

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



15 anos de luta pela vida no trânsito

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Convite à Reflexão Sobre Nossas Vias e Vidas

Página 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Motorista: Trabalho Penoso

PÁGINA 7

Jornal O Monatran

15 anos de luta pela vida no trânsito

PÁGINA 3

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - NOVEMBRO DE 2024 - ANO 16 - Nº 177

Mobilidade Urbana na Grande Florianópolis: ABANDONO E DESCASO



A mobilidade urbana na Grande Florianópolis enfrenta um cenário preocupante de abandono e descaso, refletindo diretamente na qualidade de vida da população. Entre transporte público sucateado, calçadas invadidas e a ausência de fiscalização, a situação exige medidas urgentes e estruturadas por parte do poder público. Sem intervenção imediata e eficaz, o caos será irreversível.

(Páginas 8 e 9)

Cobrança do SPVAT, antigo DPVAT, não depende dos Detrans

PÁGINA 4

Você tem usado Inteligência Artificial no seu dia a dia? E no Trânsito?

PÁGINA 15

Garance e o Presidente do Monatran



Novos radares em SP detectam uso de celular ao volante

PÁGINA 13

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

NÃO USE O CELULAR NO TRÂNSITO.



PROIBIDO RETORNAR



ALFÂNDEGA



MÃO DUPLA

EDITORIAL

Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito: Reflexão ou Retórica?

Desde 1995, o terceiro domingo de novembro é dedicado ao Dia Mundial em Memória das Vítimas de Acidentes de Trânsito, instituído pela Organização das Nações Unidas (ONU). A data tem como objetivo homenagear as vidas perdidas, apoiar os familiares e reconhecer os esforços dos profissionais que enfrentam diariamente as consequências desses acidentes. Contudo, na prática, o impacto dessa iniciativa ainda está longe de promover mudanças significativas no cotidiano de muitas sociedades, incluindo o Brasil.

No país, o trânsito é um dos maiores responsáveis por mortes evitáveis, com números que chocam: mais de 30 mil vidas perdidas por ano e quase meio milhão de pessoas com sequelas físicas e emocionais permanentes. Apesar disso, a data é tratada como um momento de reflexão pontual, enquanto as ações concretas para transformar essa realidade permanecem escassas.

Uma Crise Ignorada

O trânsito no Brasil reflete não apenas a falta de infraestrutura adequada, mas também uma profunda crise de comportamento social. Motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres agem frequentemente como se estivessem em uma corrida individual, priorizando conveniências pessoais em detrimento da segurança coletiva. As autoridades, por sua vez, frequentemente se limitam a campanhas educativas esporádicas e operações de fiscalização reativas, em vez de implementar políticas públicas integradas e eficazes.

De que adianta um dia no calendário, se no restante do ano falta engajamento real? O Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito deveria ser um ponto de partida para ações estruturais: revisão de leis, fiscalização mais rigorosa e campanhas educativas contínuas, que abordem desde o respeito às normas até a empatia por quem divide as vias públicas.

Repensar Prioridades

Enquanto sociedade, precisamos reconhecer que a responsabilidade pela mudança não é apenas do poder público, mas de todos. A pressa do cotidiano não pode justificar desrespeito às normas ou negligência com a vida alheia. Cada decisão imprudente no trânsito pode ter consequências irreparáveis.

A data, que completou 29 anos em 2024, é uma oportunidade para repensarmos condutas e pressionarmos por atitudes mais efetivas por parte das autoridades competentes. Afinal, o verdadeiro tributo às vítimas não está em um dia de luto, mas em ações que previnam novas tragédias.

Se continuarmos a tratar a segurança no trânsito como algo secundário, estaremos perpetuando um ciclo de descaso e sofrimento. Transformar a memória em ação deve ser o propósito de cada Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito. Afinal, homenagens só fazem sentido quando acompanhadas de esforços para salvar vidas.

NOTAS E FLAGRANTES

GOLPE

A Associação Nacional dos Detrans (AND) alerta para um golpe envolvendo notificações falsas enviadas por SMS, WhatsApp e e-mail, que simulam comunicações dos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans). As mensagens informam supostos processos de suspensão ou cassação da CNH e direcionam as vítimas a páginas falsas que imitam o sistema GOV.BR.

Ao fornecer dados pessoais nesses sites, o condutor recebe informações falsas sobre infrações e valores, com a opção de “regularizar”. Casos foram registrados nos estados do Paraná, Rio Grande do Norte, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Santa Catarina, Roraima, Pernambuco, Amazonas, Maranhão, Ceará e Espírito Santo.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



FAKE NEWS

Ainda não há previsão para a criação de uma CNH específica para carros automáticos no Brasil. Três Projetos de Lei estão em tramitação no Congresso, mas nenhum foi aprovado, e é improvável que a medida entre em vigor em janeiro de 2025, como sugerem algumas notícias. A desinformação sobre o tema reflete o aumento de “fake news” e “clickbait” na internet, reforçando a importância de buscar informações em fontes confiáveis, como o jornal O Monatran.

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 Anuniação

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.



15 anos de luta pela vida no trânsito

Neste mês de novembro, o jornal O Monatran celebra 15 anos de existência. Um marco de perseverança e dedicação em tratar exclusivamente de assuntos relacionados ao trânsito e à mobilidade urbana. Ao longo desse período, já foram lançadas 179 edições, publicadas mensalmente, sem interrupções, mesmo diante dos desafios enfrentados.

A primeira edição do jornal destacou em sua capa o lançamento da Década de Ações para a Segurança Viária, uma iniciativa global que prometia salvar milhões de vidas. No entanto, 15 anos depois, lamentamos profundamente que, no Brasil, essa proposta tenha ficado apenas no papel e no discurso. Ano após ano, mais de 30 mil brasileiros continuam perdendo a vida nas estradas do país.

Pouca coisa mudou. A tragédia diária do trânsito parece apenas piorar. Por vezes, admitimos quase perder as esperanças. Contudo, essa desesperança recai sobre o poder público, não sobre a sociedade civil. A cada dia, acreditamos mais na força da união e na capacidade da sociedade organizada de promover mudanças significativas em prol da vida no trânsito.

Para isso, é preciso exigir dos governantes ações concretas e imediatas. Não queremos promessas vazias ou projetos mirabolantes que nunca saem do papel. Queremos mudanças reais, agora. A solução está na educação:

enquanto nossas escolas ignorarem a temática do trânsito, nossas crianças crescerão sem consciência de convivência nesse espaço fundamental para a vida moderna.

Manter um jornal como O Monatran, o único no Brasil dedicado exclusivamente a trânsito e transportes, não é tarefa fácil. Esses 15 anos foram marcados por inúmeros desafios, mas também por uma enorme gratificação: o reconhecimento e o apoio de nossos leitores e parceiros. Mesmo durante o período mais crítico da pandemia, nunca deixamos de circular.

Nosso agradecimento especial ao senhor Toninho Koerich, nosso parceiro e patrono desde o início, que têm sido fundamental para a continuidade deste projeto. Estendemos também nossa gratidão aos jornalistas Ellen Bruehmueller, Daniel Gonçalves e Rogério Junkes (Editor e diagramador), que caminham conosco desde o lançamento do jornal, compartilhando os bons e maus momentos dessa jornada.

Neste aniversário tão significativo, reafirmamos a urgência de continuar essa missão pioneira no país. Não nos calaremos enquanto os governos e a sociedade não enxergarem que é preciso agir para mudar o cenário trágico do trânsito brasileiro.

A cada edição, sentimos nossa luta ser fortalecida, com a adesão de novos parceiros e defensores da causa. Que venham outros 15 anos! E que, nos próximos aniversários, possamos compartilhar notícias mais esperançosas e histórias de um trânsito mais seguro para todos.

O Monatran: mais do que um jornal, um compromisso com a vida no trânsito.

monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO FLORIANÓPOLIS - NOVEMBRO DE 2009 - ANO 1 - Nº 1

PONTE HERCÍLIO LUZ

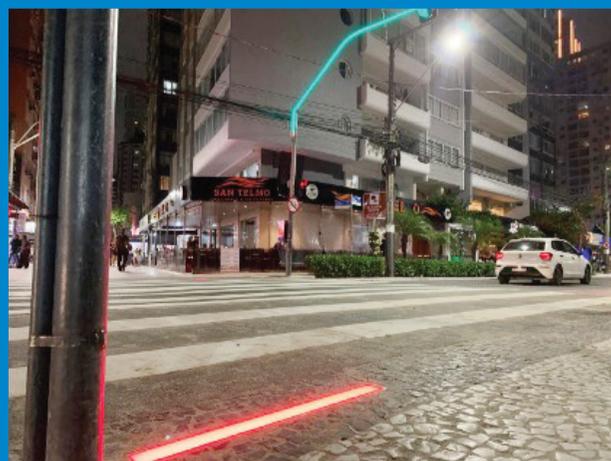


1ª Edição do Jornal em novembro de 2009.

INOVAÇÃO

Balneário Camboriú/SC está testando uma travessia de pedestres iluminada. O equipamento foi doado à prefeitura por uma empresa privada de informática e instalado na Avenida Atlântica com o Calçadão da Avenida Central.

O sistema consiste em duas faixas luminosas de cada lado da calçada, no chão, indicando com verde e vermelho quando os pedestres podem ou não passar. Para os veículos, a haste do semáforo é que muda de cor. A medida permite observar de longe se está liberada ou não a passagem de pedestres.



Cobrança do SPVAT, antigo DPVAT, não depende dos Detrans

Nas últimas semanas, vários veículos de imprensa divulgaram que alguns Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) não irão realizar a cobrança do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT), antigo DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres), dando a entender que com isso não haverá obrigatoriedade de pagamento naquele estado. É o caso, por exemplo, dos estados de São Paulo, Santa Catarina, Distrito Federal e mais recentemente o Paraná. Não é bem assim. Mesmo não sendo cobrado pelo Detran, o SPVAT terá que ser pago de outra forma,

pois a lei é federal e não depende dos estados.

Em maio deste ano, o Congresso Nacional aprovou a lei que determinou a volta da cobrança do seguro. Ele cobre indenizações por morte, invalidez permanente, total ou parcial, além de reembolso de despesas com assistência médica, serviços funerários assim como reabilitação de vítimas do trânsito. Sem essa cobrança, seria impossível manter o SPVAT, pois não há fundo para o pagamento de indenizações.

No mês de agosto, diretores de Detrans de todo país participaram de reuniões com a Caixa Econômica Federal e o Ministério da Fazenda, para acompanhar o processo de volta do



Seguro. A intenção seria firmar um convênio para conseguir integrar a cobrança do SPVAT junto às demais taxas dos veículos. No entanto, cada Detran

tem sua autonomia e alguns órgãos já declararam que pretendem não firmar esse acordo.

A cobrança independente desse convênio e será

possível fazê-la de outra forma. Ou seja, mesmo que o Detran declare não realizar a cobrança integrada, o pagamento do SPVAT deverá ser realizado.

Ministério da Saúde discute políticas de controle do álcool no Brasil

A Organização Mundial da Saúde relatou que dirigir sob a influência de álcool foi responsável por 27% de todos os acidentes rodoviários no mundo.

No dia 21 de outubro, o Ministério da Saúde promoveu uma reunião com representantes de diversos setores do Governo Federal e organizações internacionais para discutir as políticas públicas voltadas à prevenção e ao controle do uso de álcool no Brasil.

O encontro ocorreu em Brasília e teve como foco a construção de uma agenda regulatória e colaborativa que permita um controle mais eficaz do consumo de álcool. Nessa perspectiva, as entidades participantes apresentaram as ações em andamento e os desafios encontrados em seus órgãos. Houve avaliação da criação de mecanismos de cooperação intersetorial para a implementação e fortalecimento das medidas de prevenção e controle do consumo de bebidas alcólicas no Brasil. “O imposto seletivo, por exemplo, é uma medida recomendada por organizações internacionais que tem se mostrado eficaz”, afirmou a diretora do Departamento de Análise Epidemiológica e

Vigilância de Doenças Não Transmissíveis (DAENT), da Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente (SVSA), Letícia Cardoso.

Entre os participantes estavam: Fundação Oswaldo Cruz, Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal, Secretaria Nacional do Trânsito (SENATRAN), Receita Federal, Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério da Agricultura e Pecuária e Ministério da Justiça e Segurança Pública.



Impacto do consumo do álcool

De acordo com o estudo Carga Global de Doenças, em 2021, o consumo de álcool resultou em 1,8 milhão de mortes em todo o mundo. No Brasil, aproximadamente 21.315 óbitos em 2022 foram diretamente atribuídos ao uso de álcool, conforme dados do Sistema de Informações de Mortalidade. Isso significa que, no país, duas pessoas perdem a vida a cada hora em decorrência de questões relacionadas

ao álcool.

Conforme dados revelados pela Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE) de 2019, 63% dos adolescentes entre 13 e 17 anos já consumiram álcool, com 35% tendo experimentado antes dos 13 anos.

Em uma análise abrangente sobre o impacto do consumo de álcool, a diretora do Daent destacou a conexão do álcool não apenas com doenças crônicas, mas também com infecções como tuberculose e HIV.

Embora os impactos do consumo de álcool sejam frequentemente associados apenas à saúde, a Organização Mundial da Saúde relatou em 2019 que dirigir sob a influência de álcool foi responsável por 27% de todos os acidentes rodoviários. No Brasil, dados do Viva Inquérito de 2017 mostram que 13,1% dos atendimentos em serviços de urgência e emergência decorrentes de acidentes de transporte envolveram condutores que haviam ingerido bebidas alcólicas.



FESTAS DE FIM DE ANO

Convite à Reflexão Sobre Nossas Vias e Vidas

As festas de fim de ano são aguardadas com ansiedade por milhões de pessoas ao redor do mundo. É época de reencontros, viagens e celebrações, mas também um dos períodos mais perigosos para quem se desloca pelas estradas e ruas do Brasil.

Enquanto famílias planejam confraternizações, muitos governantes e autoridades deixam de lado um elemento essencial para a segurança e bem-estar: a infraestrutura e a educação no trânsito. Essa negligência não apenas compromete a mobilidade, mas também cobra um preço alto em vidas humanas.



No Brasil, a precariedade das vias urbanas e rodovias é mais do que evidente. Buracos, sinalização deficiente, iluminação precária e ausência de fiscalização transformam os deslocamentos em verdadeiros desafios.

Florianópolis, capital de Santa Catarina e um dos destinos mais procurados durante o verão, é um retrato desse descaso. Todo ano, a cidade enfrenta congestionamentos intermináveis e um aumento alarmante de acidentes, agravados pela falta de planejamento e ações efetivas.

Para muitos turistas, a viagem que deveria significar descanso e celebração se transforma em mais uma experiência frustrante de “trânsito parado”, semelhante ao que enfrentam diariamente em suas cidades de origem, com a única diferença sendo a maravilhosa paisagem da Ilha da Magia.

Enquanto isso, outros países mostram que é possível conciliar desenvolvimento e responsabilidade. No Japão, a combinação de estradas impecáveis, transporte público eficiente e campanhas educativas resulta em taxas

reduzidas de acidentes, mesmo nos períodos de maior movimentação.

Nos Estados Unidos, estados como Minnesota e Oregon implementaram programas robustos de manutenção de vias e iniciativas como Drive Sober or Get Pulled Over, Dirija Sóbrio ou Será Parado, focadas em conscientização e combate à imprudência, especialmente durante feriados.

A Alemanha, famosa por suas Autobahnen, alia manutenção de alta qualidade a fiscalização rigorosa, demonstrando que segurança no trânsito é uma questão de prioridade. Já a Suécia lidera com sua “Visão Zero”, um programa que coloca a vida humana no centro das políticas públicas de mobilidade, eliminando mortes evitáveis no trânsito.

Esses exemplos são um alerta de que investir em planejamento, fiscalização e educação no trânsito salva vidas e melhora a qualidade de vida. No Brasil, porém, enquanto governantes permanecem inertes diante do caos viário, condutores e pedestres também contribuem para o problema. Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, 90% dos acidentes são causados por falhas humanas, como o uso do celular ao volante, excesso de velocidade e desrespeito às regras básicas de convivência.

As festas de fim de ano deveriam ser momentos de alegria, não de tragédia. Os governantes precisam entender que o turismo sustentável e a segurança viária andam juntos e devem assumir sua responsabilidade com planejamento urbano e infraestrutura.

Condutores e pedestres, por sua vez, devem adotar a prudência como parte de sua cidadania.

O exemplo internacional está ao nosso alcance, não como utopia, mas como guia para soluções concretas. Não é tarde para transformar nossas vias em espaços seguros e humanos. Que neste fim de ano, possamos refletir sobre nosso comportamento e exigir ações de nossos líderes, à fim de manter vias seguras, de conexão com a vida.

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

CRLV Digital: o que fazer em caso de falta de sinal de internet durante a fiscalização

O Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) é o documento do veículo que deve se renovar anualmente. Nele constam, além das características do veículo, informações como o ano em exercício. Atualmente, é possível imprimir o CRLV em formato A4 ou apresentá-lo de forma digital. Muitos condutores, no entanto, ficam em dúvida sobre o que fazer em caso de falta de sinal de internet durante a fiscalização do CRLV digital e não utilizam da facilidade de possuir o documento no celular.

De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), o condutor não precisa se preocupar com isso. Isso porque é possível acessar o CRLV Digital pelo dispositivo móvel mesmo off-line, ou seja, sem internet.

“É necessário, no entanto, atentar

para o funcionamento do smartphone, já que, para efeitos de fiscalização, se o aparelho estiver descarregado, será considerado que o CRLV não está sendo portado”, esclarece o órgão.

A Senatran também ressalta que a versão digital do CRLV tem todas as informações do documento impresso e a mesma validade jurídica do CRLV físico. “Para acessar o documento digital, o proprietário precisa ter quitado o licenciamento do veículo do ano em curso, expedido pelo Departamento de Trânsito de Jurisdição do veículo (Detran do seu Estado)”, conclui.

Como obter o CRLV digital

Para obter o CRLV digital e evitar problemas na fiscalização é possível seguir três caminhos. São eles: o portal de serviços da Senatran, o site do Detran do estado onde o veículo é re-



gistrado e o aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT).

Vantagens do aplicativo CDT

Além de substituir o documento do veículo (CRLV) e do condutor (CNH) em papel, o aplicativo também traz outras informações. Como, por exemplo, sobre a data de vencimento da habilitação, um possível recall do veículo ou eventuais infrações registradas no nome do usuário.

No mesmo local, também é possível identificar o condutor infrator. Isso porque nem sempre o proprietário do veículo é o motorista que cometeu alguma infração de trânsito.

Nesse sentido, para receber as notificações de trânsito, todos devem realizar a adesão ao Sistema de Notificação Eletrônica – SNE. Ele está disponível no app CDT ou por meio do Portal de Serviços da Senatran.

Idosos e PCDs já podem emitir credencial de estacionamento via aplicativo no celular

Mais de 16 milhões de pessoas acima de 60 anos que possuem, ou possuíram, carteira de habilitação, passam agora a contar com a versão digital da credencial de estacionamento exclusivo. A facilidade está disponível desde o dia 25 de outubro, no aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT).

Além dos idosos, a medida beneficiará cerca de 3,4 milhões de PCDs, cadastrados na base do Registro de Referência da Pessoa com Deficiência.

A credencial, que antes era emitida via estados e municípios e precisava ser impressa para exibição no painel do veículo, agora passa a ser digital e terá validade em todo o território brasileiro.

Como solicitar a credencial

O processo é totalmente online, sem a necessidade de deslocamentos e o beneficiário poderá optar pela versão impressa (por meio do Portal da Senatran) ou digital (via app da CDT).

“A gente está trabalhando todos os dias para inserir mais e mais serviços para facilitar a vida do cidadão. Assim como, ampliar as facilidades

e diminuir a burocracia”, explica o secretário Nacional de Trânsito, Aduardo Catão.

Essa é mais uma iniciativa da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), em parceria com o Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro). Ação alinhada às diretrizes da Estratégia Federal de Governo Digital 2024-2027, que busca promover a digitalização dos serviços públicos, com foco no cidadão.

O documento, que antes tinha validade de 5 anos, agora será vitalício para os idosos. No caso de pessoas com deficiência, mantém-se a autorização enquanto constarem na base do Registro de Referência da Pessoa com Deficiência.

Para o uso da versão digital, só é possível vincular a credencial a um único veículo, que será possível alterar a qualquer momento.

“Você vai usar o aplicativo para

cadastrar o veículo que você está usando na hora. Isso é muito importante, porque vai garantir ao cidadão mais efetividade desse direito. Você vai poder usar em um veículo, depois em outro, e isso tudo usando o aplicativo da Carteira Digital de Trânsito”, conclui Aduardo Catão.

“Essa é uma novidade que tem o poder de beneficiar direta e imediatamente dezenas de milhões de brasileiros e brasileiras”, afirma Diego Migliavacca, gerente de Soluções Digitais para Trânsito do Serpro.

Isidro dos Santos Monteiro, gerente de Soluções Digitais para Trânsito do Serpro, explica que os agentes de trânsito e policiais têm um aplicativo de fiscalização que permite verificar, por meio da placa ou do seu QR Code, se existe uma credencial vinculada ao veículo estacionado.

Em caso de descumprimento das regras, o responsável estará sujeito a multas e sanções. A infração, classificada como gravíssima, resulta na adição de 7 pontos à CNH e na aplicação de uma multa de R\$ 293,47. Além disso, há remoção do veículo.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Motorista: Trabalho Penoso

Sabedor da repercussão da condição social, psicológica e do próprio organismo do homem sobre o seu trabalho, e, das agressões do trabalho sobre múltiplos aspectos e fatores que concorrem para um maior desgaste do operador, não podemos deixar de relacionar e analisar o perfil psicoemocional e as condições ergonômicas do trabalho.

Contabilizando-se os movimentos realizados na direção veicular e somando-se aos estímulos visuais, auditivos e vibração de corpo inteiro, temos que concluir que tais operadores são submetidos a uma sobrecarga física e mental alarmante. Tudo isso concorre para o estresse físico e mental do nosso motorista, e, se computarmos os problemas de ordem pessoal, familiar, agravaremos a sobrecarga.

Diante de tais fatos, temos que aceitar que a operação repercute intensamente no organismo humano concorrendo para o aparecimento de múltiplas queixas, desde sinais e sintomas a patologias orgânicas reais, além de alterações da estrutura psicoemocional concorrendo para as doenças psicossomáticas assim como para as neuroses.

O estresse, na realidade, é uma perda da capacidade adaptativa. Não temos dúvida que os operadores do tráfego em geral, são submetidos a crises de adaptação as situações mais diversas e a cada momento recebem estímulos para que o sistema glandular reaja de maneira grosseira, produzindo dentro do seu organismo inúmeras substâncias que alteram a fisiologia do corpo, produzindo sinais, sintomas, quem sabe até obrigando-o a interromper o seu trabalho diante da desarmonia interna provocada.

O medo de bater com o veículo, de atropelar um pedestre, de um assalto ou de outra qualquer violência leva esses trabalhadores a situações de tensão, de agressão que muitas vezes ultrapassam a capacidade defensiva, provocando doença.

A penosidade do trabalho assim entendida, aponta para um excesso além do limite de um indivíduo normal.

O trabalho torna-se penoso porque se dá mais do que é possível, por excesso de movimentos e por inconveniência de estímulos.

“SINAIS DO TRABALHO PENOSO”

O tráfego no centro comercial e financeiro da cidade de São Paulo, por exemplo, impressiona a todos. Levado pela vontade de escrever sobre o assunto, resolvi estudar uma linha de ônibus que passasse por este centro comercial e financeiro, e tirar conclusões, sobre o trabalho executado por um motorista profissional.

Sabedor da repercussão social, psicológica e do próprio organismo do homem sobre o seu trabalho, e, das agressões do trabalho sobre múltiplos aspectos e fatores que concorrem para um maior desgaste do operador, não deixei de avaliar o perfil psicoemocional e as condições ergonômicas do trabalho.

Considerando a distância entre os terminais e o tempo necessário para o percurso, observei que em curto período o operador executa um número exagerado de movimentos de pernas, braços, coluna cervical, coluna lombar e bacia, o que o leva rapidamente a exaustão física.

Somando-se a tais movimentos os estímulos visuais, auditi-

vos e vibrações de corpo inteiro, tenho como concluir que tais operadores são submetidos a uma sobrecarga física e mental realmente alarmante. Tudo isso concorre para o estresse físico e psicológico do nosso motorista, e, se computar os problemas de ordem pessoal, familiar, agravaremos a sobrecarga com o estresse social.

Diante de tais fatos, tenho que aceitar que a operação repercute intensamente no organismo humano, concorrendo para o aparecimento de múltiplas queixas, desde sinais e sintomas a patologias orgânicas reais, além de alterações da estrutura psicoemocional, concorrendo para as doenças psicossomáticas, assim como para as neuroses.

fadiga é o primeiro sintoma decorrente desse trabalho.

O estresse na realidade é uma perda da capacidade adaptativa como já dissemos. São exatamente as situações de tensão, de agressões externa ou interna que ultrapassam a capacidade defensiva do indivíduo.

Sabemos existir o estresse físico, o estresse psicológico e o estresse social que será tão mais grave quanto mais injusta a sociedade. Na prática, observamos entre os operadores desta linha os três tipos de estresse.

Com frequência, diante da perda da capacidade adaptativa, vejo o surgimento de manifestações clínicas e, eventualmente, o eclodir de doenças.

Não quero dizer com isto, que o estresse seja o único causador de doença, mas é um fator contribuinte importante. Precisamos aprender a valorizá-lo.

Observei indivíduos no meu trabalho que, sob um grande estresse buscam fatores de adaptação através de fumar, beber, comer em demasia e de buscar alívio usando uma droga.

Não tenho dúvida que os operadores do tráfego em geral são submetidos a crises de adaptação as situações de estresse. A cada momento recebem múltiplos estímulos e o sistema glandular do operador reage de maneira grosseira, produzindo dentro do seu organismo inúmeras substâncias que alterarão a fisiologia daquele corpo, produzindo sinais, sintomas, quem sabe até obrigando-o a interromper seu trabalho diante da desarmonia interna provocada.

O medo de bater com o veículo, de atropelar um pedestre, de um assalto ou de outra qualquer violência leva estes trabalhadores a situação de tensão, de agressão que muitas vezes ultrapassam as capacidades defensivas dos operadores, provocando-lhes doenças.

Não tenho dúvidas de que a grande maioria das patologias encontradas na avaliação clínica dos operadores desta linha sejam exacerbadas pelas situações aqui observadas.

A penosidade do trabalho assim entendida, aponta para um excesso além do limite de um indivíduo normal. O trabalho se torna penoso porque se dá mais do que é possível, por excesso de movimentos e por inconveniência de estímulos, repetimos.

* 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.

Mobilidade Urbana na Grande Florianópolis: ABANDONO E DESCASO

A mobilidade urbana na Grande Florianópolis enfrenta um cenário preocupante de abandono e descaso, refletindo diretamente na qualidade de vida da população. Entre transporte público sucateado, calçadas invadidas e a ausência de fiscalização, a situação exige medidas urgentes e estruturadas por parte do poder público. A seguir, analisamos os principais pontos críticos:

Transporte Público: Sucateamento e Falta de Conforto

O transporte coletivo na Grande Florianópolis está em estado crítico. Ônibus sucateados, assentos mal conservados e a redução de espaços destinados a idosos são alguns dos problemas recorrentes.

- Sucateamento da frota: Muitos ônibus apresentam cadeiras rasgadas, espaço insuficiente entre assentos e falta de itens básicos de higiene, como dispensadores de álcool em gel que, quando presentes, estão vazios ou quebrados.
- Redução de conforto para idosos: Antigamente, ônibus contavam com até oito assentos prioritários. Hoje, em muitos veículos, esse número foi reduzido para três, dificultando ainda mais a mobilidade de quem depende do transporte público.
- Climatização: O ar-condicionado, outrora comum, é praticamente inexistente, refletindo o retrocesso no conforto oferecido.
- Perspectivas: Apesar da introdução de ônibus elétricos, a iniciativa parece mais simbólica do que uma solução estruturada. A população espera que esse projeto não seja apenas uma “cortina de fumaça”, mas o início de uma transformação efetiva.



Bancos apertados e alguns até rasgados, deixando os passageiros desconfortáveis.



“Deixe o Carro em Casa” Mas Que Transporte Público?

Autoridades frequentemente incentivam a população a abandonar os veículos particulares e adotar o transporte coletivo, mas a realidade não sustenta essa proposta:

- Condições inaceitáveis: A precariedade do transporte público desestimula sua utilização. Quem depende dele enfrenta desconforto, insegurança e falta de confiabilidade.
- O caos como regra: Sem ações concretas, o trânsito e a mobilidade urbana seguem em direção ao colapso.

As Calçadas e a Falta de Fiscalização

As calçadas, que deveriam ser espaços seguros para pedestres, estão sendo sistematicamente ocupadas e degradadas:

- Invasão de espaços públicos: É comum encontrar lojas e comércios utilizando calçadas como estacionamento, obrigando pedestres a caminhar pelas ruas.
- Falta de fiscalização: A ausência de guardas municipais e policiais militares contribui para a sensação de abandono. Reclamações de cidadãos muitas vezes não são atendidas por falta de viaturas ou agentes disponíveis.
- Consequências para a mobilidade: Sem fiscalização, cada vez mais cidadãos e empresas ocupam ilegalmente esses espaços, agravando o problema. Lamentavelmente, a maioria da população precisa se sentir vigiada para obedecer às leis. E, com os agentes cada vez mais longe das ruas, os maus motoristas se sentem à vontade para fazer o que bem entendem.



Calçadas invadidas por caminhões de carga e outros veículos



Pedestre, se quiser passar, tem que usar a rua

Uma Chamada para Ação: O Papel do Poder Público

A solução para os problemas de mobilidade na Grande Florianópolis passa por uma atuação mais eficaz das prefeituras e órgãos responsáveis:

- Fiscalização rigorosa: É imprescindível que as autoridades intensifiquem a vigilância para coibir abusos e irregularidades, como a ocupação das calçadas.
- Investimento no transporte público: Renovação da frota, aumento do conforto e melhorias no atendimento são passos essenciais para atrair a população e reduzir o número de carros nas ruas.
- Campanhas educativas: Informar e conscientizar a população sobre o uso correto dos espaços públicos e a importância do respeito às leis de trânsito pode trazer mudanças de comportamento a longo prazo.

CONCLUSÃO

A mobilidade urbana na Grande Florianópolis está no limite. Sem intervenção imediata e eficaz o caos será irreversível.

É hora de prefeitos e gestores públicos assumirem a responsabilidade e colocarem em prática ações que devolvam à população o direito a um transporte coletivo de qualidade e espaços públicos acessíveis e seguros, principalmente as SCs, únicas no Brasil, que ligam o centro da Capital aos bairros. O futuro da cidade depende de escolhas feitas hoje.

(Em outra edição estaremos tratando, com exclusividade, os problemas de trânsito nas SCs da Capital).



JUDICIÁRIO

Delitos no trânsito: veja a diferença entre homicídio culposo e doloso

Os crimes de trânsito estão previstos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), mas mesmo entre especialistas e profissionais que atuam na área há muita discussão em torno desse assunto. Por esse motivo, a Defensoria Pública do Estado do Ceará divulgou informações sobre delitos no trânsito e diferença entre homicídio culposo e doloso.

De acordo com o órgão, enquanto as infrações de trânsito como avançar sinal vermelho ou dirigir sem habilitação envolvem condutas de menor gravidade e são punidas com medidas educativas e sanções administrativas, o CTB também prevê crimes de trânsito para atitudes mais graves, com potencial para causar lesões, danos materiais significativos e, em casos extremos, a perda de vidas.

A Defensoria explica ainda que condutas negligentes de grande impacto são consideradas crimes, que exigem a aplicação de penas mais severas. E, em muitos casos, advindas do Código de Processo Penal, dada a gravidade do ato e as consequências dele decorrentes.

O defensor público que atua na 1ª Defensoria Criminal do CE, Derval Costa, destaca as principais demandas recebidas na instituição em relação a crimes de trânsito:

- embriaguez ao volante;
- dirigir sem habilitação gerando perigo de dano;
- lesão corporal de trânsito;
- homicídio de trânsito.

São considerados delitos de trânsito: homicídio culposo na direção de veículo automotor; lesão corporal culposa na direção de veículo automotor; omissão de socorro; fugir do local do acidente; embriaguez ao volante; inviabilizar intencionalmente a passagem de veículos prestadores de socorro; participar, em via pública, de corrida, disputa ou competição; dirigir sem habilitação, gerando perigo de dano; permitir, confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou não esteja em condições de conduzi-lo com segurança e trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano.

O defensor exemplifica ainda que, nesses casos, as penalidades podem ser de reclusão, suspensão ou proibição do direito de dirigir. O defensor acrescenta que a ingestão de álcool em caso de homicídio e lesão corporal de trânsito pode elevar a pena.

“Como todo crime, para que um acidente de trânsito seja considerado uma infração penal, a conduta tem que se enquadrar, se

subsumir, se amoldar ao tipo penal, no artigo que prevê o crime. Então, por exemplo: dirigir veículo automotor com a capacidade psicomotora alterada em virtude de álcool ou outras substâncias. É uma conduta que está prevista no artigo 306 do Código de Trânsito. Mas eu posso ter qualquer crime praticado na direção de veículo automotor que pode ser considerado crime de trânsito. Os crimes de trânsito podem ser culposos, que são os previstos no Código, mas nós temos também crimes dolosos ou podem ser crimes que estão no Código Penal. Assim, o veículo automotor é apenas o meio para a execução desses crimes”, pondera o defensor Aldemar Monteiro, supervisor das Defensorias Criminais de Fortaleza.

Delitos no trânsito doloso e culposo: qual a diferença?

O órgão destaca também que alguns condutores podem não ter o conhecimento, mas os homicídios ocasionados por acidentes de trânsito, quando geram mortes, também possuem distinções. O defensor público Aldemar Monteiro relata que este tipo de crime gera bastante repercussão, agravado, normalmente, quando o motorista está embriagado. “É um crime grave. A vida de uma pessoa é retirada. Então, o crime mais grave que tem é de fato o homicídio na direção de veículo automotor, que pode ser um homicídio culposo, conforme previsto no artigo 302, parágrafo terceiro, do Código de Trânsito Brasileiro. Ou, se ficar comprovado o dolo, ainda que seja o dolo eventual, é o homicídio doloso do artigo 121 do Código do Processo Penal”, explica.

A Defensoria explica que o homicídio culposo é quando o motorista não tinha a intenção de causar o resultado fatal. “Ocorre quando uma pessoa morre como resultado de uma ação ou omissão desatenta do agente. De acordo com o artigo 121, §3º, do Código Penal brasileiro, a principal diferença em relação ao homicídio doloso é a ausência de dolo. Ou seja, a intenção de matar”, informa.

Já o homicídio doloso é quando o motorista intencionalmente tira a vida de outra, demonstrando uma vontade de causar a morte. Isso significa que a conduta pode ser agravada pelo descuido ou falta de zelo. É o que se fala no jargão ter a “intenção deliberada de matar”. O defensor exemplifica:

“O dolo direto é quando a pessoa mira a vítima e a atropela querendo matar, ou o dolo eventual, quando ele não quer, mas ele assume o risco de produzir esse resultado porque ele não se importa se esse resultado ocorra”, conclui.

Publicação da CNT detalha impactos da decisão do STF sobre a Lei do Motorista

A CNT (Confederação Nacional do Transporte) lançou, no dia 30 de outubro, a 13ª edição do Especial CNT, que, desta vez, examina os impactos da decisão do STF (Supremo Tribunal Federal) de declarar inconstitucionais alguns trechos da Lei do Motorista. Intitulado “ADI 5322 – Modulação de efeitos: como a decisão do STF impacta o setor de transporte”, o documento analisa as mudanças impostas ao setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros e explora as novas exigências e adaptações necessárias às empresas após essa decisão.

O material apresenta uma análise clara e objetiva dos pontos da Lei do Motorista que foram declarados inconstitucionais pelo STF, destacando os impactos da modulação de efeitos solicitada pela CNT e pela CNTTT (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres). A Corte adotou a modulação *ex nunc*, ou seja, a decisão passa a valer apenas daqui para a frente, sem retroatividade até 2015. Isso elimina o principal receio dos empresários do setor em relação a possíveis passivos acumulados.

Se isso ocorresse, haveria a criação de um passivo trabalhista bilionário em razão dos nove anos de dispositivos inconstitucionais.

“Estudo realizado pela CNT indica que o montante poderia chegar a R\$ 255 bilhões em indenizações. Isso poderia gerar o caos no setor rodoviário, causar o fechamento de várias empresas, ocasionar cortes de postos de trabalho e aumentar o desemprego”, explicou o gerente de Relações Trabalhistas e Sindicais da CNT, Frederico Toledo.

Toledo, que é um dos autores da publicação, enalteceu o trabalho de articulação feito com a CNTTT ao construir um texto consensual que atendesse tanto a empregados quanto a empregadores. “O Supremo acolheu os embargos de declaração para reconhecer a autonomia das negociações coletivas. Os ministros foram bastante sensíveis ao modularem os efeitos para garantir o direito dos trabalhadores sem colapsar um segmento econômico tão estratégico para o país, que é o transporte rodoviário de cargas e de passageiros, prestigiando a autonomia das partes e a segurança jurídica”, concluiu.

Um breve histórico da Lei do Motorista

A CNT desempenhou um papel ativo durante a tramitação do projeto de lei que se transformou na Lei nº 13.103/2015. O objetivo era garantir a aprovação da legislação com o acolhimento das demandas do setor transportador, sem que ninguém fosse prejudicado.

No entanto, a CNTTT propôs a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.322, em setembro de 2015, contra a Lei nº 13.103/2015. A apresentação da ação ocorreu poucos meses após a publicação da lei. Isso não permitiu, na seara trabalhista, compreender os efeitos práticos da alteração legislativa.

O STF, então, declarou a inconstitucionalidade de quatro temas com alto impacto na operação rodoviária:

1. tempo de espera;
2. fracionamento ou acúmulo do descanso semanal remunerado;
3. fracionamento do intervalo de descanso de 11 horas nas 24 horas;
4. tempo de repouso de duplas de motoristas feito com o veículo em movimento.

Atuando em defesa do setor, a CNT ingressou na ação, como *amicus curiae* (amigo da corte), para defender a constitucionalidade integral dos dispositivos, de acordo com os interesses do setor. A conclusão do julgamento de mérito da ADI ocorreu em 30 de junho de 2023. E a publicação do acórdão em 30 de agosto do mesmo ano. (Por Agência CNT Transporte Atual)

LEGISLATIVO



Comissão aprova PL que prevê desconto em pedágio para carros com mais de três passageiros

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 4630/23, que prevê desconto na tarifa de pedágio rodoviário para automóveis que transportem mais de três pessoas, incluindo o motorista.

Segundo o texto, os editais de licitação deverão, sempre que viável tecnicamente, conter cláusula prevendo o desconto.

Autor do projeto, o deputado David Soares (União-SP) afirma que o objetivo é incentivar o uso de veículos com mais passageiros, reduzindo

assim a quantidade de veículos circulando nas vias.

“Com mais pessoas por veículo precisaremos de menos veículos nas vias, ocasionando efeitos benéficos para os próprios usuários do trânsito e também para a sociedade como um todo”, defendeu o autor.

Relator no colegiado, o deputado Marcos Tavares (PD-T-RJ) disse que a ideia se assemelha às chamadas “hot lanes”, faixas de rodagem criadas nos EUA para incentivar viagens compartilhadas em rodovias expressas que cruzam extensas áreas urbanas.

Tavares destacou ainda que o projeto deixa claro que se deve considerar a adoção de faixas de alta ocupação na modelagem da concessão, atendo-se à comprovação de viabilidade técnica.

Tramitação do PL que prevê desconto em pedágio

A análise do projeto ainda ocorrerá, em caráter conclusivo, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ). Para virar lei, é preciso que deputados e senadores aprovem o texto. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*



PL determina o uso de bafômetros e drogômetros em testes de alcoolemia e toxicologia

O Projeto de Lei 2845/24 determina que os órgãos de trânsito responsáveis pelo registro de acidentes e fiscalização utilizem bafômetros e drogômetros (dispositivos portáteis usados para detectar substâncias psicoativas) quando o motorista precisar ser submetido a testes de alcoolemia e, também, para verificar se está sob influência de outra droga.

A proposta está em análise na Câmara dos Deputados.

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que condutores envolvidos em sinistros ou alvos de fiscalização poderão ser submetidos a teste, exame ou perícia. No entanto, não menciona o uso de bafômetros ou drogômetros.

O objetivo da autora do projeto, deputada Missionária Michele Collins (PP-PE), é tornar

o CTB mais conciso quanto ao teste de alcoolemia ou toxicológico. Assim, determinando que os órgãos de fiscalização utilizem não apenas o bafômetro, como já é comum, mas também o drogômetro.

Ainda segundo o projeto, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) deverá celebrar convênios com os estados, o Distrito Federal e os municípios, para comprar bafômetros e drogômetros.

Próximos passos

O projeto tramita em caráter conclusivo. Ele ainda passará por análise das comissões de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Para virar lei, deputados e senadores precisam aprovar a medida. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*



Deputada pretende tornar crime de trânsito o uso do celular ao volante

Conduzir veículo automotor segurando ou manuseando telefone celular ou dispositivo similar poderá se tornar crime de trânsito com pena de detenção, de seis meses a um ano, ou multa. Esse é o tema do Projeto de Lei 4141/2024 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria da deputada Dayany Bittencourt (UNIÃO/CE), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para recrudescer o tratamento penal dispensado aos crimes de trânsito quando o condutor estiver segurando ou manuseando telefone celular ou dispositivo similar.

Além de tornar o ato de conduzir veículo automotor segurando ou manuseando telefone celular um crime trânsito, o PL pretende aumentar as penas em caso de cometimento de outros crimes, como o homicídio na direção, caso se comprove que o condutor estava fazendo uso do equipamento.

Justificativa

Para a deputada, os infratores não se sentem intimidados pelas penalidades atualmente impostas pelo CTB.

“Dá para se chegar a essa conclusão, pois é possível observar um aumento exponencial no número de indivíduos que insistem em dirigir segurando ou manuseando aparelho celular”, explica.

A autora do PL afirma que esse tipo de conduta tem gerado uma série de eventos catastróficos. “Já que não raras vezes, ocasiona acidentes de trânsito onde vítimas saem lesionadas e algumas falecem em razão desse tipo de tragédia”, conclui.

Risco ao volante

Segundo estudos da Organização Mundial de Saúde (OMS), condutores que usam celulares enquanto dirigem têm cerca de 4 vezes mais chances de estarem envolvidos em um sinistro de trânsito.

De acordo com a OMS, a distração causada por celulares é uma preocupação crescente para a segurança no trânsito.

“O uso do celular ao dirigir diminui os tempos de reação (principalmente o tempo de reação da frenagem, mas também a reação aos sinais de trânsito) e dificulta que o condutor mantenha o carro na pista correta e guarde as distâncias de segurança”, finaliza a Organização.



Ansiedade ao volante aumenta em 20% o risco de sinistros de trânsito

A ansiedade se tornou uma epidemia silenciosa, especialmente entre os jovens, e seus impactos são sentidos também ao volante, tornando as ruas mais perigosas. Ela impacta as habilidades cognitivas e o comportamento, transformando motoristas ansiosos em um risco para si e para os outros. A psicóloga especialista em Trânsito e em Avaliação Psicológica e diretora da ACTRANS-MG, Giovanna Varoni, explica que a ansiedade se intensifica com o uso excessivo de telas, bombardeando nossos cérebros com estímulos e comprometendo nossa capacidade de concentração.

“Estudos recentes mostram que jovens que passam horas em frente a telas demonstram dificuldade em manter o foco e apresentam déficits cognitivos, especialmente em situações que exigem respostas rápidas, como no trânsito”, comenta Giovanna.

É justamente essa falta de atenção que transforma a ansiedade ao volante em um perigo nas ruas. Uma análise das causas de acidentes nas rodovias federais brasileiras comprova essa afirmação. No ranking das cinco causas mais frequentes de acidentes, três são relativas à desatenção. A reação tardia ou ineficiente do condutor, a ausência de reação do condutor e acessar a via sem observar a presença dos outros veículos foram as causas de 13.673 acidentes de trânsito no primeiro semestre deste ano. As outras duas causas se referem à imprudência (deixar de manter distância do veículo da frente e dirigir

em velocidade incompatível com a via) e provocaram 4.187 ocorrências.

Riscos e impulsividade

A psicóloga explica que motoristas ansiosos, dominados pela urgência e pelo medo, tendem à impulsividade, tomando decisões precipitadas e ignorando os riscos. “Não é à toa que estudos feitos Dorn e Barker mostraram que indivíduos com altos níveis de ansiedade têm 20% mais chances de se envolver em acidentes. A ansiedade age como um véu. Assim, distorcendo a percepção do ambiente, atrasando o tempo de reação e comprometendo a capacidade de avaliar distâncias”, enumera a especialista.

Para completar o ciclo vicioso, o uso excessivo de telas prejudica o sono, essencial para o bom funcionamento cognitivo. “A privação do sono, intensificada pelo uso de dispositivos digitais, aumenta a ansiedade e impacta diretamente o desempenho no trânsito. Motoristas cansados e ansiosos formam uma combinação perigosa, pois se tornam incapazes de lidar com o estresse inerente à direção”, comenta Giovanna.

Segundo a psicóloga, a solução é a consciência e a prevenção. É preciso reconhecer a ansiedade como um problema real que exige atenção e tratamento.

“Adotar práticas como mindfulness, exercícios físicos e pausas regulares para se desconectar das telas são medidas essenciais para controlar a ansiedade e garantir a segurança no trânsito. Cuidar da saúde mental é cuidar da segurança de todos nas ruas e estradas”, completa.

Pista molhada: saiba como evitar sinistros e garantir uma viagem tranquila

Com o início do período de chuvas, os motoristas precisam redobrar a atenção ao dirigir em rodovias. Nesta época, aumentam as chances dos usuários se depararem com pista molhada e visibilidade reduzida. Nessas condições, a segurança no trânsito depende diretamente de atitudes preventivas tanto na condução quanto na manutenção do veículo. A prevenção é sempre a melhor maneira de reduzir os riscos de acidentes e garantir a proteção de todos os ocupantes do veículo.

Para Raquel Fernandes Monteiro, coordenadora de Operação de Tráfego da Eixo SP, uma das principais medidas que os motoristas devem adotar é a redução da velocidade. Segundo ela, a pista molhada diminui a aderência dos pneus ao solo, aumentando o risco de derrapagens e perda de controle do veículo. Raquel lembra que manter uma distância segura do carro à frente é igualmente importante, pois o tempo de frenagem pode ser maior em superfícies molhadas.

Outro ponto que é preciso destacar é o uso correto dos faróis. É sempre recomendável manter os faróis baixos acesos para permitir que o veículo seja visto com mais facilidade. Ao contrário, deve-se evitar o uso de faróis altos sempre, pois o reflexo da luz na chuva pode atrapalhar a visão do motorista que segue no sentido oposto.

Manutenção é essencial

Também não se deve negligenciar a manutenção preventiva do veículo. Antes de pegar a estrada, o motorista deve verificar os pneus, que precisam estar em boas condições, com sulcos suficientes para evitar o acúmulo de água e garantir aderência. Pneus desgastados são perigosos em dias de chuva e comprometem a estabilidade do carro, colocando em risco a segurança dos seus ocupantes. Por esse motivo, circular com pneus fora dos padrões mínimos que se exige constitui uma infração grave, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

As palhetas do limpador de para-brisa devem estar funcionando perfeitamente, com borrachas sem rachaduras, para garantir a limpeza eficiente do vidro e uma visibilidade adequada. O sistema de freios é outro componente essencial que deve passar por revisões periódicas. Em situações de pista molhada, ter freios em boas condições pode fazer toda a diferença. E se o vidro do carro embaçar por causa da umidade, é recomendável usar o ar-condicionado. Ou, se não houver ar-condicionado, ligue a ventilação ou abra levemente as janelas para permitir a circulação de ar.

Se a chuva for muito intensa e a visibilidade estiver prejudicada, a recomendação é parar o veículo em um local seguro, como postos de serviço ou áreas de descanso. Além disso, aguardar até que as condições melhorem.

“Jamais o motorista deve parar no acostamento, pois é um local onde há risco de colisões com outros veículos”, adverte Raquel.

Ela recomenda também como opções de paradas seguras as bases do Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) instaladas ao longo do trecho administrado pela concessionária, que funcionam 24 horas, com infraestrutura para oferecer apoio e segurança. Os motoristas podem também solicitar suporte pelo serviço telefônico gratuito 0800 170 8998 ou pelo aplicativo Eixo SP utilizando a rede Wi-Fi disponibilizada pela concessionária em todo o trecho.



Novos radares em SP detectam uso de celular ao volante

Motoristas que insistem em usar o celular no trânsito precisam evitar o hábito, pois além de estar colocando em risco a segurança, agora, essa infração está mais fácil de ser detectada. Com auxílio de inteligência artificial, câmeras de alta resolução detectam a violação, em São Paulo.

A medida faz parte do uso crescente de tecnologia de ponta para aumentar a segurança no trânsito. A melhor forma de evitar acidentes é respeitando as leis. Infelizmente, muitos condutores só conseguem se conscientizar de cumprir as regras do CTB (Código de Trânsito Brasileiro) e de sinalização quando dão na carteira.

Como funcionam os novos radares

Já há bastante tempo os radares permitem que o excesso de velocidade seja detectado e a multa emitida sem a necessidade de um agente humano na via. Mas a tecnologia anda cada vez mais rápido – e de forma mais eficiente.

Agora, o radar pega uso de celular além de registrar a velocidade, mesmo que seja de longe e sem qualquer tipo de aviso. Mas não é difícil evitar a multa: é só deixar o celular quieto enquanto dirige.

“Esse tipo de detecção é possível graças à combinação de dois tipos de



tecnologia. Uma delas é a Doppler, que já é utilizada para registrar a velocidade dos veículos. Ela funciona calculando a variação da frequência das ondas refletidas por objetos em movimento. Dessa forma, o monitoramento é feito com alta precisão, mesmo nos horários de maior fluxo de veículos”, explica Paulo Loffreda, sócio e fundador da Zignet.

A segunda tecnologia embarcada nos radares é a queridinha do momento: a inteligência artificial, ou IA. “Incorporada a câmeras de alta definição, a IA do radar pega celular na mão, registra

imediatamente a infração e a envia para o sistema de trânsito, que emite a multa. Tudo em tempo real e sem qualquer tipo de intervenção humana”, revela.

Sistema registra infrações simultâneas

De dia, de noite, com tempo limpo ou clima adverso, não importa. “Para ter uma ideia do grau de exatidão, captura-se as imagens do interior do carro com nitidez incrível a até 50 metros de distância”, informa.

E é claro que o uso de uma ferramenta dessas a serviço da segurança no

trânsito não se limita ao uso de celular ou excesso de velocidade.

Loffreda enfatiza que o novo sistema capta e identifica vários outros tipos de infração, como avanço de sinal vermelho, falta do uso do cinto de segurança, conversões em locais proibidos, parar em cima da faixa de pedestres e a circulação em faixas proibidas, como o uso das seletivas para ônibus e ciclovias.

A nova tecnologia é tão eficiente que consegue registrar não uma, mas várias infrações que estejam sendo cometidas ao mesmo tempo. “Por exemplo, se o motorista estiver falando ao celular acima da velocidade permitida e sem cinto de segurança, terá as três infrações registradas simultaneamente através dos novos radares”, alerta.

Atualmente, os radares estão instalados nas principais vias do estado, mas podem ser expandidos conforme políticas públicas.

A medida visa conscientizar motoristas sobre a importância de respeitar as leis para maior segurança nas vias. Estudos mostram que o uso de celular aumenta em 400% o risco de acidentes e é a terceira maior causa de mortes no trânsito no Brasil. Penalidades incluem multas que variam de R\$ 130,16 a R\$ 293,47 e perda de pontos na CNH.

Semáforos inteligentes podem proporcionar um trânsito mais fluido e seguro



Os semáforos inteligentes representam uma inovação na gestão de mobilidade urbana. Na cidade de São Paulo a modernização do sistema de semáforos está para sair desde 2019, quando a Prefeitura anunciou a licitação de contratação da empresa responsável pela instalação desses semáforos. Contudo, foi apenas no ano passado que essa tecnologia começou a ser instalada e testada em alguns pontos do município paulistano.

Segundo Marcelo Zuffo, professor da Escola Politécnica (Poli) da USP, a programação rígida dos semáforos convencionais é inadequada para a dinâmica atual das cidades, onde o fluxo de trânsito varia ao longo do dia e demanda flexibilidade. Os semáforos inteligentes, por outro lado, ajustam-se conforme o fluxo do momento, permitindo uma gestão mais eficiente e ágil, seja em uma

escala considerada local, em uma única interseção, ou global, beneficiando toda a cidade. “O primeiro impacto é na dinâmica e no tempo de origem e destino. Ou seja, os semáforos inteligentes podem eventualmente diminuir o congestionamento da cidade, diminuindo o tempo que você demora para ir de um lugar ao outro na cidade”, comenta. Além da redução de congestionamentos, Zuffo destaca que os semáforos inteligentes também promovem maior segurança e acessibilidade para pedestres.

Semáforos inteligentes podem se adaptar aos tempos de cada indivíduo, identificando cenários de pessoas com deficiência e adaptando o tempo semafórico às suas restrições. Assim, a tecnologia vai além da melhoria no trânsito de veículos, contribuindo também para uma mobilidade mais inclusiva.

Paraná usa IA para facilitar renovação da CNH e amplia serviços públicos

O Paraná, em parceria com o Google, anunciou o uso de inteligência artificial (IA) para simplificar a renovação da CNH. Cerca de 6,4 milhões de motoristas poderão atualizar a foto pelo celular, via o aplicativo Detran Inteligente, a partir de dezembro. Inicialmente, o serviço estará disponível para condutores cuja foto tem mais de 10 anos, mas será expandido futuramente.

A funcionalidade, baseada em “autobiometria”, promete reduzir burocracias e aumentar a eficiência dos serviços públicos. Além de facilitar a atualização da CNH, os dados poderão ser integrados a outros sistemas estaduais, como segurança pública e justiça eleitoral.

O projeto é parte de uma parceria mais ampla com o Google, que prevê 30 novas soluções com IA até 2025, incluindo a plataforma LIA, para melhorar a leitura de crianças, e sistemas automatizados para saúde e meio ambiente. Segundo o governador Ratinho Junior, essas iniciativas representam um salto na qualidade e agilidade dos serviços públicos, além de trazer economia ao estado.

A colaboração também inclui cursos de IA e computação em nuvem para mais de 30 mil alunos paranaenses, reforçando o compromisso com inovação e desenvolvimento socioeconômico.

CARTAS

**DESACELERAR**

Impressionante saber que mais de 3 mil motoristas são multados a cada hora por excesso de velocidade no Brasil. Especialmente porque todos conhecemos as consequências desta infração. Não é á toa que os números da tragédia só aumentam em nossas ruas. Já passou da hora de desacelerarmos. Afinal, não há bem maior que a vida.

Igor Felipe – Cuiabá/MT

LUTO

Sempre que vejo tragédias como essa dos jovens atletas gaúchos, me pergunto o que poderia ter sido feito para evitar esse momento tão doloroso. Certamente, a fiscalização da manutenção destes veículos pesados teria feito a diferença. É uma irresponsabilidade tremenda, estes caminhões acessarem estas estradas de serra, sem ter certeza das condições de seus sistemas de freio. Isso precisa mudar!

Mônica Hans – Curitiba/PR

FREE FLOW

Não vejo a hora desse pedágio Free Flow estar funcionando nas estradas de todo o país. É um absurdo ainda termos estas filas intermináveis por conta das praças de pedágio. Fora que a cobrança deve ficar mais barata, justa e equânime. Um ganho para o bolso e para a mobilidade.

Joana Maia – Rio de Janeiro/RJ

NOVA LEI

Mais uma lei inútil esta que cria a Semana Nacional de Prevenção a Acidentes com Motociclistas e institui o Dia Nacional do Motociclista. Não faz o menor sentido nossos parlamentares criarem estas leis se não existe uma ação permanente em defesa da vida no trânsito. Como se dizia desde o Brasil colonial, é só para inglês ver.

Cláudia Fonseca – Campo Grande/MS

HUMANIZAR

Perfeita a abordagem do articulista José Roberto. Com toda a certeza, as medidas para promover a segurança no trânsito envolvem muito mais do que apenas a implementação de leis rígidas. Elas precisam se basear na construção de uma cultura de respeito mútuo entre cidadãos. Humanizar é o caminho!

Erik Freitas – São Paulo/SP

PRAZER

Muito interessante o artigo do Dr. Dirceu. O prazer da chamada sensação de liberdade, quando estamos em alta velocidade não faz o menor sentido quando observamos os números da carnificina que ocorre todos os dias em nossas vias. Jovens, vamos acordar pra vida, antes que a morte chegue mais rápido do que se imagina!

Carlos Corrêa – Brasília/DF

IA DO DETRAN

O Detran de Santa Catarina está de parabéns! Mais uma ação digna de louvor! Mais de 70% das dúvidas dos cidadãos sendo respondidas pela Inteligência Artificial é um gol de letra! Um ganho para toda a população e a otimização do tempo dos servidores. Parabéns a todos os envolvidos!

Célio Vilalba - São José/SC

CORREDOR LITORÂNEO

Espero ainda estar vivo pra ver se concretizar esta tal ligação da área industrial de Joinville ao contorno viário da Grande Florianópolis. A obra é mais do que necessária. Mas certamente levará anos, para não dizer, décadas. Fico feliz que o governador tenha tido a coragem de dar o pontapé inicial, mas a verdade é que ainda vai muito longe!

Fábio Nascimento – Joinville/SC

CICLISTAS

Que tristeza saber do aumento absurdo do atropelamento de ciclistas na Ilha de Florianópolis. Lamentavelmente, a cidade precisa melhorar muito no quesito segurança de trânsito, especialmente, quando se fala da prática de ciclismo. A infraestrutura está precária e, se nada for feito, teremos muito mais mortes.

Cristiane da Silveira – Florianópolis/SC

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

Gente Boa. Gente Nossa.

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

ESPAÇO LIVRE

*Francisco Garonce



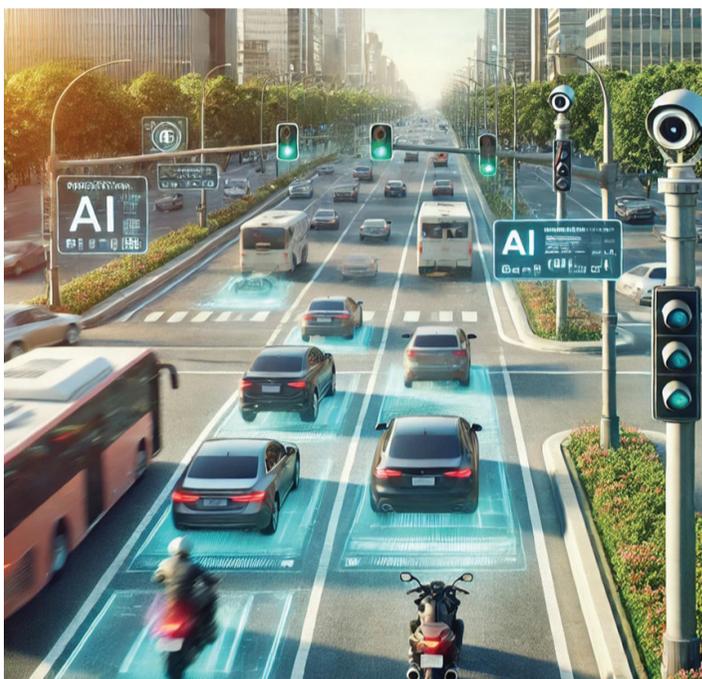
Você tem usado Inteligência Artificial no seu dia a dia? E no Trânsito?

Essa pergunta tem sido cada vez mais frequente, porque a IA está transformando a forma como vivemos e trabalhamos. E na segurança viária não é diferente. Ela oferece novas ferramentas para salvar vidas e prevenir sinistros viários. Mais do que uma tecnologia avançada, a IA é uma aliada estratégica para enfrentar um dos maiores desafios globais: a redução de mortes e lesões no trânsito.

Ao permitir análises preditivas, automação de processos e uma integração mais eficiente de dados, a IA possibilita intervenções precisas e eficazes, alinhadas aos objetivos do Plano Nacional para Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, PNATRANS, que busca reduzir pela metade as fatalidades no trânsito brasileiro. Uma abordagem inovadora não apenas complementa as ações tradicionais, mas abre caminho para soluções que antes pareciam distantes da nossa realidade.

Um exemplo prático é o uso de sistemas inteligentes para monitorar o trânsito em tempo real, identificando comportamentos de risco e situações perigosas antes que se transformem em sinistros. Em cidades como São Paulo e Curitiba, câmeras com algoritmos avançados de IA detectam infrações, como o uso de celular ao volante ou a falta do uso de cinto de segurança. Esses sistemas também são capazes de enviar alertas imediatos para as autoridades, otimizando o tempo de resposta e reforçando uma fiscalização mais ampla e eficiente. A combinação de automação e análise de dados oferece resultados impressionantes, pois não apenas identifica infrações, mas também desencoraja práticas perigosas, criando um trânsito mais seguro.

Essa capacidade de atuar preventivamente se torna ainda mais poderosa quando integrada às campanhas educativas. De acordo com o Guia publicado pelo Banco Mundial: “O que funciona e o que não funciona em intervenções de segurança viária”, campanhas isoladas têm impacto limitado. A associação dessas campanhas com ações de fiscalização muda isso e garante resultados duradouros. A IA entra como um elemento-chave nessa integração, personalizando as mensagens e direcionando as campanhas para públicos específicos, indicando como integrar a fiscalização no processo. Por exemplo, motoristas que frequentemente desrespeitam limites de velocidade podem receber mensagens



educativas personalizadas enquanto sistemas inteligentes reforçam a fiscalização em áreas críticas. Essa abordagem baseada em evidências aumenta a conscientização, promovendo mudanças comportamentais em condutores infratores.

Além disso, a IA tem mostrado um enorme potencial no planejamento e manutenção da infraestrutura viária.

Em outros países, como a Austrália, sistemas preditivos analisam dados para identificar pontos críticos em rodovias antes que se tornem perigosos. Essas tecnologias orientam intervenções preventivas, como instalação de barreiras de segurança ou melhorias no pavimento. No Brasil, concessionárias estão utilizando sensores inteligentes para monitorar veículos pesados, detectando sobrecarga ou falhas mecânicas que podem causar situações graves. Essas soluções tecnológicas permitem uma gestão mais eficiente das rodovias, com foco na segurança dos usuários e na redução de sinistros. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, DNIT, também tem adotado iniciativas nessa direção.

Essa transformação tecnológica não ocorre de forma isolada. O Brasil está dando passos importantes para capacitar profissionais capazes de liderar essas mudanças. Um exemplo desse movimento é o curso de pós-graduação lato sensu VIAS SEGURAS, oferecido pelo Instituto Nacional de Projetos para Trânsito e Segurança, INPROTRAN, com apoio da ANTT e da concessionária Ecorodovias. Essa iniciativa pioneira está formando a primeira turma de especialistas em segurança viária, com um programa que inclui o uso prático da Inteligência Artificial

em diferentes etapas da gestão do trânsito. Os alunos aprendem a aplicar IA na análise de dados, na fiscalização inteligente e na elaboração de campanhas educativas mais eficazes, alinhadas às melhores práticas globais. Essa formação multidisciplinar é essencial para atender às demandas do PNATRANS, contribuindo para uma mudança efetiva no cenário da segurança viária no Brasil.

Os avanços tecnológicos também estão transformando a forma como respondemos a sinistros. Sistemas baseados em IA permitem um monitoramento em tempo real, priorizando atendimentos e otimizando rotas para as equipes de resgate. Além disso, esses sistemas auxiliam na análise das causas dos sinistros,

oferecendo insights detalhados que ajudam na prevenção de ocorrências semelhantes no futuro. Essa integração entre tecnologia e gestão é um exemplo claro de como a IA pode revolucionar a segurança viária, indo muito além de soluções pontuais para criar um sistema mais seguro e eficiente.

O uso da Inteligência Artificial ainda enfrenta desafios, especialmente no que diz respeito à sua aceitação e adoção em larga escala. Muitos ainda veem a tecnologia como algo distante ou complexo, mas há que desmistificar essa percepção. Ao capacitar profissionais e demonstrar como a IA pode ser aplicada de maneira prática e acessível, o Brasil mostra que está preparado para adotar soluções inovadoras que priorizem a vida. Essa mudança de mentalidade é essencial para integrar a IA às políticas públicas e garantir que ela seja utilizada de forma estratégica e eficaz.

Mais do que uma ferramenta técnica, a IA representa uma oportunidade de transformar o trânsito em um ambiente mais seguro e humano. Cada aplicação dessa tecnologia traz benefícios mensuráveis, seja na prevenção de sinistros, na fiscalização ou no planejamento de campanhas e infraestrutura. O futuro da segurança viária depende de ações concretas e de uma abordagem integrada, onde a tecnologia esteja a serviço da vida. O Brasil faz parte de um movimento mundial que une inovação, conhecimento e compromisso com a segurança no trânsito. É hora de abraçar essa revolução tecnológica e construir um futuro no qual o trânsito seja mais seguro para todos.

Pesquisa CNT de Rodovias 2024 aponta a necessidade de reforço contínuo da infraestrutura rodoviária brasileira

A qualidade das rodovias brasileiras exerce um impacto direto na eficiência econômica e no desenvolvimento social do país. Para garantir segurança e fluidez no tráfego de pessoas e mercadorias, é essencial dispor de uma infraestrutura de qualidade, além de dados atualizados sobre as condições das vias.

A Pesquisa CNT de Rodovias 2024 – o mais abrangente estudo sobre a infraestrutura rodoviária no Brasil – revela que as rodovias são classificadas, no seu Estado Geral, como ótimo (7,5%); bom (25,5%); regular (40,4%); ruim (20,8%) e péssimo (5,8%). Os índices indicam uma pequena melhora na qualidade geral, demonstrando que o aumento de investimentos começa a apresentar resultados, quebrando, assim, a inflexão da curva.

Divulgado pela CNT (Confederação Nacional de Transporte) e pelo SEST SENAT no dia 19 de novembro, o levantamento avaliou 111.853 quilômetros de vias pavimentadas, o que corresponde a 67.835 quilômetros da malha federal (BRs) e a 44.018 quilômetros dos principais trechos estaduais.

A classificação do Estado Geral compreende três principais características da malha rodoviária: o Pavimento, a Sinalização e a Geometria da Via. Levam-se em conta variáveis como condições do pavimento, das placas, do acostamento, de curvas e de pontes. Em 2024, a avaliação dessas variáveis foi:

Classificação	Pavimento	Sinalização	Geometria
Ótimo	31,2%	11,6%	14,9%
Bom	11,9%	24,3%	19,9%
Regular	34,7%	40,9%	25,3%
Ruim	16,3%	12,7%	23,0%
Péssimo	5,9%	10,5%	16,9%

Investimento contínuo necessário

A CNT reconhece os esforços que vêm sendo realizados para transformar o cenário rodoviário nacional e afirma que ainda é necessário ampliar



O maior levantamento sobre a malha viária do país avaliou, neste ano, 111.853 quilômetros de rodovias pavimentadas.

os recursos e o orçamento destinados às rodovias brasileiras. A melhoria da infraestrutura de transporte é um processo de longo prazo que requer constância e comprometimento.

Investimentos contínuos são fundamentais para garantir o avanço gradual e sustentável das rodovias. A CNT reafirma a importância de manter e intensificar esses esforços, uma vez que só assim será possível garantir uma mobilidade mais segura e eficiente, promovendo o desenvolvimento socioeconômico do país e atendendo às necessidades de uma sociedade que aspira por uma infraestrutura de qualidade.

A partir dos dados levantados na Pesquisa, a Confederação estima que o investimento necessário para a reconstrução, restauração e manutenção do pavimento corresponde a R\$ 99,7 bilhões. “Continuaremos a acompanhar de perto as transformações no setor, fortalecendo a agenda de investimentos e colaborando com os setores público e privado, para que o Brasil conquiste uma rede rodoviária à altura de seu potencial e de sua população”, afirma o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa.

Apoio para empresas

As informações da Pesquisa têm utilidade prática para os transportadores, na medida em que os auxiliam no planejamento das rotas e na estimativa dos impactos da condição das rodovias nos seus custos operacionais.

Rodovias públicas e privadas

A Pesquisa permite uma análise detalhada do Estado Geral das rodovias conforme o tipo de gestão (pública ou privada). As rodovias públicas, que correspondem a 74,8% da extensão avaliada, foram classificadas como ótimo (2,7%); bom (20,0%); regular (43,7%); ruim (25,9%) ou péssimo (7,7%) em sua extensão. Por outro lado, 63,1% das

rodovias concedidas à iniciativa privada foram classificadas como ótimo (21,4%); bom (41,7%); regular (30,8%); ruim (5,7%) ou péssimo (0,4%).

Pontos críticos

Outro destaque da Pesquisa é o levantamento de pontos críticos, que abrange situações incomuns ao longo da via que podem representar sérios riscos à segurança dos usuários. Houve, em relação à edição anterior da Pesquisa, uma diminuição de 7,6% desses pontos, passando de 2.648 ocorrências, em 2023, para 2.446 em 2024.

Os dados mostram redução do número de erosões na pista, de buracos grandes e de quedas de barreiras. Ao comparar os resultados de 2023 e de 2024, segundo a jurisdição e a gestão, verificou-se que a redução mais expressiva se deu nas rodovias federais sob gestão pública (-17,4%).

Metodologia da Pesquisa

A Pesquisa CNT de Rodovias representa o levantamento mais abrangente e atualizado da malha rodoviária do Brasil, em que são avaliadas as condições dos diversos elementos que a constituem – em um total de 22 variáveis, nas categorias de pavimento, sinalização e geometria da via.

A relevância da Pesquisa decorre da abrangência da coleta de campo, da sua representatividade e da sua consistência metodológica que, ao longo dos anos, permite a comparação dos dados em uma série histórica e a análise de como os investimentos e as intervenções impactam a qualidade da infraestrutura.

A obtenção das informações aconteceu a partir de levantamento de campo realizado por 24 equipes ao longo de 30 dias (de 24/6/2024 a 23/7/2024). A coleta ocorreu de forma 100% digital, com o uso de novas tecnologias e de inteligência artificial, resultando em uma maior precisão e confiabilidade das informações. (Agência CNT Transporte Atual)