

ESTUDO PARA CAMPANHA EDUCATIVA DE TRÂNSITO
Programa: Farol Aceso durante o dia (Daytime Running Lights)



Prezados senhores:

Encaminhamos em anexo estudo técnico recomendando a implementação de campanha educativa para a utilização do farol baixo aceso nos veículos, durante as 24 horas do dia, com os seguintes esclarecimentos:

A utilização de luzes nos veículos automotores é matéria regulamentada pelo Art. 40 da Lei 9.503/97 que institui o Código Brasileiro de Trânsito.

Posteriormente, foi emitida a Resolução 18/98 do CONTRAN, recomendando o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso também durante o dia.

Campanhas educativas de segurança no trânsito acarretam sensível diminuição dos índices de acidentes – tão alarmantes em nosso país – e contribuem para a redução de custos com o aparato de saúde pública, além de melhorar a imagem do poder público perante a população.

Isto posto submetemos este estudo à apreciação de V. Sa., com vistas à adoção da campanha, para a qual nos propomos a fornecer os subsídios técnicos que se fizerem necessários.

Renovando nossos protestos de estima e consideração subscrevemo-nos,
Atenciosamente,

José Tadeu Braz

FAROL BAIXO

ACESO

- Aumenta a visibilidade em 60%
- 60 % dos acidentes ocorrem durante o dia e em Retas
- É visto a 3 quilômetros de Distância
- Acidentes 69 % menos graves

LUZ QUE GARANTE A VIDA

Estudo Técnico

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

1. ASPECTOS LEGAIS

2. O PEDESTRE E O CONDUTOR

3. A VISÃO HUMANA

4. O MEIO AMBIENTE VIÁRIO URBANO

5. O VEÍCULO E O FAROL

6. INVESTIMENTOS E RETORNOS PREVISTOS

7. RESUMO DA PROPOSTA

CONCLUSÃO

ANEXO: Resolução 18/98 do CONTRAN

INTRODUÇÃO

Quantas vezes nós, ao dirigirmos, nos deparamos com a eventualidade de sermos alertados de que os faróis de nosso veículo estão acesos durante o dia?

Certamente muitas vezes.

Tal situação ilustra o quanto é verdadeira a afirmação que dá título a este estudo:

“Farol baixo aceso - Luz que garante a vida ”

De fato, os faróis acesos proporcionam condições particularmente adequadas de intervisibilidade, seja no tráfego noturno, seja no diurno, pois, além de proporcionar maior conspicuidade em termos visuais (60 % mais visível), os facho dos faróis constituem um prolongamento físico do veículo (vistos a 3 km), alertando quanto à sua aproximação e manobras.

Este aumento de visibilidade diminui os riscos - noturnos e diurnos - que potencializam os acidentes de trânsito (60 % dos acidentes ocorrem durante o dia), responsáveis pelas perdas de muitas vidas (acidentes 69 % menos graves).

Entretanto, paradoxalmente, esta prática não é comum em território nacional, apesar de recomendada pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. Talvez se entenda que o uso de farol baixo durante o dia seja proibido, assim como é a utilização do farol alto. Ou se acredite que, em vias iluminadas, basta o uso da lanterna, que incomoda menos o condutor do veículo no sentido oposto da via.

O que poucos percebem é que, com o farol aceso, a identificação de um veículo que se aproxima é muito mais fácil, garantindo a segurança tanto dos demais veículos que se aproximam quanto dos pedestres que transitam pelas vias públicas.

É necessário mudar esta mentalidade tão comum ao motorista brasileiro. Muitas vidas estão sendo perdidas devido a um simples hábito que não tem qualquer razão para subsistir.

Preocupado com esta realidade, o CONTRAN recomendou que sejam desenvolvidas campanhas educativas que motivem os condutores de veículos a manter o farol baixo de seus veículos acesos também durante o dia.

Neste sentido, este estudo pretende alertar para os diversos aspectos que envolvem a proposta sob o enfoque da segurança viária, considerando diversos elementos intervenientes com o trânsito: o pedestre, o condutor, a visão humana, o meio ambiente viário e o veículo e suas equipagens.

Em sua conclusão, o estudo discorre sobre os investimentos necessários, o retorno esperado e apresenta um resumo dos elementos físicos e institucionais da campanha a ser proposta.

1. ASPECTOS LEGAIS

A utilização do farol baixo durante as horas do dia já está prevista desde o advento no Código de Trânsito Brasileiro.

Assim, o Art. 40 da Lei Nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) regulamenta o uso das luzes em veículos automotores e, entre outras disposições, estabelece que:

I – O condutor manterá aceso os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública;

Estabelece ainda que:

VII – Parágrafo Único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclomotorizados deverão utilizar-se do farol de luz baixa durante o dia e a noite.

Sucedendo-se a este dispositivo legal, o CONTRAN recomendou o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia, nos veículos que as utilizam, conforme consta do Art. 1º da Resolução Nº 018/98:

Art. 1º . Recomendar às autoridades de trânsito com circunscrição sobre as vias terrestres, que por meio de campanhas educativas, motivem seus usuários a manter o farol baixo aceso durante o dia, nas rodovias.

A Resolução Nº 018/98 do CONTRAN traz, portanto, em seu bojo, as seguintes responsabilidades que, entendemos, podem ser atribuídas também aos governos municipais:

- a) A necessidade do desenvolvimento permanente de campanhas educativas em prol da utilização do farol baixo, diuturnamente;
- b) A atribuição aos governos que mantenham jurisdição sobre rodovias (ou vias públicas) – federais, estaduais ou municipais – quanto à promoção e viabilização destas campanhas;

Do Art. 1º desta resolução infere-se que a utilização dos faróis baixos diuturnamente está não só recomendada como também é permitida, ensejando assim um maior esclarecimento aos usuários das vias públicas, especialmente os condutores de veículos de todos os tipos.

O Art. 2º desta resolução determina que o DENATRAN acompanhe os resultados obtidos

com estas campanhas e o Art. 3º estabelece que a mesma está em vigor desde 17 de abril de 1998.

2. O PEDESTRE E O CONDUTOR

Para que a campanha educativa venha a surtir os bons efeitos esperados pelos avaliadores do DENATRAN e, eventualmente de instituições como a ANTP, VOLVO, INST, etc., é necessário que se tenha um profundo conhecimento dos elementos que estão envolvidos nos conflitos de trânsito e que colaboram para que situações corriqueiras resultem em acidentes.

O pedestre

Cada pedestre é um ser diferenciado, com as mais diversas limitações físicas, culturais e educacionais.

Ao analisar os movimentos do pedestre, devemos ter como premissa inicial as particularidades que envolvem a questão de seus deslocamentos. Para cada pessoa a imprevisibilidade é praticamente uma regra, aliada à liberdade de movimentar-se em todas as direções e sentidos.

Entretanto, lembramos que pedestres agrupados apresentam comportamentos e reações semelhantes, respondendo a estímulos que provocam variações em sua velocidade, mudanças de caminhos e maior ou menor atenção às situações com as quais se defrontam.

Mesmo tendo em vista a aleatoriedade e a variedade dos deslocamentos dos pedestres, alguns componentes podem ser identificados e aplicados como subsídios para elaboração de critérios para projeto especializados na questão do pedestre.

Os deslocamentos em uma cidade como São Paulo (meio urbano) levam o pedestre a submeter-se à ação de uma série de estímulos emitidos simultaneamente, os quais exercem influência significativa sobre seu comportamento e sua segurança.

- **Estímulos visuais: luzes, vegetação, relevo, praças etc;**
- **Estímulos sonoros: buzinas, alto-falantes etc;**
- **Estímulos cinéticos: velocidade dos diversos veículos;**
- **Estímulos psicológicos: apelos internos, específicos de cada pessoa.**

Situações comportamentais diversificadas também são verificadas, como a constante mudança de papel que cada usuário do sistema viário vivência em seus deslocamentos ao longo do dia. Por exemplo: um trabalhador sai de casa como pedestre, embarca em um coletivo como passageiro, em seu trabalho dirige uma viatura e, retornando ao lar, sai com o veículo que havia deixado com a esposa. Nesta situação hipotética, mas bastante comum ao

brasileiro mediano, vemos três trocas de papel (função), que podem atordoar o indivíduo, sendo necessário manter a informação constantemente à vista, alertando-o quanto a seus deveres (campanhas educativas), às regras de circulação viária (sinalização), etc.

O condutor

O condutor de veículo também está sujeito a diversos estímulos que podem incidir de forma negativa, afetando seu desempenho.

Assim como o pedestre, visão e audição perfeitas são fundamentais para a direção segura.

Fatores negativos como alcoolização, cansaço e, sobretudo, baixa acuidade visual, são causas preponderantes de acidentes de trânsito e tem sua origem na pessoa do condutor.

O condutor do veículo deve estar pronto a tomar decisões e executar manobras em curto espaço de tempo (percepção x reação) pois, no trânsito, 1s a 60 km/h significa um deslocamento de, aproximadamente, 16 m que pode representar a diferença entre a vida ou a morte.

Há também fatores de ordem emocional ou psicológica interferindo na boa condução do motorista.

Ao avistar um animal, um idoso ou uma criança atravessando a rua de modo inadequado ou inesperado, certos motoristas podem ter reações imprevisíveis, como uma freada brusca, que pode levar a um acidente de trânsito.

Mas, sobretudo, o condutor de um veículo é forçado a processar um grande número de informações colocadas sobre a via pública (sinalização, letreiros, etc.) além daquelas que lhe chegam através do rádio de seu veículo ou, até mesmo, do carona.

Nestas circunstâncias, detalhes como acender o farol baixo durante o dia, podem passar despercebidos, aumentando os riscos à segurança viária.

É necessário inculcar este comportamento no condutor brasileiro, mecanizando a ação, transformando-a em hábito.

É neste contexto que campanhas educativas são extremamente oportunas, podendo ser esquematizadas de forma a não se constituírem meramente em mais uma informação sobre a via, divulgando-a através de slogans apropriados, bordões de grande aceitação popular e outras técnicas de publicidade que garantam o retorno desejado, como ocorreu com a bem sucedida campanha pelo uso do cinto de segurança ocorrida nos anos 1990 e, promovida, com grande entusiasmo e boa acolhida popular, pela Secretaria Municipal de Transportes.

3. A VISÃO HUMANA

Características visuais do ser humano

Sabe-se que a visão frontal de um ser humano num ângulo de 30 graus é rica na identificação de cores e deficitária na identificação de movimentos.

Já a visão periférica é rica em identificação de movimentos e deficitária na identificação de cores.

Crianças com idades inferiores a 12 anos tem dificuldade de avaliar a aproximação dos veículos, quando estas tentam atravessar a faixa de pedestres. Esta dificuldade vem do fato de não terem adquirido ainda, como os adultos, a visão de tridimensionalidade e perspectiva de aproximação de um objeto (a criança adquire a visão periférica - rica em detecção de movimentos – somente a partir dos 12 anos de idade).

O espectro visível de cores presentes nas luzes emitidas pelos faróis dos veículos proporciona impulsos capazes de alterar as relações entre a visão periférica e visão frontal, na maioria das vezes, melhorando-as.

No farol aceso dos veículos em movimento reside uma das combinações mais favoráveis para a intervisibilidade e avaliação de proximidade destes por parte dos pedestres. Os faróis emitem luzes que variam de frequências e comprimento de ondas diferentes, podendo melhorar a intervisibilidade desejada, mesmo no caso do uso de faróis baixos.

O uso dos faróis, seja de noite ou de dia, proporciona condições particularmente adequadas de intervisibilidade: veículo x veículo ou veículo x pedestre e vice-versa.

Os motoristas têm conhecimento intuitivo de que os faróis melhoram as condições de intervisibilidade, o que pode ser comprovado pelo uso de lampejador de faróis como uma espécie de buzina noturna ou, como já mencionamos na introdução deste estudo, pelo constante alerta que se transmite ao condutor que está com os faróis acesos durante o dia.

Como o campo de visão humano é composto de uma região central relativamente pequena com relação à região de visão periférica, é interessante que o veículo que se aproxima possa chamar a atenção do motorista, mesmo quando ainda se encontra na região de visão periférica.

Estaremos, desta forma, aumentando a possibilidade do motorista perceber a existência de outros veículos, o que pode lhe dar condições de tomar a atitude correta em tempo suficiente.

4. O MEIO AMBIENTE VIÁRIO URBANO

O meio ambiente viário urbano (calçada, leito, via, passagem, etc.) é outro fator a ser considerado na prevenção de acidentes de trânsito.

Locais mal iluminados dificultam a visualização de obstáculos, de veículos e, sobretudo, de pedestres que estejam circulando pela via pública.

Em seus “considerandos” a resolução Nº 018/98 do CONTRAM enfoca o sistema de iluminação das vias públicas como:

“elemento integrante da segurança ativa dos veículos”

E, alerta para a seguinte realidade:

“as cores e as formas dos veículos modernos contribuem para mascara-los no meio ambiente, dificultando a sua visualização segura para qualquer ação preventiva, mesmo em condições de boa luminosidade”

Matizes como o cinza, o negro, o branco e cores ditas “frias” (azul, verde, etc.) são muito comuns no meio ambiente viário, seja ele urbano ou rural, dificultando a definição dos objetos e, portanto, favorecendo sua camuflagem.

Em meio a às estruturas urbanas há também uma profusão de fachadas comerciais ou residenciais mesclando-se ao meio ambiente viário e assumindo os mais diversos volumes, que acarretam assim uma certa confusão àqueles que se dirigem pelas vias públicas. Sobretudo não há, ou é quase inexistente, uma padronização nas cores que compõe o meio ambiente urbano: verde é mato e é carro, assim como azul é céu e também é carro, etc..

Agravando ainda mais este quadro, há também patologias, como o daltonismo, que dificultam a percepção dos códigos ambientais viários (sinalização, vestes dos pedestres, cores dos veículos, semáforos, etc.).

Neste contexto, uma medida de fácil adoção e que facilita a identificação do veículo que se aproxima, é emprego correto das luzes que equipam os veículos como, por exemplo, acender o farol baixo, mesmo durante o dia.

5. O VEÍCULO E O FAROL

Para que a campanha pela utilização do farol baixo na Cidade de São Paulo seja bem sucedida é necessário que os veículos estejam devidamente equipados com este dispositivo, sendo necessário atentar para os seguintes pormenores:

Problemas técnicos com Faróis

Os faróis dos veículos são fontes de luz extremamente convenientes para a iluminação de obstáculos existentes ou de pessoas que se deslocam na via pública.

Seu desempenho pode ser melhorado e o rendimento máximo pode ser obtido, conhecendo-se e atuando sobre os poucos problemas que ocorrem com os faróis.

a) Depreciação

Ao longo da vida útil do farol há uma queda progressiva da intensidade luminosa que deve ser imediatamente corrigida após inspeções periódicas que constatem o problema.

b) Iluminação e Visibilidade

Nos faróis equipados com lâmpadas halógenas, nas quais o filamento de tungstênio fica imerso em um gás de iodo, ocorre um processo de regeneração do filamento, pelo que a depreciação da potência luminosa é sensivelmente menor que nas lâmpadas comuns.

c) Regulagem

Um dos problemas mais sérios da falta de regulagem dos faróis é que o menor desvio dos feixes já é capaz de provocar ofuscamento e a conseqüente redução do alcance visual do motorista atingido. Assim, no instante do cruzamento entre dois veículos com o feixe baixo dos faróis ligados, caso ocorra ofuscamento, a distância de visibilidade será seriamente encurtada, senão suprimida. Nesta situação, um objeto situado adiante mal poderá ser percebido, sobretudo se os próprios faróis do veículo do motorista afetado não forem suficientemente potentes ou não iluminarem adequadamente a via.

Faróis de boa intensidade luminosa e convenientemente regulados iluminam melhor o pavimento, ocasionando menores contrastes entre os faróis ofuscantes do veículo que se aproxima e a pista de rolamento, atenuando, pois, os efeitos do ofuscamento.

Deve-se considerar, ainda, que o simples fato do porta-malas estar cheio já é suficiente para provocar uma elevação do feixe dos faróis, a ponto de causar ofuscamento.

Resistência ao uso do farol baixo

Apesar de sua importância como fator de segurança e de redução de acidentes, o uso dos faróis baixos quando se dirige em centros urbanos, mesmo à noite, não é prática freqüente.

Mesmo em São Paulo, onde há tanta informação sobre trânsito, pode-se observar que a grande maioria dos motoristas urbanos dirige apenas com as luzes de estacionamento acesas, tanto nas vias arteriais bem iluminadas, como nas vias secundárias e locais.

Entre os fatores que levam à pouca utilização dos faróis baixos podemos citar a iluminação artificial das vias públicas, considerada suficiente pelos motoristas, o hábito de não ligar os faróis e o não entendimento do princípio de funcionamento do material refletivo usado na sinalização de trânsito, que necessita de luz para funcionar.

Necessidade de sensibilização dos condutores

A necessidade e a conveniência do uso dos faróis devem ser divulgadas num esforço educativo de sensibilização da população motorista paulistano, a respeito da redução de acidentes e dos potenciais de perigo. Mais que isso: devem ser explicadas as vantagens dos faróis acesos durante o dia, que são muito eficientes na prevenção de acidentes.

Campanhas para manutenção do veículo

Com o avanço da campanha pelo uso do farol baixo em São Paulo, a provável demanda por serviços de regulagem e manutenção deverá aumentar.

Para evitar que a espera e o custo dos serviços venham a constituir uma das causas do hábito de não manter faróis regulados, deve-se desenvolver um programa de simplificação dos serviços de manutenção, pelo uso de equipamentos simples e facilmente disponíveis.

Torna-se oportuno dar acesso gratuito - ou incentivos fiscais - aos serviços de regulagem de faróis, multiplicando o número de locais capazes de executar a regulagem.

Sugere-se o desenvolvimento de inspeções periódicas gratuitas em parceria com a iniciativa privada.

Vantagens da utilização do farol baixo

A título de esclarecimento prévio, enumeramos as seguintes vantagens:

- O uso dos faróis baixos dão ao motorista melhores condições para o desempenho das tarefas de balizamento e de navegação, já que tornam mais fácil perceber a posição do veículo com relação à via e aos outros veículos, bem como coletar informações a respeito de localização e de trajetos.
- O uso dos faróis baixos facilita a prática da direção defensiva (defensive driving), já que se tornam mais claras e perceptíveis, ao motorista, as mudanças de direção dos outros veículos e dos pedestres, bem como a ocorrência de obstáculos dentro do seu campo de visão.
- O uso dos faróis faz com que cresça, além do nível de iluminação viária, o nível de iluminação de fundo (background illumination levei), reduzindo o ofuscamento. Como o grau de abertura das pupilas, fator de defesa contra o ofuscamento, depende do nível de iluminação de fundo, quanto mais iluminado for o ambiente, mais fechadas estarão as pupilas do motorista e menor será o impacto dos faróis em sentido contrário.
- O uso dos faróis permite melhor visualização dos pedestres. Apesar da existência da iluminação viária, é através do uso de faróis potentes que pedestres e obstáculos adquirem visibilidade útil para o motorista. Ao dirigir apenas com as luzes de estacionamento acesas, o motorista fica na dependência da iluminação viária para perceber os pedestres e os obstáculos, que, geralmente, vai visualizar por um precário contraste contra o fundo iluminado. Mesmo que se pretenda dotar os pedestres e os obstáculos de melhores valores de alvo e de conspicuidade (pelo incentivo do uso de roupas claras, materiais refletivos ou qualquer outro meio não luminoso) as propriedades fotométricas de tais materiais tornam indispensável o uso dos faróis baixos para a obtenção de resultados eficientes.
- Quando se faz uso dos faróis, é mais fácil detectar defeitos e falhas no sistema de luzes do veículo, através da percepção dos fachos.

Experiência internacional no uso do farol baixo

O uso de faróis como fator de aumento da intervisibilidade dos veículos é tão importante que estudos estão sendo feitos nos Estados Unidos e Suécia, propondo o uso de faróis, mesmo durante o dia, em determinadas condições. Em vários estados daquele país, aliás, o uso de faróis é obrigatório nos dias de chuva, neve ou neblina, e após o pôr do sol na maioria dos estados, principalmente nos centros urbanos.

Experiência nacional no uso do farol baixo

A Cidade do Rio de Janeiro já experimentou a medida com bons resultados. Sua experiência poderá servir de base para evitar eventuais falhas ou dificuldades verificadas no desenvolvimento e aplicação da campanha.

6. INVESTIMENTOS E RETORNOS PREVISTOS

Investimentos

Os investimentos necessários à viabilização da campanha educativa proposta pelo CONTRAN e que planejamos neste estudo são de custo relativamente baixo.

Da parte dos usuários não há o que investir, salvo se a manutenção do veículo estiver inadequada, isto porque:

1. Os faróis já estão instalados nos veículos - uma etapa / custo a menos no projeto;
2. Não se tem gasto adicional de consumo de energia – não há custos públicos;

Da parte do poder público serão necessários apenas investimentos com sinalização de baixíssimo custo (“banners” – ver item seguinte) e com a divulgação da campanha através dos mais diversos tipos de mídia, conforme o orçamento permitir.

Uma avaliação de custo x benefício certamente demonstrará o quanto a campanha é viável e, reiteramos, do ponto de vista prático do usuário já está tudo preparado e instalado, com investimento zero para os usuários, eliminando a resistência econômica.

Feitos os investimentos iniciais com sinalização e preparo da campanha, para o poder público restará investir somente no material humano (educação dos usuários), como veremos no capítulo seguinte deste estudo.

Retornos

Como retorno destes investimentos de pequena monta, são esperados os seguintes benefícios:

- **A redução dos índices de acidentes nas vias do município, pela melhoria da intervisibilidade;**

- A redução de custos hospitalares, em função da queda dos índices de acidentes;
- Prêmios institucionais, conferidos por organismos nacionais e internacionais (ANTP, VOLVO, etc.);
- Dividendos de ordem política e social, melhorando sempre a imagem do poder público municipal perante a população;

7. RESUMO DA PROPOSTA

A proposta de campanha envolve elementos físicos e institucionais.

Elementos físicos

Físicamente, foi idealizada uma sinalização diferenciada a ser colocada nos principais pontos de grande visibilidade da Cidade de São Paulo (Ibirapuera, Av. 23 de Maio, Av. Paulista, Vale do Anhangabaú, Marginais Tietê e Pinheiros, acessos das rodovias e grandes avenidas).

Este item é composto basicamente da colocação de uma faixa que apresentará os dizeres aprovados para a campanha.



Elementos institucionais

Juntamente com a implantação dos dispositivos de sinalização, é necessário desenvolver um programa de educação para eliminação do hábito de não se preocupar com a utilização e manutenção dos faróis do veículo.

Devem ser esclarecidos os aspectos relativos ao total de vítimas de acidentes de trânsito provocados por problemas de intervisibilidade.

Reforçando esta medida, os veículos vendidos nas revendas (novos ou não), por força de lei municipal, somente deverão poder ser registrados mediante a comprovação de que os faróis estão convenientemente ajustados.

Poder-se-ia diminuir o hábito do uso de faróis baixos não regulados através da divulgação dos problemas causados por este fator mas, provavelmente, o papel mais importante seria desempenhado pela legislação municipal acompanhada de fiscalização de caráter majoritariamente educativo.

Como o uso de faróis baixos desregulados provoca reclamações por parte dos outros motoristas, deve-se capitalizar esta fiscalização “educativa” (advertência) para que a regulação seja incentivada.

Contra o argumento de alguns para não utilização dos faróis baixos, sugere-se ainda um programa de educação especificamente destinado a formar o hábito de usar faróis baixos acesos 24 horas por dia.

Por ser esta uma prática facilmente comprovável por simples observação, este programa acessório pode ser facilmente implantado a partir do reforço sensível da atividade de fiscalização, mediante a simples advertência aos condutores.

Ao mesmo tempo, deve-se buscar soluções técnicas para os ofuscamentos eventuais, inevitáveis, mesmo com os faróis baixos regulados: caso de veículos em manobra que defrontam outros veículos. Isto pode ser feito com medidas específicas de engenharia, como defensas teladas, etc..

CONCLUSÃO

O uso do farol baixo ao longo das 24 horas do dia em Cidades como São Paulo é uma prática cuja adoção é recomendada pelo CONTRAN, inexistindo quaisquer óbices à sua imediata implantação.

Entretanto, para que uma eventual regulamentação do uso do farol baixo 24 horas por dia (Lei Municipal) surta efeitos positivos, é necessário desenvolver uma campanha educativa



abrangente, compreendendo a informação aos usuários, um programa de fiscalização “educativa” (advertência), parcerias (público x privado) acompanhadas de incentivos fiscais para a manutenção periódica desta equipagem e, especialmente, a utilização de sinalização especial (banners) que possibilite a divulgação das informações e orientações básicas, mobilizando devidamente os usuários.

Espera--se que em São Paulo, tal campanha venha a repercutir de forma extremamente positiva, auferindo prêmios nacionais e internacionais, tornando-se referência para outros municípios brasileiros e rendendo dividendos políticos e sociais à administração municipal.

José Tadeu Braz – Engenheiro Civil
CREA: 0682413070



ANEXO: Resolução 18/98 do CONTRAN



RESOLUÇÃO Nº 18/98

Recomenda o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia, e dá outras providências.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

CONSIDERANDO que o sistema de iluminação é elemento integrante da segurança ativa dos veículos;

CONSIDERANDO que as cores e as formas dos veículos modernos contribuem para mascará-los no meio ambiente, dificultando a sua visualização a uma distância efetivamente segura para qualquer ação preventiva, mesmo em condições de boa luminosidade;

R E S O L V E:

Art.1º. Recomendar às autoridades de trânsito com circunscrição sobre as vias terrestres, que por meio de campanhas educativas, motivem seus usuários a manter o farol baixo aceso durante o dia , nas rodovias.

Art.2º. O DENATRAN acompanhará os resultados obtidos pelos órgãos que implementarem esta medida.

Art.3º. Esta Resolução entrará em vigor 60 (sessenta) dias após sua publicação, ficando revogada a Resolução 819/96.

Brasília, 17 de fevereiro de 1998