

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Desafios do trânsito brasileiro
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Dicas de Direção
Defensiva

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Agente de distúrbio orgânico
e comportamental

PÁGINA 7

**CTB sofrerá nova
modificação:
aprovação da MP
segue agora para
sansão**

PÁGINA 9

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MAIO DE 2023 - ANO 14 - Nº 160

Selo e Carimbo comemoram os 10 anos do **MAIO AMARELO**



Durante a cerimônia de abertura do Movimento Maio Amarelo, realizada no dia 2 de maio, na sede do Ministério dos Transportes, em Brasília/DF, a Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito), o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária e os Correios lançaram em homenagem aos 10 anos do Movimento Maio Amarelo, o selo personalizado e o carimbo comemorativo dos 10 anos do Maio Amarelo. (Página 4)

**Placas podem voltar a ter
nome da cidade e estado**

PÁGINA 11

**Como se forma o
congestionamento fantasma?**

PÁGINA 16

**Confiar o veículo a pessoa
não habilitada é crime**

PÁGINA 12

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa. **SE BEBER NÃO DIRIJA.**



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
CAMINHÕES



ALTURA MÁXIMA
PERMITIDA



PROIBIDO
PARAR E
ESTACIONAR

EDITORIAL

Tecnologia e Mobilidade

Que a tecnologia nos traz grandes benefícios na vida pessoal, profissional e no dia a dia para nossa locomoção, não temos como negar. No entanto, é preciso ficarmos atentos ao excesso do seu uso. Estudos comprovam que o excesso da presença da tecnologia no dia a dia pode afetar o comportamento das pessoas, fazendo do uso de celulares, por exemplo, um vício cada vez mais comum, o que resulta em efeitos nocivos na memória e na atenção das pessoas.

Igualmente perigosos, são os danos causados à mobilidade urbana, uma vez que além das ligações, o simples ato de escrever uma mensagem pode tirar a atenção do volante de forma significativa.

De acordo com a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), na lista entram, também, os danos cognitivos. E isso se reflete diretamente no número de sinistros no trânsito.

Cada dia mais, a ciência tem mostrado que dirigir é um ato que exige muito do condutor. Segundo especialistas, a 60 km/h, cada segundo de distração significa percorrer 17 metros sem olhar devidamente para o que está acontecendo no trânsito.

“Em velocidades maiores, como a 100 km/h, cada um segundo olhando para a tela do celular, significa dirigir 27 metros às cegas. Já, a 110 Km/h, serão 30 metros para cada segundo de distração. Ou seja, em vias urbanas tem situações onde para ler uma mensagem que foi postada numa rede social, o condutor pode passar uma quadra inteira sem dar a devida atenção para aquilo que está na sua frente”, alertam os especialistas.

Os impactos do excesso do uso do celular ao volante podem ser percebidos não apenas nos motoristas, mas também em pedestres.

Em 2020, na cidade de Yamato, no Japão, foi aprovada a proposta de vetar o uso de smartphones ao caminhar, já que este fato tem sido associado tanto ao aumento de colisões entre pedestres quanto de graves casos de atropelamento, resultando na criação da Lei Antismartphone.

Na China, a cidade de Chongqing adotou calçadas com divisão entre pedestres que usam e que não usam celular, com o objetivo de reservar uma área para as chamadas “smombies”, ou zumbis de smartphone – pessoas que frequentemente se deslocam

a uma velocidade mais lenta de caminhada e com a cabeça voltada para baixo.

Também houve a implantação de semáforos visuais no chão, para facilitar que os pedestres percebam a luz colorida dentro do campo visual restrito. O objetivo é evitar acidentes em meio à distração. A cidade sul-coreana de Seul também apostou nesse modelo adaptado de semáforo.

O estudo enfatiza ainda que tais ações manifestam o esforço para se adaptar a um novo cenário quanto para reduzir o número de acidentes. Dessa forma, evidenciando o quanto chamar a atenção de quem usa o celular pode exigir boas doses de criatividade.

No entanto, o levantamento conclui que, provocar mudanças de comportamento em larga escala exige o emprego de investimentos constantes a médio e longo prazos.

Por esta razão, reforçamos nossa luta ao lembrar que as campanhas em prol de um trânsito mais humano e seguro devem ser permanentes e não engessadas em meses específicos ou semanas pré determinadas. Todo o dia é dia de falar de trânsito, todo mês é tempo de valorizar a vida!

NOTAS E FLAGRANTES



GAME

A Secretaria de Mobilidade Urbana (SMMU) de Porto Alegre/RS, por meio da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), apresentou o game sobre trânsito Tô Indo.

O jogo educativo foi desenvolvido pela EPTC em conjunto com a Square Pix, estúdio experimental de jogos da rede de educação Ânima. Participaram

alunos do curso de Jogos Digitais do campus Fapa da UniRitter.

Conforme a prefeitura, no game, o participante deve percorrer um trajeto em uma motocicleta e respeitar as regras de circulação e conduta do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O objetivo é chegar ao seu destino com vida e sem multas.

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



VIRA-LATAS

Dois cachorros de rua “provocaram” um acidente com três carros na cidade de Jaraguá do Sul/SC. O engavetamento aconteceu no dia 9 de maio e a situação, no mínimo curiosa, foi flagrada por câmeras de segurança.

Ao avançar na rua, o vira-lata caramelo quase é atropelado por um primeiro carro em alta velocidade, que consegue frear. Porém, ao parar, dois outros carros foram surpreendidos e acabaram batendo um atrás do outro.



De acordo com informações de pessoas que estavam no local, ninguém ficou ferido, inclusive, nem os cachorros, que saíram assustados em disparada da avenida.

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

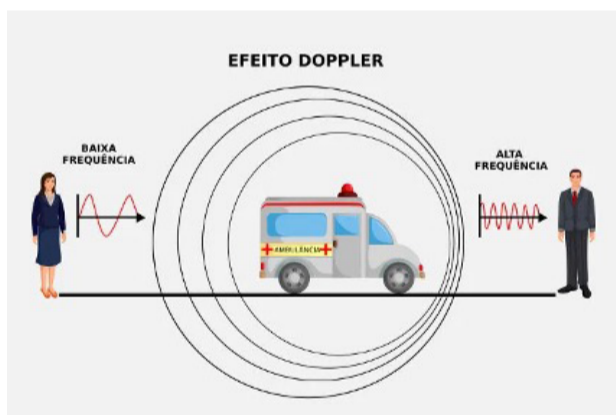
Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.



Desafios do trânsito brasileiro

NOVOS RADARES

Uma nova tecnologia de radares já está em implementação nas grandes cidades e permite fiscalizar a velocidade do veículo até 50 metros antes e depois de onde está instalado o equipamento. Além de medir a velocidade, os novos radares conseguem detectar conversões irregulares, mudanças de faixa não permitidas, parada sobre a faixa de pedestres e passar sob sinal vermelho. E também, em alguns casos, até condutor manuseando o celular.



EFEITO DOPPLER

Para fiscalizar a velocidade antes e depois de onde está instalado o equipamento, os radares modernos estão utilizando uma tecnologia baseada na detecção do efeito Doppler, que detecta a variação na frequência das ondas sonoras quando um veículo se aproxima ou se afasta do dispositivo. Assim, se durante a aceleração o veículo passar da velocidade permitida, poderá haver a autuação. É a fiscalização ganhando mais eficiência.

O Brasil sofre com um grande desafio no transporte urbano. Um país com cidades densamente povoadas, de transporte público deficitário, principalmente nas suas metrópoles, cuja solução passa pelo já insustentável transporte individual, principalmente carros, que ainda vêm fantasiados de status social, por conta do símbolo de conquista pessoal arraigado em nossa cultura.

Para complicar ainda mais, a visão comum do brasileiro sobre o que é o trânsito, reconhece que a rua é um espaço público que, sendo de todos, não é de ninguém. Nela, vale a “lei do mais forte”, que acaba por colocar carros contra carros, carros contra motos e onde o pedestre e o ciclista não têm vez. Com mais de 60 milhões de carros e 25 milhões de motos circulando diariamente neste caos urbano, os acidentes se tornam inevitáveis para os motoristas.

Desta forma, não é de surpreender que o trânsito brasileiro seja o terceiro que mais mata no mundo, segundo a OMS, ficando somente atrás de Índia e China. 1,35 milhão de pessoas aproximadamente morrem anualmente em todo o mundo, sendo esta a oitava maior causa de mortes.

Comportamentos criminosos como beber e dirigir, usar celular ao volante, falta de respeito à sinalização e direção agressiva estão entre as principais causas de óbito.

A alta frequência nos casos de acidentes no trânsito passa então a causar pânico em quem precisa enfrentar diariamente esta “selva”, seja para ir e vir do trabalho, para ir frequentar os estudos ou levar os filhos à escola, ao médico, ou outra situação corriqueira qualquer. Todo episódio que envolve enfrentar as ruas torna-se motivo de apreensão e ansiedade.

São os motociclistas os mais prejudicados, chegando por vezes a ultrapassar os 50% dos casos de acidentes. Em geral são homens jovens que compõem a maior parte deste perfil, podendo se falar em um padrão, de acordo com levantamentos da plataforma DataSUS. Este é o banco de dados que cadastra todos os atendimentos feitos na rede pública de saúde, como hospitais e prontos-socorros.

Sendo mais baratas de se adquirir e rápidas para o trânsito da cidade, foram a solução perfeita para muitas pessoas conseguirem se lançar no mercado de trabalho. Isso, principalmente com o aumento da demanda por delivery, muito por conta da pandemia. E também do momento econômico do país, que acabou empurrando mais pessoas para o trabalho informal, precisando de uma saída barata e rápida do desemprego.

Conforme especialistas, deve-se repensar todo o conceito de educação para o trânsito. Se pararmos para analisar, as próprias autoescolas não instruem para uma educação no trânsito, mas apenas para a obtenção de uma habilitação para dirigir, que na prática se traduz por passar por uma prova.

Por fim, por causa de acidentes, motoristas trabalhadores deixam de trazer o sustento para suas casas, famílias perdem parentes e pessoas incapacitadas são obrigadas a conviver com a dor. Além dos traumas físicos, ficam os traumas psicológicos. E é contra tudo isso que temos lutado há tantos anos e, em mais um Maio Amarelo, precisamos falar que falta às autoridades competentes justamente um olhar atento para o trânsito, que cada dia mais enfrenta novos desafios.

MAIO AMARELO 10 ANOS: Correios lançam Selo e Carimbo comemorativo

Durante a cerimônia de abertura do Movimento Maio Amarelo, realizada no dia 2 de maio, na sede do Ministério dos Transportes, em Brasília/DF, a Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito), o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária e os Correios lançaram em homenagem aos 10 anos do Movimento Maio Amarelo, o selo personalizado e o carimbo comemorativo dos 10 anos do Maio Amarelo.

Os Correios, que detêm a maior frota logística em âmbito nacional, possuem uma representatividade quando o assunto é trânsito. A estatal reforçará, ao longo deste mês e até setembro deste ano, diversas atividades internas voltadas aos empregados para tratar de assuntos como normas de segurança na condução de veículos, direção defensiva, boas práticas, sensibilização e conscientização dos condutores para um comportamento responsável no trânsito.

O CEO do OBSERVATÓRIO, Paulo Guimarães, destacou o objetivo



geral e o foco do Movimento Maio Amarelo este ano: “A campanha foi produzida a partir de um movimento de toda a sociedade, e esse movimento é composto pelas mais diversas esferas de toda a sociedade. Este ano faremos um chamamento. ‘No trânsito, escolha

a vida’, que embasa toda essa campanha e que tem o objetivo de chamar a atenção da sociedade na questão de fazer boas escolhas. E iremos fazer uma provocação diferenciada. A partir de agora, a gente começa a estimular a sociedade, estimular as pessoas a

costrar comportamentos das pessoas que estão ao seu redor”.

Representando o presidente da estatal, o diretor de Operações dos Correios, Temístocles Júnior, ressaltou o papel de conscientização que a empresa tem realizado junto aos empregados. “Como única instituição presente em todos os municípios brasileiros, detentora da maior frota logística do Brasil, com mais 23 mil veículos próprios circulando todos os dias pelas nossas ruas, avenidas e estradas, é de suma importância o desenvolvimento de ações de prevenção de acidentes e de promoção de educação viária. Regularmente, todos os empregados que conduzem os veículos dos Correios passam por treinamento de direção defensiva, legislação de trânsito e primeiros socorros. Também incorporamos tecnologias de segurança nos veículos e temos a meta de renovar, a cada quatro anos, 100% da nossa frota”, disse o diretor.

Paraná: Governador Ratinho Junior delega rodovias à União

Neste mês de maio, o governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior esteve em Brasília com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e com o ministro dos Transportes, Renan Filho. Na ocasião assinou o que é o maior projeto rodoviário em andamento no País – o documento que delega as rodovias estaduais do Paraná ao governo federal para a realização da nova concessão à iniciativa privada.

O documento permite à União incluir cerca de 1,1 mil quilômetros de trechos de rodovias do Paraná no pacote a ser leiloadado, de um total de 3,3 mil quilômetros que ficarão sob a responsabilidade da iniciativa privada pelos próximos 30 anos. Nos primeiros dois anos, serão realizados serviços de recuperação das rodovias. Já a partir do terceiro ano começarão efetivamente obras de duplicação, implantação de novas faixas e outras intervenções. Dessa forma, somando cerca de R\$ 19 bilhões de investimentos nesses lotes e mais de R\$ 50 bilhões no projeto todo.

De acordo com informações da Agência Estadual de Notícias, a publicação do edital dos dois primeiros lotes deverá acontecer no dia 16 de maio, com leilão marcado para os dias 24 de agosto e 16 de setembro, na Bolsa de Valores. As novas concessionárias deverão assumir

as estradas dos dois primeiros lotes no último trimestre de 2023.

Tripé de base

A Agência Estadual de Notícias informou, ainda, que o modelo mantém os três principais pontos defendidos pelo Governo do Paraná. Assim, aliando preço justo e disputa pela menor tarifa, garantia de obras e ampla concorrência. E, também, que a elaboração do programa de concessões foi objeto de um amplo estudo técnico e consulta pública, com milhares de colaborações de usuários. Foi o recorde de um processo conduzido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

“Estamos falando do maior projeto do Brasil e da América Latina. São 3,3 mil quilômetros de concessões, sendo 1,8 mil quilômetros de duplicações. É importante para a infraestrutura do Paraná, que vem se consolidando como central logística pela ligação entre estados do Sul e Sudeste, mas são concessões importantes para o desenvolvimento nacional. O modelo do passado, com altas tarifas e poucas obras, era ruim. Esse modelo que construímos é inovador”, enfatizou o governador do Paraná.

Segundo ele, existe a expectativa de redução nas tarifas que vão a leilão de 20% a 30% em relação ao modelo

anterior. Deve-se ampliar o valor em benefício dos usuários com a disputa pelas concessionárias. “A iniciativa viabiliza as obras necessárias para o desenvolvimento socioeconômico do Estado. Dessa forma, melhorando as condições de trafegabilidade e segurança dos usuários, consolidando o Paraná como a grande central logística da América do Sul”, acrescentou.

Exclusividade

Com o objetivo de implementar o programa rapidamente, o Governo do Paraná, por meio da Secretaria de Infraestrutura e Logística e do Departamento de Estradas de Rodagem, apresentou ao novo Ministério dos Transportes, em janeiro, o modelo construído exclusivamente para o Estado – sem outorga e com disputa livre na tarifa. Além disso, sugeriu ajustes, como flexibilização do cálculo de aporte e participação efetiva no grupo de trabalho que tratará da utilização dos recursos aportados. “O Estado vai fazer dois roadshows apresentando os editais para o setor nos próximos meses. Ou seja, é uma grande disputa. Ela vai atrair investidores internacionais, e estamos dispostos a apresentar todos os detalhes”, destacou e finalizou o secretário de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex.



Ricardo Stuckert



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Dicas de Direção Defensiva

A Direção Defensiva reduz em até noventa por cento os acidentes de trânsito. É o que se pode concluir da leitura de estudos recentes, como os publicados pela National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA.

Afirmam os especialistas da NHTSA que situações de risco são perfeitamente evitadas para os que seguem os princípios da segurança automobilística. Foram tranquilizadores ao demonstrarem que poucas e constantes atitudes são suficientes para criar um hábito e uma consciência de respeito e segurança no trânsito.

Para esses especialistas, o condutor responsável deve se apoiar em três pilares: respeito as Leis, bom senso, e precaução. Dessa forma se esquivará das trágicas estatísticas que se repetem pelo Mundo.

Aos que respeitam o próximo e pretendem se proteger vão aí algumas importantes dicas. A primeira delas é lembrar que a responsabilidade ao volante do veículo é exclusiva do condutor. Parece óbvio, mas deve-se estar sempre alerta a esse princípio e atento aos pedestres, ciclistas, motociclistas, demais veículos, seus condutores e passageiros.

Todos sabem, mas não custa nada repetir, beber e dirigir ou consumir drogas ao volante é crime. Sempre há uma alternativa para quem está transitoriamente impedido de dirigir e precisa se transportar.

Outra situação que inabilita, momentaneamente, o condutor é quando está cansado ou com sono, como após jornadas prolongadas de trabalho ou diversão. Em tais circunstâncias não se dirige, pois o efeito pode ser semelhante ao uso de álcool ou droga.

O mesmo ocorre ao se fazer uso de remédios, principalmente os tarjados, ocasião que se deve ter atenção redobrada, pois é provável que se cometa erros ao transitar. Em tais situações, consulte sempre o seu médico.

O condutor preventivo conhece o limite aceitável de risco e está sempre alerta para não se distrair. Evita tirar os olhos da via para comer, ler uma mensagem de texto ou encontrar e usar seu telefone.

Da mesma forma, usa com ponderação os sistemas de localização, evita manipular telas ao dirigir, e só faz isso quando estaciona, antes de começar uma jornada e se guia pelo sistema de áudio, pois sabe que no trânsito os segundos valem vidas. Por tais motivos considere sempre o imponderável, como o motorista à sua frente parar inesperadamente. Pesquisas mostram que o tempo médio de escape no trânsito é de um segundo ou menos.

Nesse sentido recomenda-se dirigir estratégica-

mente - ou para os outros - como se dizia no passado. Nas vias é importante manter uma distância crítica dos demais veículos. Assim evite, sempre que possível, grudar no veículo da frente e pronto para parar seu veículo com segurança e a qualquer momento. Previ-na-se, e mantenha-se focado na direção, sem qualquer tipo de distração.

Isto é especialmente verdadeiro em condições climáticas adversas. Fique pelo menos três segundos atrás do veículo que está adiante. É muito simples calcular tal distância. Basta olhar o carro que vai a sua frente e verificar se tem a visão do pneu tocando a pista. Se sim, a distância lhe permitirá um escape, se não diminua a sua velocidade até ficar em segurança na via.

Mas, preste muita atenção, nada disso adianta se dirigir muito rápido! O excesso de velocidade está envolvido em aproximadamente um terço de todas as mortes causadas por veículos motorizados há mais de duas décadas. Simplificando, o excesso de velocidade é perigoso, mesmo que não haja mais ninguém ao seu redor. No volante, o relógio e os compromissos inadiáveis, são os piores inimigos. Se está atrasado e com pressa use alternativas sempre disponíveis, mas não coloque a vida de terceiros e a sua em estado de vulnerabilidade.

Fique de olho nos cruzamentos, onde ocorrem frequentes acidentes. Motoristas distraídos ou com pressa podem furar os faróis, ou acelerar e passar no amarelo. Lembre: cautela e caldo de galinha não fazem mal, evite se aventurar em uma roleta russa passando no amarelo. Respeite a Lei e dê o exemplo, atitude que hoje em dia algumas supremas autoridades não o fazem.

Pratique a direção defensiva para ajudar a evitar acidentes. Faça o que tudo mundo hoje faz, só entre no carro com as crianças no banco de trás, e as menores em suas cadeirinhas de segurança e todos com cintos afivelados, só depois gire a chave ou aperte o botão de ignição. Antes de partir verifique os retrovisores, a tela de seu veículo e com toda atenção use a ré, se preciso, e vá em frente.

Perguntaram-me o que é direção defensiva, lhes respondi que é caridade sob a forma de amor ao próximo. Pratique-a!!!

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

ANTT apresenta prioridades para 2023 na Câmara dos Deputados

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresentou, no dia 17 de maio, para a Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, as principais ações, o funcionamento e as prioridades para o ano de 2023, além dos projetos previstos para os próximos três anos. O objetivo foi fazer a prestação de contas e mostrar como a Agência trabalha para garantir a melhoria constante da prestação de serviços de transporte terrestre em cada modal regulamentado.

O diretor-geral, Rafael Vitale, fez um breve resumo sobre as concessões rodoviárias, ferroviárias, transporte de passageiros e de cargas. No setor das concessões rodoviárias, o Brasil tem hoje mais de 13.023 km concedidos à iniciativa privada, e com mais 12 projetos em andamento para a ampliação das concessões e melhorias das rodovias para outras regiões.

As autorizações ferroviárias foram marco, com grande relevância de apoio para as minerações e o agronegócio, com mais de 100 requerimentos e 39 autorizações até hoje. Além disso, os destaques das concessões ficaram com dois proje-



tos em curso neste ano: Malha Oeste e Ferrovia Centro-Atlântica S.A.

Transporte de passageiros

Sobre o transporte de passageiros, o diretor-geral ressaltou que são mais de 90 milhões de pessoas transportadas anualmente. Além disso, contou que a Agência tem cerca de 215 empresas regularizadas para efetuar esse serviço.

“Nosso papel é fiscalizar e monitorar quais são as empresas autorizadas para realizar o fretamento, o transporte regular e o semiurbano, para assegurar a qualidade dos

serviços prestados e segurança dos passageiros”, explica Vitale.

Em relação ao transporte de cargas, a Agência se preocupa com as regras para o transporte de produtos perigosos. A explicação é o perigo que esse tipo de transporte apresenta tanto para a sociedade quanto para o meio ambiente. Também afirma que possui amplo diálogo e proximidade com as transportadoras e profissionais autônomos. Atualmente, o país possui mais de 2,7 milhões de veículos de carga cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

Ao final da apresentação, o diretor-Geral convidou os deputados e outras autoridades a conhecerem as instalações da ANTT assim como o funcionamento do dia a dia na Agência. Como, por exemplo, o monitoramento das rodovias pelo Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO), entre outras inovações implementadas em sua gestão.

Um dessas ações inovadoras comentadas, que também é prioridade da ANTT, é a “revolução comportamental” da Agência. Ela impacta diretamente na melhoria da prestação dos serviços, seja na abordagem na pista, na regulação dos contratos de concessão, na fiscalização dos transportes de cargas e passageiros.

“Temos buscado cada vez mais ampliar nossas parcerias e ser transparentes em nossas ações. Dessa forma, nos aproximando do Tribunal de Contas da União (TCU), do Parlamento, dos governos estaduais e municipais. Além disso, mostrando como podemos unir esforços para promover maior segurança e serviços de qualidade quando o assunto é transportes terrestres”, completa Vitale.

PRF, DNIT e Concessionárias discutem conceito “rodovias que perdoam”

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) em Goiás realizou reunião entre DNIT e concessionárias para discutir um novo conceito no trânsito. Além disso, sugerir um protocolo de intervenções simples e de baixo custo que podem reduzir os acidentes de trânsito, preservando vidas. O conceito “rodovias que perdoam” considera a disponibilidade de recursos incorporados na rodovia para evitar acidentes ou, pelo menos, minimizar suas consequências.

Sabe-se que a busca incessante pela redução dos acidentes não reside unicamente na conscientização social, e apesar da necessidade de suscitar na sociedade a responsabilidade de cada um, com mudanças de atitude, é preciso ampliar a visão e abordar a segurança viária sob a perspectiva de

rodovias que perdoam.

O mês de maio, marcado pelo movimento Maio Amarelo, representa a junção dos esforços de vários atores. Dessa forma, unindo o Poder Público, a iniciativa privada e a sociedade civil em prol da conscientização para a redução de acidentes e mortes de trânsito.

CONCEITO “RODOVIAS QUE PERDOAM”

Conforme o antigo MinInfra, rodovias que perdoam são aquelas que permitem que os eventuais erros dos usuários não sejam pagos com a vida ou lesões graves. A premissa básica para termos uma rodovia que realmente perdoe qualquer falha é que ela seja, inicialmente, construída desde seu pavimento a sua geometria, da sinalização



vertical e horizontal as suas defensas, cumprindo rigorosamente as normas de fabricação e instalação dos seus componentes.

De acordo com o ONSV, nas rodovias que perdoam, onde não seja possível uma área de escape para um veículo realizar uma parada segura ou retomar o controle ou a configuração da rodovia apresente riscos para os condutores ou

usuários no entorno, é preciso instalar dispositivos de contenção na lateral da rodovia, com tecnologias que diminuam a severidade do impacto. As normas existem e dão diversas alternativas para o tratamento de obstáculos em rodovias. Nesse sentido, é possível remover, redesenhar, realocar, reduzir a rigidez, ou proteger e sinalizar. (Com informações da PRF)

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Agente de distúrbio orgânico e comportamental

Engarrafamento, lentidão de trânsito levam a perda da liberdade, gera insatisfação, distúrbio comportamental e até doenças.

A irritabilidade é o primeiro sintoma manifesto e é quase sempre uma resposta excessiva a esse estímulo de ansiedade no trânsito. É na realidade uma resposta dos sentimentos do indivíduo. Manifesta-se com maior ou menor intensidade dependendo da formação, caráter, personalidade e uma série de outros fatores.

O aumento do potencial elétrico nas pessoas pode ocasionar perturbações nas funções dos neurotransmissores.

Sabemos que torres de celular, antenas de TV e altos níveis de poluição eletromagnética na atmosfera provocam aumento do potencial bioelétrico que é capaz de provocar alterações nas ligações neuronais e baixa produção de serotonina. Esta substância é além de sedativa, calmante, é aquela capaz de elevar o humor e produzir sensação de bem-estar, conforto.

Na lentidão e no engarrafamento do trânsito com estresse e desvitalização bioenergética, perde-se o controle dos impulsos, ocorre queda da serotonina que por sua vez reduz os neurotransmissores controladores do comportamento explosivo (“diz-se que o indivíduo está com pavio curto”).

Outros fatores psicológicos e psiquiátricos como compulsão, depressão, ansiedade, problemas afetivos, agressividade têm baixa

produção da serotonina. E é essa serotonina elevada que nos mantém alegres, bem-humorados, tolerantes e em equilíbrio. É na realidade um dos mais importantes neurotransmissores.

A perda do controle significa que o nível de serotonina está baixo, podemos aí reagir com distúrbios de comportamento dependendo daqueles fatores psicológicos e psiquiátricos e outros fatores pessoais. Podemos chegar à impulsividade, agressividade e a violência verbal, gestual e física o que, aliás, é hoje muito comum no nosso trânsito.

O distúrbio de comportamento pode manifestar-se também com negligência e imprudência como produto da agressividade.

Tudo isso, causa no motorista envolvido nesse trânsito louco dos grandes centros, dano físico, psicológico e social, tem a saúde comprometida. Doenças primárias afloram, o potencial orgânico fragiliza-se e surgem sinais, sintomas e doenças. A inalação dos poluentes produzidos pela queima de combustível, a condição climática e muitos outros fatores são desencadeantes. Nos portadores de um perfil potencialmente psiquiátrico, os surtos patológicos afloram e podem agravar-se.

É uma das causas do “Road Rage” (fúria no trânsito).

Outros sinais e sintomas podem ser percebidos como: taquicardia (batimento cardíaco acelerado); taquipnéia (frequência respiratória aumentada); extrassístoles

(batimento cardíaco irregular); elevação da pressão arterial; dor no estômago; enjoo; extremidades frias/ e transpiração (suor).

Os que mais sofrem são as pessoas tensas, apressadas e ansiosas.

O que fazer?

Buscar permanentemente o equilíbrio; não buscar explicações para o problema; relaxe; coloque música ambiente; sente-se confortavelmente; faça um alongamento; mantenha o bom humor; converse com o passageiro ou o parceiro de infortúnio; troque gentilezas; coloque uma coisa doce na boca.

Lembre-se que todos que estão no trânsito são parceiros de infortúnio e não inimigos. O auto estímulo, bem como o estímulo de cada um que se encontra na lentidão ou no engarrafamento seja com um sinal positivo, com uma palavra de conforto, com uma simples brincadeira serão certamente agentes atenuantes do desgaste físico, mental e social que todos estão vivendo.

Uma conversa, uma brincadeira, pode aumentar a produção da serotonina e sairmos daquela realidade para momentos felizes como quando nos ocupamos com outra atividade de lazer.

* 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.

Multas de trânsito emitidas pela União podem ser pagas via pix, boleto ou cartão de crédito

Com o objetivo de facilitar a quitação de valores pendentes relacionados a infrações cometidas no trânsito e a regularização imediata do veículo pelos usuários, o Conselho Nacional de Trânsito – Contrans, aprovou resolução que permite a ampliação de formas de pagamento de multas de trânsito emitidas por órgãos autuadores da União.

A partir da norma, as entidades poderão aderir à plataforma digital PagTesouro, da Secretaria de Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda. Dessa forma, será possível efetuar pagamento por

Pix, cartão de crédito e boleto bancário.

“O Governo Federal trabalha por mais digitalização, mais fiscalização e menos mortes e acidentes. O cidadão terá mais facilidade, eficiência no serviço e otimização de tempo, pois não terá somente a opção realizar o pagamento via guia de recolhimento”, afirmou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, que presidiu a reunião do Contrans.

A Resolução 991/23, altera a 918/2022, e consolida as normas sobre os procedimentos para a

aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do artigo 12 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Multas de trânsito emitidas pela União: alternativas e expectativas

Além do pagamento de multas, a ferramenta do Governo Federal, criada por meio do Decreto 10.494/2020, permite o pagamento de outras taxas. Como, por exemplo, custas judiciais, emissão de passaporte, aluguéis de imóveis públicos, serviços administrativos

e educacionais e multas federais.

Antes do PagTesouro, a única opção era emitir uma guia de recolhimento da União (GRU).

Outro efeito esperado da resolução do Contrans é que os órgãos locais de trânsito também passem a aderir à plataforma federal.

“A expectativa é que os departamentos de trânsito em todo o Brasil possam se espelhar nessa decisão e possibilitem a ampliação desse serviço para os motoristas locais”, ressaltou e finalizou o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

Problemas na saúde de motoristas causam 470 sinistros por dia nas rodovias do País

Conforme levantamento, 170 mil sinistros de trânsito registrados em rodovias brasileiras em 2022 tiveram como causa principal ou secundária à condição de saúde dos motoristas.

De acordo com levantamento da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), cerca de 170 mil sinistros de trânsito registrados em rodovias brasileiras em 2022 tiveram como causa principal ou secundária questões relacionadas à problemas de saúde dos motoristas, no momento da ocorrência. O saldo foi de 70,8 mil feridos e quase 8 mil mortos. Esses números representam um aumento de quase 28% em relação ao mesmo período do ano passado entre colisões, capotamentos e outros desastres.

Com base na catalogação de dados coletados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), os médicos do tráfego reuniram os acidentes em categorias mais recorrentes. Entre elas: a falta de atenção, ingestão de álcool e substâncias psicoativas, sonolência do condutor e o mal súbito.

O presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior, ressalta que as condições de saúde dos condutores são extremamente relevantes para a segurança do trânsito.

“Observamos que um terço dos mortos e feridos nas rodovias monitoradas pela PRF podem ter sido acometidos por problemas como déficit de atenção (permanente ou circunstancial), deficiências visuais, distúrbios de sono e comprometimento motor ou de raciocínio”.

Ele acrescenta que a saúde do condutor é um aspecto que deve ser considerado no âmbito de ações e políticas públicas destinadas à redução dos indicadores. Além disso, reforça o estímulo à realização periódica do Exame de Aptidão Física e Mental pelo motorista. Esse é um mecanismo considerado decisivo para a redução da mortalidade no trânsito.

Além do Maio Amarelo

Neste Maio Amarelo 2023 a Abramet chama a atenção dos condutores e autoridades para a importância da prevenção à saúde para a redução de acidentes nas vias e rodovias brasileiras. No entanto, Meira Júnior, reforça que é preciso investir em campanhas permanentes de conscientização e fiscalização.



Principais causas de mortes e ferimentos

O estudo também identificou que mais de 50,2 mil pessoas ficaram feridas e outras 5 mil morreram em cerca de 119 mil sinistros ocorridos em 2022 por falta de resposta imediata às circunstâncias que comprometeram a direção. Ou seja, tendo a falta de reação, resposta tardia ou ineficiente ao volante, listadas como as principais causas de mortes e ferimentos. “Diversos fatores podem comprometer o tempo de reação, julgamento, visão e dificuldades no processo da informação e memória de curto prazo do condutor”, alerta o diretor científico da Abramet, Flavio Adura.

A ingestão de bebida alcoólica é a terceira causa mais frequente, no que diz respeito à problemas de saúde do condutor.

Dessa forma, contabilizando mais de 28,6 mil sinistros nas rodovias, só no ano passado, que deixaram um saldo de 10,8 mil feridos e pelo menos 1,2 mil mortos. “Sabe-se que o álcool compromete o reflexo dos motoristas. Se fosse apenas isso, já não seria pouco. No

entanto, também reduz a capacidade de percepção da velocidade e dos obstáculos, a habilidade de controlar o veículo, a visão periférica, prejudica a capacidade de dividir a atenção e aumenta o tempo de reação”, detalha Adura.

Conforme a Abramet, o sono é outra condição de saúde que mais aparece no levantamento. Foi este fator, inclusive, que, segundo a PRF, provocou o número de 961 mortes e deixou 7,5 mil feridos em 2022.

O levantamento apontou, ainda, que, em comparação com o ano anterior, o número de sinistros relacionados ao sono aumentou em 25%. Além disso, o chamado mal súbito, que é a perda de consciência devido a doenças cardíológicas, como infarto e arritmias, e neurológicas, como AVC e convulsões, com mais de 2 mil mortos e feridos.

Neste sentido, o diretor científico da Abramet, enfatiza que, através de orientações e aconselhamentos, o médico do tráfego pode auxiliar na identificação de motoristas com risco de se envolverem em acidentes de trânsito e auxiliá-los a dirigir com segurança.

“É muito importante afastar da direção de um veículo condutores que possuem problemas de saúde que interfiram na direção veicular segura”, destaca.

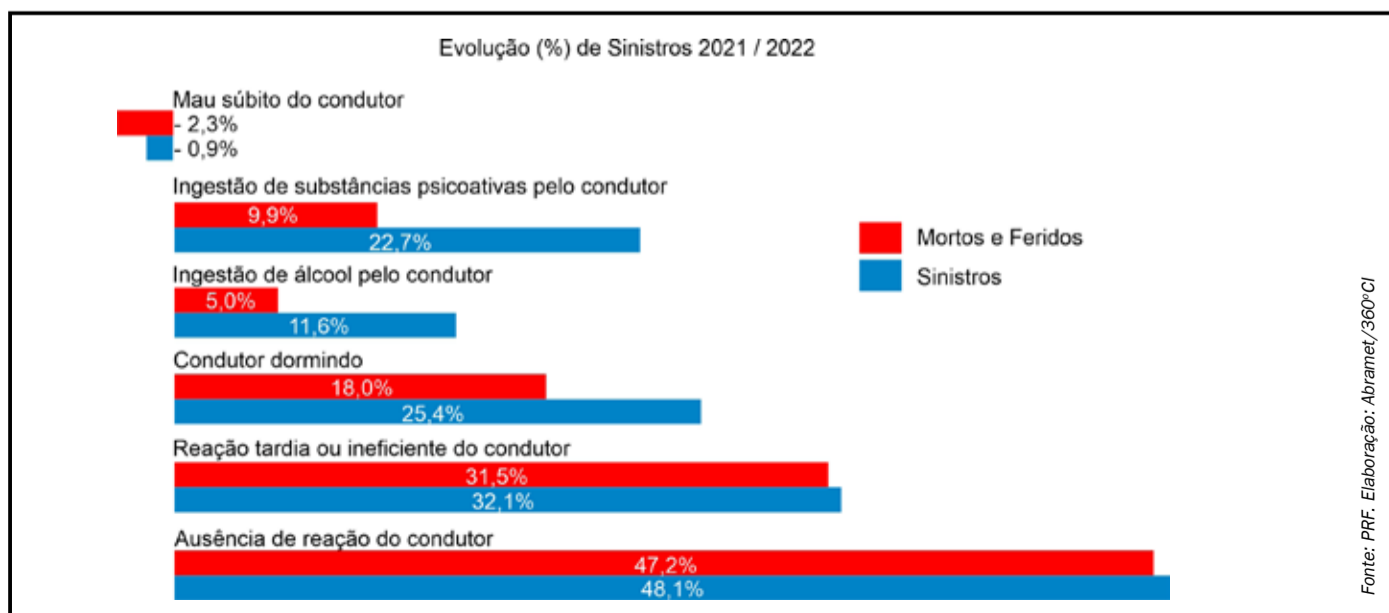
Fator humano

Os dados contabilizados no levantamento apontam que, em termos globais, as informações analisam apenas os sinistros registrados nas estradas e rodovias sob supervisão da PRF. Logo, não foram contabilizadas colisões ocorridas em pistas, ruas assim como avenidas dos centros urbanos. Sendo assim, “o quadro pode ser muito pior, pois um número importante de colisões não entra nas estatísticas”, avalia o presidente da Abramet.

Segundo a análise dos dados, 80% dos sinistros ocorreram exclusivamente pelo chamado fator humano. Além das causas relacionadas direta ou indiretamente à situação clínica dos condutores (fadiga, stress, cansaço, déficit de atenção ou comprometimento do raciocínio), são comuns as fatalidades relacionadas à imprudência ou transgressão às leis de trânsito.

Por fim, o estudo evidenciou que os sinistros de trânsito são eventos não intencionais, evitáveis, causadores de lesões físicas e emocionais. Neste trabalho verificou-se, ainda, que é possível atribuir ao fator veículo 5%; e 13% aos fatores via e ambiental.

“Dentre estes fatores intervenientes e causadores dos sinistros, o comportamento humano é destacadamente o grande responsável, até mesmo porque como a manutenção é responsabilidade do condutor e as falhas no veículo em alguns casos também deve ser vinculada ao fator humano” comentou e finalizou o diretor científico, Flavio Adura.



CTB sofrerá nova modificação: aprovação da MP segue agora para sansão

O Senado Federal aprovou, no dia 24 de maio o Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória n. 1.153/22, sob relatoria no Plenário do Senador Giordano (MDB/SP). A MP promove várias modificações na Lei n. 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), como por exemplo, exigência de exame toxicológico de motoristas profissionais, competência para aplicação de multas e descanso de caminhoneiros.

Na opinião do senador Giordano, as alterações relacionadas ao CTB são meritórias. Ele aponta que é preciso atualizar termos considerados obsoletos, incluir os veículos elétricos dentro das definições de veículo automotor e aperfeiçoar as medidas relacionadas aos exames toxicológicos, entre tantas outras modificações pertinentes.

“A distribuição de competências para os órgãos executivos de trânsito dos municípios também é providência salutar na medida em que permite maior e melhor atuação do poder público em todo o Brasil”, afirmou.

O relator informou que foram apresentadas 17 emendas no Plenário do Senado, das quais acatou apenas quatro que faziam ajustes na redação.

Formação de Condutores

Um dos artigos que originalmente seria alterado pela MP dizia respeito a formação de condutores. O texto original suprimia a palavra curso do artigo que tratava da obrigatoriedade do curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito na formação de condutores.

A alteração não foi aprovada e o CTB continuará prevendo, como obrigatório, o curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito na formação de condutores.

Modificações no CTB

Conforme Julyver Modesto, especialista em legislação de trânsito, serão 55 modificações no CTB, sendo 52 artigos alterados (dentre estes, em quatro artigos, haverá revogação de dispositivos) e três artigos incluídos. Além do Anexo I, com quatro alterações, quatro inclusões e uma revogação.

“Dentre as várias mudanças aprovadas, destaco a ampliação de competências para fiscalização de trânsito nas vias urbanas, tornando a grande maioria das infrações de competência concorrente e a impossibilidade de convênio com Guardas Municipais para atuarem na



fiscalização de trânsito”, aponta Modesto.

Veja algumas mudanças, caso não haja veto presidencial:

Exame toxicológico

Em relação à prorrogação das multas referentes ao exame toxicológico periódico que se exige de condutores com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias C, D e E, antecipou-se o prazo: em vez de 1º de julho de 2025 (como previa originalmente a MP), para 1º de julho de 2023.

Se o motorista não realizar o exame para obter ou renovar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ela será emitida somente com a apresentação de resultado negativo para exame toxicológico e o interessado estará sujeito a multa de cinco vezes o valor base se dirigir veículo sem a devida renovação. Nessa situação, a reincidência resultará em multa de dez vezes e suspensão do direito de dirigir.

Quanto ao exame de mesmo tipo que o CTB exige a cada dois anos e meio após a renovação da CNH, se ele não acontecer em até 30 dias após o fim do prazo, o condutor estará sujeito a multa gravíssima (cinco vezes o valor base). Caberá à Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) comunicar a proximidade do fim do prazo por meio do sistema de notificação eletrônica.

Já a infração de dirigir qualquer veículo com resultado positivo no exame toxicológico previsto provocará multa gravíssima e a reincidência vai gerar multa de dez vezes e suspensão do direito de dirigir. Embora o texto tenha imposto penalidades maiores, o Contrans fixará um escalonamento de até 180 dias para a realização dos exames a partir de 1º de janeiro de 2024. Dessa forma, resultará em uma espécie de anistia ainda a passar por regulamentação.

Descanso de caminhoneiros

MP remete ao Contrans a definição dos critérios para que o motorista continue viagem sem observar o descanso obrigatório a cada cinco horas e meia. Isso pode ocorrer nas situações em que, na rota programada, não houver pontos de parada e descanso disponíveis ou vagas de estacionamento.

O texto também permite aos órgãos de trânsito

estaduais contratarem, por meio de credenciamento, empresas registradoras de contrato para registrar quando se dá o veículo que se compra em garantia nas operações de financiamento, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor.

Fiscalização

O texto aprovado dá aos órgãos municipais de trânsito a competência privativa de fiscalização e de aplicação de multas nas principais infrações. Como, por exemplo, aquelas envolvendo estacionamento ou parada irregulares, excesso de velocidade, veículo com excesso de peso ou acima da capacidade de tração e recolhimento de veículo acidentado ou abandonado. Estados e Distrito Federal terão competência privativa para fiscalizar e multar infrações relacionadas a não realização de exame toxicológico. Além disso, a falta de registro do veículo, a falta de baixa de veículo irreversível, cadastro desatualizado e falsa declaração de domicílio, por exemplo.

As demais infrações serão de competência concorrente. Tanto um quanto outro agente podem atuar. Já as privativas é possível delegar a outro órgão por meio de convênio. A Câmara dos Deputados incluiu dispositivo para especificar que não há infração de trânsito quanto a circulação, parada e estacionamento de veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento ou a veículos de polícia, de fiscalização e operação de trânsito e ambulâncias, mesmo que sem identificação ostensiva.

A Polícia Militar (PM) poderá realizar atividades de polícia ostensiva de trânsito. O objetivo é prevenir e reprimir os atos relacionados à segurança pública e garantir obediência a normas de segurança do trânsito. Será possível fazer isso desde que se respeite as competências da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

As modificações no CTB já estão em vigor?

De acordo com Julyver Modesto, as alterações acima ainda não estão valendo.

“Falta sanção presidencial. Assim que aprovada, esta Lei entrará em vigor de imediato, pois não há prazo de vacância estabelecido, com vigência a partir da data da publicação”, conclui. (Com informações da Agência Senado e Agência Câmara de Notícias)



JUDICIÁRIO



2ª Turma começa a discutir alteração na lei sobre homicídio em acidente de trânsito

A Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) começou a julgar, no dia 23 de maio, o pedido de um homem responsável por acidente de trânsito com vítima fatal que pretende que o crime seja enquadrado como homicídio culposo (sem intenção), e não na modalidade de dolo eventual (em que o autor não quer atingir o resultado, mas assume o risco de produzi-lo), em razão de mudança na legislação sobre a matéria. O tema é discutido no agravo no Recurso Ordinário em Habeas Corpus (RHC 208341), cujo julgamento foi suspenso por pedido de vista do ministro Gilmar Mendes.

Colisão

O caso ocorreu em 2013, em João Pessoa. De acordo com a denúncia, J.P.B.I.S. conduzia seu carro, sob a influência de bebida alcoólica, quando colidiu com outro veículo, matando uma pessoa e ferindo outra. O juízo de primeiro grau decidiu submetê-lo ao Tribunal do Júri pela prática dos delitos de homicídio simples doloso e lesão corporal grave.

Lei mais benéfica

O Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba (TJ-PB) manteve a decisão em relação à vítima fatal, mas desclassificou a lesão corporal grave para leve. Em novo recurso, apresentado ao Superior Tribunal de Justiça (STJ), a defesa alegou que a Lei 13.546/2017 alterou dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e criou a figura do homicídio culposo sob a influência de álcool, mais benéfica ao réu.

Provas

O STJ, contudo, negou o pedido, por considerar que a decisão de submeter o caso ao júri se baseou em amplo conjunto de provas. Filmagens revelaram que o motorista havia consumido bebidas alcoólicas durante pelo menos três horas antes do acidente, e o laudo pericial atestou que ele dirigia em velocidade muito

superior à permitida na via.

No STF, a defesa reiterou o argumento de que o juízo de origem deveria proferir nova decisão com base na nova legislação. O ministro Edson Fachin (relator) negou provimento ao recurso, e contra essa decisão foi interposto o agravo.

Jurisprudência

Na sessão de hoje, o relator manteve a compreensão de que o juízo de origem, com base no conjunto probatório, afastou a tipificação culposa por entender que os elementos indiciários contidos na denúncia caracterizam, em tese, o dolo eventual. Além de dirigir embriagado e em alta velocidade, o acusado avançava em cruzamentos cuja preferência não era sua.

Para o ministro, a alteração legislativa não implica o entendimento de que todo homicídio praticado sob influência de uso de álcool na condução de veículo seja necessariamente classificado como culposo, especialmente quando houver elementos indicativos de que o motorista assumiu o risco do resultado danoso.

Norma benéfica

Para o ministro Nunes Marques, que divergiu do relator, a alteração do CTB afastou a aplicação automática do dolo eventual simplesmente pela suposta embriaguez do autor do homicídio. A seu ver, a alteração legislativa constitui, em tese, norma penal mais benéfica, pois prevê penas menores do que as previstas no Código Penal para crime de homicídio ocorrido no trânsito em modalidade dolosa. Uma vez que a lei foi editada quando o processo ainda tramitava no STJ, ele entende que o acusado tem o direito de ter seu caso reexaminado pelo juízo competente considerando, entre as normas aplicáveis, a nova legislação.

Motorista roubado antes de cruzar a cancela do estacionamento de shopping será indenizado

Para a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), shopping center e empresa administradora de estacionamento são responsáveis por indenizar consumidor vítima de roubo à mão armada ocorrido na cancela para ingresso no estacionamento. Segundo o colegiado, ao disponibilizar obstáculo físico para controlar a entrada de terceiros no estacionamento, os estabelecimentos provocam uma sensação de segurança, ainda que a cancela não tenha sido ultrapassada no momento do ato criminoso.

Após ter seu relógio roubado enquanto aguardava para ingressar em estacionamento de um shopping center, um consumidor ajuizou ação para que o shopping e a administradora do estacionamento fizessem a reparação de danos materiais e morais por ele sofridos em razão do assalto. As instâncias ordinárias condenaram os réus ao pagamento de indenização por danos materiais no valor de R\$ 33.750 e por danos morais arbitrados em R\$ 10 mil.

No recurso ao STJ, o shopping center e a administradora do estacionamento alegaram que não tinham o dever de indenizar o consumidor, pois, no momento do roubo, o veículo ainda se encontrava na via pública, responsabilidade do Estado. Sustentaram, também, que o roubo à mão armada seria um evento fortuito que não possui relação com a conduta dos recorrentes, pois decorre de um fato estranho à vontade deles, fora de suas dependências e cujo efeito não era possível evitar.

CDC incide nos momentos que antecedem e sucedem a prestação de serviço

A relatora do recurso, ministra Nancy Andrighi, observou que a proteção do Código de Defesa do Consumidor incide não somente durante a prestação do serviço em si, mas também nos momentos que o antecedem e o sucedem, desde que estejam vinculados à sua execução.

Nesse sentido, a ministra destacou que, na hipótese de se exigir do consumidor determinada conduta para que usufrua do serviço prestado pela fornecedora, colocando-o em vulnerabilidade não só jurídica, mas sobretudo fática, ainda que momentaneamente, se houver falha na prestação do serviço, o fornecedor será obrigado a indenizá-lo, sob pena de violar o comando da boa-fé objetiva e o princípio da proteção contratual do consumidor.

“Quando o consumidor, com a finalidade de ingressar no estacionamento de shopping center, tem de reduzir a velocidade ou até mesmo parar seu veículo e se submeter à cancela – barreira física imposta pelo fornecedor e em seu benefício – incide a proteção consumerista, ainda que o consumidor não tenha ultrapassado referido obstáculo e mesmo que este esteja localizado na via pública”, declarou.

Estacionamento gera legítima expectativa de segurança ao cliente

Nancy Andrighi apontou que a jurisprudência do STJ, conferindo interpretação extensiva à Súmula 130, entende que estabelecimentos comerciais, tais como shoppings centers e hipermercados, ao oferecerem estacionamento, ainda que gratuito, respondem pelos assaltos à mão armada praticados contra os clientes quando, apesar de o estacionamento não ser inerente à natureza do serviço prestado, gera legítima expectativa de segurança ao cliente em troca dos benefícios financeiros indiretos decorrentes desse acréscimo de conforto aos consumidores.



Ministra Nancy Andrighi

LEGISLATIVO



Placas podem voltar a ter nome da cidade e estado de registro do veículo

Incluir os nomes da cidade e do estado nas placas dianteira e traseira do veículo. Esse é o tema do Projeto de Lei 2406/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Luciano Alves (PSD/PR), o PL altera o Código de Trânsito Brasileiro e determina que a identificação do veículo ocorrerá externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecendo as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN. Além disso, devem conter os nomes do município e do estado de registro.

Conforme o deputado, usa-se as placas no padrão atual, sem identificação do estado ou do município de origem, com o argumento para a livre circulação dos veículos entre aos países integrantes do Mercosul, tendo, supostamente o

objetivo de integração e facilitação do controle baseado na padronização. “Na prática, antes da troca de placas deveria ter ocorrido a integração do sistema único de informações sobre os veículos de todos os Países de interesse comum, para efeito de fiscalização e de controle, assunto que nem foi discutido na ocasião, ou seja, não passou de intenção inicial”, argumenta.

Para ele, a realidade em todos os Estados, porém, é que os serviços de segurança ficaram muito defasados e inconsistentes.

“Com o passar do tempo e a crescente frota com placas que não indicam a origem, a insegurança só aumentou, pois ninguém sabe de onde vêm os veículos que rondam as vizinhanças”, justifica.

Ainda de acordo com o deputado,

Administração pública poderá ser responsável por danos causados por acidentes de trânsito

Dispor sobre a responsabilidade objetiva da administração pública por danos ocorridos nas vias terrestres causados por acidentes de trânsito. Esse é o tema do Projeto de Lei 2633/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Nicoletti (UNIÃO/RR), o PL altera o Código de Trânsito Brasileiro. Se aprovado, a administração Pública responderá, objetivamente, por danos, morte ou lesão de ocupantes de veículos automotores causados por acidentes de trânsito ocorrido nas vias terrestres, em virtude de ação, omissão ou erro na realização de programas, projetos, conservação ou serviços destinados a garantir a segurança rodoviária.”

Conforme o deputado, o PL é uma medida justa e necessária para garantir a proteção dos cidadãos e a segurança rodoviária. “A Administração Pública tem o

dever de garantir a segurança das vias terrestres, através da realização de programas, projetos, conservação e serviços que visam proteger os cidadãos contra acidentes de trânsito. No entanto, quando ocorrem acidentes que resultam em danos, morte ou lesão de ocupantes de veículos automotores, a Administração Pública muitas vezes se exime de sua responsabilidade, exigindo que o particular comprove a culpa da administração”, justifica.

Para Nicoletti, essa situação é injusta e prejudica os cidadãos. “Estes muitas vezes não possuem os recursos jurídicos e técnicos necessários para provar a culpa da administração. Além disso, a exigência de prova de culpa vai contra o princípio da responsabilidade objetiva. Esta estabelece que a Administração Pública deve responder pelos danos causados, independentemente de culpa”, conclui.



eventual custo é absolutamente insignificante diante dos inumeráveis ganhos. Isso porque não haverá necessidade de troca das placas já registradas. “Basta uma norma infralegal de regulamentação de padronização, com fixação por rebites, por exemplo, e tempo para adequação e se resolverá um enorme problema que afeta a todos os brasileiros”, conclui Luciano Alves.

A placa modelo Mercosul sofreu várias modificações em seu padrão até entrar em vigor da forma como está

hoje. O primeiro modelo continha a informação de estado e município do veículo. No entanto, à época, houve a revogação da resolução devido a grande pressão popular para que se retirasse essa informação da placa. A intenção era diminuir os custos em eventuais transferências de registro do veículo. Agora, no entanto, a ideia de colocar a cidade e o estado surge novamente.

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

Condutor envolvido em racha poderá ter pena mais severa e veículo vendido pelo poder público

Punir com maior rigor o crime de racha ou manobras perigosas em veículos automotores ou elétricos. Esse é o tema do Projeto de Lei 2094/23 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Fred Linhares (Republic/DF), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para dispor sobre o crime de racha ou manobras perigosas em veículos automotores ou elétricos. Conforme o texto do projeto, o condutor que participar, na direção de veículo automotor, disputar corrida ou promover em via pública competição automobilística, exibição e demonstração de manobras perigosas em veículos automotores ou elétricos, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada, terá o veículo apreendido pela Justiça, podendo ser vendido ou incorporado pelo poder público, salvo se a propriedade for de terceiros de boa-fé.

Além disso, prevê que se a prática do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou resultar em morte, o condutor do veículo incorrerá em homicídio doloso. A pena privativa de liberdade de reclusão será de 6 a 20 anos, sem prejuízo de outras penas previstas no CTB ao crime de racha.

De acordo com Fred Linhares, mesmo que o CTB sempre tenha tratado o crime como grave, não foi suficiente para inibir a prática. Dessa forma, ceifando a vida inúmeros inocentes e dilacerando famílias, ano após ano. “Defendemos que se puna o crime de racha com pena ainda mais severa. Ou seja, com a apreensão do veículo pela justiça, sem possibilidade de restituição. Assim, o poder público poderá vender ou incorporar o veículo”, argumenta.

Ainda conforme o deputado, o PL defende que se da prática do crime de racha houver lesão corporal de natureza grave ou resultar em morte, o condutor do veículo incorra em homicídio doloso. A pena privativa de liberdade de reclusão será de 6 (seis) a 20 (vinte) anos, sem prejuízo de outras penas previstas no Código ao crime de racha.

“Ou seja, o motorista deverá ser enquadrado pela prática do homicídio doloso, quando há intenção de matar, uma vez que se entende que ele assumiu o risco de matar”, justifica.

Afinal, o uso de capacete aberto é permitido ou proibido?

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), através da Resolução 940/22, disciplina o uso de capacetes para condutor e passageiro de motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos motorizados e quadriciclos motorizados. Conforme a norma, é obrigatório, para circular nas vias públicas, o uso de capacete motociclístico pelo condutor e passageiro devidamente afixado à cabeça pelo conjunto formado pela cinta jugular e engate, por debaixo do maxilar inferior. Além disso, ele deve estar certificado por organismo acreditado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO) e possuir dispositivo retrorrefletivo de segurança nas partes laterais e traseira do capacete.

Apesar da regulamentação, ainda existem muitas dúvidas, principalmente sobre os tipos de capacetes permitidos ou não.

De acordo com Eduardo Cadore, especialista em Gestão, Psicologia e Direito de Trânsito, a dúvida que circula no senso comum é a de que o capacete jet, aquele aberto que não possui queixeira, seria proibido de utilizar nas rodovias.

“Não existe, entretanto, qualquer restrição a qualquer tipo de capacete motociclístico nas vias. Para que existisse, teria que estar previsto no Código de Trânsito Brasileiro ou, ao menos, em Resolução do Contran, o que não ocorre”, explica.

Ainda conforme o especialista, legalmente é possível usar o capacete em qualquer tipo de via se ele estiver de acordo com o previsto na Resolução 940/22. “Evidentemente, podemos, no aspecto da segurança e direção defensiva, recomendar o não uso de capacetes sem queixeiras, haja vista a exposição do rosto ser maior, bem como no impacto pode atingir o maxilar desprotegido do condutor. Ainda assim, é um erro dizer que há proibição do uso em quaisquer tipos de vias”, conclui Cadore.

O Anexo I da referida norma do Contran define que o capacete motociclístico tem a finalidade de proteger a calota craniana. Ele deve ser calçado e fixado na cabeça do usuário, por meio do sistema de retenção, de forma que fique firme, com o tamanho adequado, encontrados nos tamanhos, desde o 50 até o 64.



Além disso, diz que os capacetes certificados são aqueles que possuem marcações (selo de certificação holográfico/etiqueta interna), com a marca do Sistema Brasileiro de Avaliação da Conformidade (SBAC). Só é possível comercializá-lo, após o controle do processo de fabricação e ensaios específicos, de maneira a garantir que atenderam os requisitos, definidos na norma técnica.

Viseira

Ainda segundo a resolução, o condutor e o passageiro devem fazer o uso de capacetes com viseira. Na ausência desta, é possível utilizar óculos de proteção, em boas condições de uso. Entende-se por óculos de proteção aquele que permite ao usuário a utilização simultânea de óculos corretivos ou de sol.

Fica proibido o uso de óculos de sol, óculos corretivos ou de segurança do trabalho (EPI) de forma singular, em substituição aos óculos de proteção.

A Resolução diz também que, quando o veículo

estiver em circulação, a viseira ou óculos de proteção devem estar posicionados de forma a dar proteção total aos olhos.

No período noturno, por exemplo, é obrigatório o uso de viseira no padrão cristal. A norma destaca, ainda, que não é possível colocar película na viseira do capacete e nos óculos de proteção.

Infrações e penalidades sobre o uso de capacetes

Para o motociclista ou passageiro que descumprir alguma destas normas poderá haver aplicação ao infrator das penalidades e medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). No entanto, para cada regra há uma penalidade específica.

Se o condutor ou o passageiro estiverem sem o capacete ou não encaixado na cabeça ou, ainda, com um equipamento indevido estará cometendo uma infração gravíssima. A multa é de R\$ 293,47 e leva a suspensão direta do direito de dirigir.

Confiar o veículo a pessoa não habilitada é crime de trânsito

É proibido dirigir sem Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Essa informação todos já conhecem. No entanto, o que muita gente não sabe é que aquele que permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor à pessoa não habilitada estará praticando uma conduta considerada crime pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O alerta é da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

De acordo com o órgão, não é incomum acontecerem flagrantes dessa situação nas rodovias federais. No início desse ano, por exemplo, uma fiscalização de rotina flagrou um veículo Gol que passava pelo km 165 da BR-428, em Pernambuco, nessa situação, mas ainda

com agravante. A direção foi entregue não só para uma pessoa sem CNH, mas também menor de idade. “Era um adolescente de 17 anos que dirigia o carro quando dada ordem de parada pelos agentes. A passageira, que possui CNH, disse que confiou a direção ao menor depois de ter passado mal. Recuperada, ela assumiu o controle do veículo e foi liberada. No entanto, responderá a um Termo Circunstanciado de Ocorrência (TCO) perante à justiça”, informou a PRF à época.

Conforme o órgão, é preciso ressaltar que nestes casos não é o “motorista” inabilitado quem responde pelo crime de trânsito.

“Este recai para os proprietários de veículos ou pessoa habilitada que segue viagem conduzida por pessoa sem CNH para a qual permitiu a direção. Este crime está descrito no Art. 310 do CTB e prevê como penas a detenção, de seis meses a um ano, ou multa”, diz a PRF.

Riscos à segurança

Ainda segundo a corporação, outro detalhe que merece atenção por parte dos motoristas é que o CTB amplia as restrições, não se limitando apenas a entregar, confiar ou permitir que pessoa inabilitada conduza veículos automotores. “Esta regra vale também para pessoas que não tenham condições físicas e mental de dirigir, como é o caso

dos embriagados. O flagrante desse tipo de crime se dá independentemente se o “motorista” se envolve em situações que cause lesões ou perigo de dano a outras pessoas”, informa.

A PRF faz ainda um alerta para os perigos desse tipo de conduta.

“Além de correr o risco de responder criminalmente, a pessoa que confia, entrega ou permite que outra pessoa sem habilitação ou condições físicas e mentais acaba aumentando as chances de se envolver em acidente grave, colocando a sua vida e a vida de outras pessoas em risco. No trânsito, escolha a vida”, conclui o órgão.

Taxa de internação entre motociclistas tem maior alta em 10 anos

A taxa de internação de motociclistas, considerando a rede SUS e conveniada, teve o maior aumento em uma década entre os anos de 2020 e 2021: passou de 5,5 por 10 mil habitantes para 6,1. Esse é o dado mais recente sobre o tema, explicitado no Boletim Epidemiológico 'Cenário brasileiro das lesões de motociclistas no trânsito' do Ministério da Saúde.

Segundo o documento, o número absoluto de internações por esse motivo subiu de 70.508 em 2011 para 115.709 em 2021. Isso representa um crescimento de 55% da taxa em dez anos, com uma variação de 3,9 por 10 mil habitantes em 2011 para 6,1 em 2021. Ainda de acordo com a análise técnica, o período de maior crescimento das internações coincidiu com a retomada das vendas de motocicletas no Brasil.

Segundo o Registro Nacional de Veículos Automotores, a quantidade de veículos de duas ou três rodas cadastrados era 18,4 milhões em 2011 e atingiu 30,3 milhões em dezembro de 2021, uma ampliação de 64,7%. "O tamanho da frota de motocicletas no País possui grande influência nos números de acidentes e internações de motociclistas", reforça Maria Del Carmen Molina, diretora do Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis do Ministério da Saúde.

A Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), informa que havia uma tendência de redução de vendas a partir de 2011, mas ela foi revertida em 2020 com o início da pandemia de Covid-19 e a demanda por serviços de entregas.

Internações de motociclistas

Maria Del Carmen enfatiza que, para que ocorra mudança no cenário de acidentes, é necessário um esforço conjunto do governo, dos usuários de motocicletas e da sociedade como um todo. Ela ressalta a importância de motociclistas evitarem os fatores de risco para lesões ou mortes no trânsito.

"Alguns comportamentos de risco são: o não uso de capacete e de vestimenta apropriada, direção sob o efeito de álcool, excesso de velocidade e condução imprudente ou agressiva", alerta.

Mais de 88% das vítimas fatais são homens

Os homens representaram 88,1% das vítimas fatais de acidentes do tipo em 2021. Isso significa um risco relativo 7,4 vezes maior que para o sexo masculino que o risco para o sexo feminino. Os fatores de risco citados por Del Carmen também são significativos para essa diferença.

De acordo com a Pesquisa de Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (Vigitel), realizada em 2021 e lançada no ano passado, 5,3% dos adultos das capitais brasileiras admitiram dirigir após consumir qualquer quantidade de bebida. A diferença entre os gêneros é grande: 9,7% entre os homens e 1,6% entre as mulheres.

Esse resultado também foi observado na Pesqui-

sa Nacional de Saúde (PNS), promovida em 2019. A proporção de pessoas de 18 anos ou mais de idade que dirigiram (carro ou motocicleta) logo depois de consumir bebida alcóolica foi de 17%. Além disso, sendo maior entre homens (20,5%) do que entre as mulheres (7,8%).

Adicionalmente, a PNS 2019 demonstrou que 16,8% dos homens acima de 18 anos referiu não usar capacete quando conduziam de motocicleta. "O uso rotineiro do capacete para motociclistas é comprovadamente eficaz para reduzir a mortalidade, as internações de motociclistas e os acidentes graves", destaca diretora Maria Del Carmen.

Segundo a Abraciclo, os homens também são os principais compradores de motocicletas e foram responsáveis por 62% dos contratos fechados em 2022. O sexo masculino também é a maioria entre os condutores habilitados para veículos de duas ou três rodas. Ele representa 76% das pessoas que possuem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria A.

Mortalidade

O total de mortes de motociclistas, homens e mulheres, em lesões no trânsito apresentou estabilidade entre 2011 (11.485 óbitos) e 2021 (11.115 óbitos). No entanto, os óbitos de motociclistas eram 26,6% do total das mortes no trânsito em 2011 e passaram a ser 35,3% em 2021.

De 2014 até 2019, a taxa de mortalidade de motociclistas estava em queda e só tinha aumentado uma única vez, passando de 5,8 por 100 mil habitantes em 2016 para 5,9 em 2017. Entretanto, de 2019 para 2020, registrou a maior alta desde 2012, passando de 5,3 por 100 mil habitantes em 2019 para 5,7 em 2020.

A análise relativa às motocicletas se justifica já que esse é o principal meio de transporte responsável por vítimas fatais e internações por lesões no trânsito. Os dados são da Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente do Ministério da Saúde. Em

2020, foram 12.011 óbitos de motociclistas, 7.849 ocupantes de veículos, 5.962 vítimas de condição especificada, 5.120 pedestres e 1.352 ciclistas. Salvos os casos não especificados, as mortes de motociclistas foram as únicas que apresentaram variação positiva entre 2019 e 2020.

Ações

O Ministério da Saúde desenvolveu o Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil, 2021-2030 (Plano de Dant). O documento aborda agravos relacionados aos motociclistas. A publicação estabelece a meta, alinhada a organismos internacionais, de reduzir em 50% a taxa de mortalidade deste público até 2030.

Para que essa meta seja alcançada, foram definidas ações estratégicas a serem desenvolvidas pela pasta em conjunto com estados, Distrito Federal e municípios.

"Para a execução de muitas dessas atividades, será fundamental a articulação intersetorial e interfederativa", ressalta Del Carmen.

Outra iniciativa do Ministério da Saúde é o Projeto Vida no Trânsito, implantado desde 2010. A ação busca subsidiar gestores no fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito. Isso ocorre por meio da qualificação de informações, planejamento, intervenções, monitoramento bem como avaliação das intervenções.

A pasta também financia o projeto piloto Tecnologia de Rápido Acesso de Dados Unificado para Mitigação da Acidentalidade (Trauma). Ele tem por objetivo estruturar a integração e o compartilhamento de informações entre serviços de atendimento. Dessa forma, utilizando uma base de dados unificada e com atualização instantânea. Essa tecnologia permitirá um monitoramento ágil de indicadores, que auxiliará na definição de prioridades e a orientar as ações de prevenção e assistência.



CARTAS

**PAZ NO TRÂNSITO**

Confesso que nunca havia ouvido falar que no dia 21 de abril, além do Feriado de Tiradentes, também deveria ser comemorado o Dia Nacional da Paz no Trânsito. Certamente, seria bom que as pessoas tivessem mais um dia para refletir sobre suas atitudes. Todavia, como mencionou o editorial, talvez a data ainda passe despercebida porque o Brasil continua sendo o terceiro país em número de mortes no trânsito, no ranking da tragédia global.

Carla Gregório – Campo Grande/MS

VISIBILIDADE

Seria perfeito se a ideia da Samsung – de transmitir as imagens da visibilidade da cabine de um caminhão fosse transmitida em grandes telas instaladas na traseira da carreta. Todavia, me parece completamente inviável. Sinceramente, minha única esperança é que, em um futuro próximo, a Inteligência Artificial esteja controlando a mobilidade urbana do mundo. Porque depender do bom senso humano é esperar sentado para não cansar.

Jonas Marchiote – São Paulo/SP

ARTÉRIAS BRASILEIRAS

Sempre cirúrgico em seus comentários, mais uma vez o articulista José Roberto Dias acertou em cheio ao dizer que o rodoviarismo excessivo, em um País de dimensões continentais, acorrenta a economia aos tempos do passado, quando produzir matéria prima bastava.

João Freitas – Rio de Janeiro/RJ

TRANSPORTE URBANO

Bem preocupante essa matéria que trata sobre os prejuízos acumulados no transporte coletivo urbano. O serviço que já era ruim sempre pode piorar, ainda mais com a desculpa perfeita da pandemia causada pela Covid-19. Fico indignado com esse povo, que só sabe chorar e não assume suas responsabilidades.

Gerson de Souza – São José/SC

INSUFICIENTE

Mais uma narrativa daquelas para boi dormir. Embora, num primeiro momento, parecer ser uma atitude louvável, a verdade é que a ideia do aplicativo de mobilidade que promete converter as corridas em ações de reflorestamento da Amazônia não passa de discurso barato que não deve fazer a mínima diferença para esse bioma tão visado. Pode até chamar a atenção, mas não resolve nada.

Sérgio Lopes – Joinville/SC

TRAVADA

Mais uma vez tive o desprazer de passar quatro horas completamente travada no trânsito da capital catarinense, Florianópolis. Em muitos momentos, o desespero ficava tão grande que a vontade era abandonar o veículo no meio da rua. Pior ainda foi constatar que tudo não passou de mais uma prova contundente da ineficiência das autoridades constituídas. Vai ano e vem ano, tomba caminhão e eles não aprendem.

Carlos Prestes – Florianópolis/SC

ACIDENTES

Dizem que tudo depende dos olhos de quem vê, mas a verdade é que tem gente que acha que a gente é trouxa. Fiquei muito feliz em ver o Jornal do Monatran publicando a verdade sobre os números de acidentes nas estradas. As autoridades ditas competentes não tomam nenhuma providência e ainda querem se aproveitar da desinformação alheia pra dizer que as coisas estão melhorando no trânsito, quando na verdade milhares continuam a morrer.

Simone Frias – Cuiabá/MT

SIMULADOR VEICULAR

Como bem frisou o Dr. Dirceu Rodrigues, simular situações de risco é uma necessidade em qualquer máquina, a móvel mais ainda. Por isso, sem dúvida alguma, questionar essa necessidade é deixar de vincular homem e máquina com aprendizado e ainda intensificar nossas estatísticas de acidentes e conseguir o primeiro lugar no ranking mundial.

Monica Godoy – Brasília/DF

RECÉM-HABILITADO

Fico na torcida para que o uso da placa de recém-habilitado durante o período de 4 meses se torne obrigatório. Certamente, a falta de prática do condutor aumenta a incidência de acidentes, oferecendo riscos às pessoas, atraso nos prazos de entrega e possíveis danos à carga.

Carlos Zimmerman – Biguaçu/SC

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

Art. 190. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente: (Redação dada pela Lei nº 14.440, de 2022)

Infração - grave;
Penalidade - multa.

Radar que fiscaliza o barulho dos veículos já pode multar?

Quem nunca se depa-rou com uma motocicleta emitindo um ronco en-surdecedor? Ou, ainda, aquela caminhonete com o escapamento estourando? Enfim, são vários os sons que se emite no trânsito que podem incomodar e até mesmo causar problemas de saúde. Um radar em experimentação na cidade de Curitiba promete flagrar e autuar esse tipo de irregularidade. No entanto, apesar de já estar em funcionamento, o equipamento – conhecido como radar de barulho – ainda não pode multar os infratores.

A iniciativa, porém, já foi comunicada ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran), o que torna o processo de regulamentação cada vez mais próximo.

Para ajudar na compreensão dos leitores, o Portal do Trânsito foi descobrir

como funciona o radar que fiscaliza o barulho dos veículos.

Instala-se o equipamento junto a um radar de fiscalização eletrônica que mede a velocidade dos veículos. De acordo com Herick Dal Gobbo, coordenador da Unidade de Monitoramento por Dispositivos Eletrônicos da Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito de Curitiba, o equipamento tem o propósito principal de flagrar o excesso de ruído gerado nas ruas. “A partir do momento em que uma fonte sonora acima de um determinado nível de decibéis ultrapassa o limite indicado, o sistema automaticamente é acionado e o equipamento começa a tirar fotos e gravar vídeos de possíveis fontes sonoras ruidosas irregulares”, diz.

O coordenador conta ainda, que qualquer tipo de



veículo pode ser flagrado.

“Todos os sons capturados com uma pressão sonora acima do limite pré-estabelecido, seja carro, moto ou qualquer objeto que esteja trafegando na pista com nível do ruído acima do limite estabeleci-

do será captado e posteriormente analisado”, aponta Dal Gobbo.

Veículo que mais foi flagrado

Durante os testes realizados em Curitiba, não houve surpresa nos resultados. “Como já se esperava,

as motocicletas com escapamento aberto apresentaram o maior índice de pressão sonora acima do limite. No entanto, aconteceram outros casos, como carros com som alto e até uma carretinha metálica acoplada a um veículo”, conta.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



De repente, todos os carros deixam de circular. E aí?

Recentemente, recebi o convite para participar de uma live realizada pela minha grande amiga, Valéria Pennatti, da Rádio em Trânsito. Na qual ela, de forma muito instigante e como sempre muito inteligente, propunha exatamente esse questionamento: DE REPENTE, TODOS OS CARROS DEIXAM DE CIRCULAR. E AÍ?

Para quem convive diariamente com o trânsito caótico, sobretudo nos grandes centros urbanos, pode parecer absurda a ideia de que problemas de trânsito já afetavam as cidades do Império Romano. Porém, na realidade, as primeiras restrições ao trânsito conhecidas parecem ser aquelas determinadas pelo imperador Júlio César, no século I a.C. Ele proibiu o tráfego de veículos com rodas no centro de Roma durante certas horas do dia.

Coincidentemente, apenas dois dias após a gravação dessa live, fui surpreendido pelas lembranças de três anos atrás do Facebook. Deparei-me com esses registros e com o depoimento do amigo Marcus Coester, SEO da Aeromovel, dizendo:

“SENSACIONAL: Estou em Jacarta, Indonésia, conhecida por ter o trânsito entre os mais caóticos do mundo. Mas todos os domingos a cidade fica irreconhecível das 6 da manhã até as 11, quando os veículos particulares são proibidos de transitar em todo o perímetro central. Uma trégua com a cidade para as pessoas! Muito legal”

A imagem ilustra de forma bastante literal o desafio proposto pela amiga Valéria durante a live. No entanto, proponho ao caro amigo leitor realizar o caminho inverso. Ao invés

de eliminar o carro da equação, imaginemos uma outra história, contada dessa vez não pela nossa, mas pela perspectiva desses gigantes de metal que tomam nossas ruas diariamente. E, sem os quais, algumas pessoas simplesmente não viveriam.

E antes que você me acuse de ser um idealista imparcial, advirto que, como sempre digo: “Não sou contra a utilização de automóveis. Só luto por uma cidade na qual as pessoas possam usá-los por opção e não por falta de. Por cidades onde os carros tenham espaço delimitado, não pessoas.”

* 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.



Como se forma o congestionamento fantasma?

A situação é bem comum, principalmente em rodovias. Um motorista fica um tempo parado no congestionamento e quando o trânsito volta a fluir, percebe que não havia nada na pista que justificasse o engarrafamento. Esse é um termo conhecido como congestionamento fantasma. E sabe porque isso ocorre?

Conforme Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, o que se chama de congestionamento fantasma é um evento que acontece sequencialmente.

“Por exemplo, há uma fila de veículos numa pista de grande fluxo e eu estou próximo do carro da frente e muita gente atrás de mim. Quando o veículo da frente reduz eu percebo que ele pisou no freio, demoro um segundo para perceber isso e mais um segundo para eu também pisar no freio e fazer a minha redução para não colidir com o carro que está a minha frente. Quem está atrás de mim - na sequência - também demora um segundo para perceber e

também mais um segundo ou mais do que isso para reduzir a sua velocidade e esse efeito em cadeia vai da frente dessa fila que começa a se formar para o fundo”, explica.

O especialista continua explicando o fenômeno. “Lá pelo terceiro, quarto, quinto carro essa diminuição já virou uma parada total. Quem está na sétima, oitava, vigésima posição tem a sensação de que está havendo à sua frente um congestionamento como se tivesse acontecido um acidente ou obras na pista. No entanto, pode não ter nada disso. Esse congestionamento foi só o efeito da velocidade relativamente alta desenvolvida, mas principalmente desse excesso de proximidade do veículo da frente”, garante.

De acordo com Mariano, aumentar o limite de velocidade não adianta, pois as consequências podem ser trágicas. “Uma coisa é você e seu amado veículo sozinhos pelas ruas. Nessa condição, o limite de velocidade poderia

ser bem mais alto do que é. Mas com outros veículos circulando - e quanto mais veículos houver - menor será a velocidade possível de ser desenvolvida sem que comecem a acontecer acidentes ou congestionamentos. Por isso não há como melhorar o trânsito sem pensar no coletivo”, afirma o especialista.

Soluções

Segundo o especialista, não há mágica na resolução desse tipo de problema. “Ou se melhora a infraestrutura das vias, o que nem sempre é possível ou se trabalha com melhores condutores. E isso se faz com educação para o trânsito, que é o que mais tem faltado no nosso país. Quem for dirigir deve sempre levar em conta que essa é uma atividade que exige o máximo da pessoa. É o ser humano na sua maior exigência de entrega de habilidade cognitivas e neuromotoras. Se for dirigir faça só isso conheça e respeite as regras para a sua segurança e a de todos”, orienta Mariano.