 371,8 mil (38%) e 2,1 milhões (34%). Já o Acre, que concentra 56,4 mil registros, possui a menor proporção no panorama nacional. No estado, 20% dos condutores apresenta alguma restrição visual para conduzir veículos.

Contudo, quando se compara a situação de 2014 em relação a 2024 o cenário muda. Os estados onde o aumento percentual de condutores com restrições foi mais significativo são: Goiás, com 129%; Tocantins (128%); Roraima (125%); Mato Grosso (120%); Acre (119%); Amazonas (110%); Rondônia (103%); Alagoas (103%); Maranhão (102%); e Piauí (100%). No extremo oposto, surge o Distrito Federal, com 40%.

O Conselho Brasileiro de Oftalmologia também analisou os tipos de anotações relacionadas à visão presentes nas CNHs dos motoristas brasileiros. Entre as mais frequentes, se destacam, a obrigatoriedade do uso de lentes corretivas, com cerca de 25 milhões de motoristas. Na sequência estão as restrições associadas à visão monocular, com 351 mil casos. Em terceiro lugar, com 152,1 mil casos, estão os condutores impedidos de dirigir após o pôr-do-sol.

Aptidão visual

O pedido de inclusão de anotações na CNH é feito pelo médico do tráfego ao final da avaliação prévia exigida para a concessão ou renovação da CNH. No exame, o especialista analisa as condições do candidato de conduzir um veículo, sem oferecer perigo para outros motoristas, passageiros e pedestres.

Entre outras aptidões físicas, analisa-se a acuidade visual, o campo de visão, a capacidade do candidato de enxergar à noite e reagir prontamente – com resposta rápida e segura – ao ofuscamento provocado pelos faróis dos demais veículos. Além disso, a capacidade de reconhecer as luzes e sua posição dos semáforos.

Ao identificar a existência ou sintoma de deficiência de visão, o médico do tráfego orienta a busca por uma avaliação especializada. Nesse momento, um oftalmologista deve realizar a avaliação, para que ocorra o diagnóstico exato do problema e a respectiva prescrição do tratamento.