



Acidentes de trânsito matam mais que crimes violentos no Brasil

O Brasil ocupa a quarta posição no ranking mundial de mortes por acidentes no trânsito, segundo a OMS (Organização Mundial da Saúde). E, para piorar esse trágico cenário, no primeiro semestre de 2020, o trânsito brasileiro matou mais do que os crimes violentos em seis estados. (Página 8)

OM

o Monatran

JORNAL DO MONATRAN
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC - MARÇO DE 2021 - ANO 11 - Nº 135

www.monatran.org.br

**DERRUBADA
DOS VETOS:**
nova lei de trânsito
terá outras
modificações

PÁGINA 4

Estudos concluem que para salvar vidas, rodovias também precisam “perdoar”

PÁGINA 16

José Roberto de Souza Dias:
Trânsito e Transporte -
Essa Imensa Vitrine da Vida

PÁGINA 5

90% dos sinistros com caminhoneiros são causados por falha humana

PÁGINA 9



Bike elétrica de 4 rodas promete segurança e conforto

Uma bicicleta elétrica, quase um mini veículo, lançada na Europa pode ser a solução para alguns obstáculos que impedem a adesão à bike como modal para centros urbanos: segurança e condicionamento físico. (Página 15)

KOERICH
Gente Nossa

1º
NÚMERO
EM MÓVEIS

RESPEITE O LIMITE DE VELOCIDADE.



CONSERVE
A DIREITA



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA
DE ÔNIBUS



PARE

PARADA
OBRIGATÓRIA

EDITORIAL

A arte da guerra

No livro A Arte da Guerra, um tratado militar escrito durante o século IV a.C., o estrategista chinês Sun Tzu ensina que, para vencer o inimigo é preciso, antes de mais nada, conhecê-lo. Em treze capítulos, a obra apresenta lições simples e claras de como alcançar a vitória, métodos que seriam utilizados mais tarde por grandes líderes como Napoleão Bonaparte e Mao Tse Tung.

O conceito é amplo e pode ser aplicado em diversos setores da vida. Inclusive quando lidamos com o assunto das mortes no trânsito no Brasil: uma guerra velada e ignorada pela maioria, especialmente pelos nossos governantes que pouco fazem para reverter este quadro.

Não existem estatísticas relacionadas ao tema confiáveis no Brasil. Os números são desencontrados e desatualizados. Todavia, neste mês de março, a notícia de que o Governo Federal disponibilizará uma base de dados nacional sobre trânsito no país nos fez acender uma pontinha de esperança. Aquela luz no fim do túnel.

A iniciativa pioneira será chamada de Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest) e está sendo implementada pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

De acordo com o Ministério, o sistema centralizará informações como: número de ocorrências, de mortos e feridos, perfil das vítimas, condições das vias e dos veículos e as principais causas dos acidentes.

As estatísticas serão disponibilizadas a todos por meio de um painel on-line, com os principais indicadores de acompanhamento. Esta é uma funcionalidade prevista no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pntrans).

Certamente, por meio desses dados, será possível fazer um diagnóstico dos acidentes de trânsito no Brasil. Além de monitorar quais são os trechos de rodovias e vias urbanas mais críticos. A partir daí, adotar as medidas necessárias para prevenir a ocorrência de acidentes, minimizar a gravidade das lesões, diminuir o número de mortes. Enfim, finalmente teremos à disposição as informações que precisamos para conhecer melhor este inimigo que tantas vidas tem ceifado em nosso país.

Entretanto, vale destacar que até o momento, apenas três estados já abasteceram o sistema com dados sobre acidentes de trânsito: São Paulo, que possui a maior frota de veículos do país, Roraima e Rondônia. De acordo com o Ministério, outros 11 estados já estão em fase final para serem incluídos ao sistema, com previsão até junho de 2021. Faltando ainda as demais unidades Federativas para finalmente compor o mapa tão necessário para o combate às mortes no trânsito.

Esperamos ansiosos que esta base nacional seja concluída o mais rápido possível para que finalmente tenhamos as ferramentas necessárias para alcançarmos o trânsito que queremos em nosso país: mais seguro e humano!

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



PESADELO

Sonho de consumo do empresário paraibano Diego Alexandre, a Mercedes conversível virou pesadelo quando, depois de comprar o veículo, descobriu que sua estatura era grande demais para o automóvel.

Além de não caber dentro do carro com a capota fechada, Diego precisa usar um capacete para circular com o carro, pois sua cabeça ultrapassa o parabrisa.



INFRAÇÃO?

Em nota, a Polícia Rodoviária Federal da Paraíba explicou que, teoricamente, Diego não comete nenhuma infração de trânsito dirigindo a nova aquisição. No entanto, a região dos olhos no condutor, nessa situação, fica vulnerável e pode causar acidentes.

A estatura de Diego pode, ainda, inviabilizar o uso do cinto de segurança do veículo. Não utilizar o equipamento de segurança é considerada uma infração de trânsito grave.

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) 3223-4920 / 3204-9478

E-mail: jornal@monatran.org.br

Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

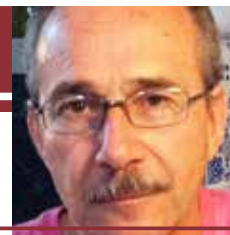
Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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



Viva Floripa!

Escolhida para ser a sede nacional do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Florianópolis sempre recebeu uma atenção especial por parte de nossa linha editorial. E, nesse mês em que a cidade completa 348 anos de fundação (uma das capitais mais antigas do país), não podíamos deixar de prestar a nossa homenagem, mas também se faz necessário apontar seus desafios e, mais uma vez, propor soluções.

Sem dúvida alguma, seu calcanhar de Aquiles é a questão da mobilidade. De acordo com o pesquisador Valério Medeiros, da Universidade de Brasília (UnB), a capital catarinense possui o segundo pior índice de mobilidade do mundo e o deslocamento mais complicado entre 21 das principais capitais brasileiras. Para ele, uma das dificuldades é a geografia da cidade. Dunas, praias, lagoas e morros impedem a continuidade da malha viária.

Somado a isso, dados do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostram que na cidade existe um carro para cada duas pessoas, ou seja, 521 veículos para cada mil moradores. Ou seja, com uma população de mais de 508 mil habitantes só na capital, são mais de 265 mil veículos podendo transitar por aí. Fora os carros dos demais 21 municípios que compõem a Grande Florianópolis e, diariamente, precisam acessar a Ilha. O resultado não podia ser diferente: filas e mais filas.

Ao longo dos anos, diversas alternativas têm sido apresentadas com o objetivo de minimizar esses efeitos. Porém, parece que as ideias emperram na falta de vontade de fazer um projeto e buscar recursos para viabilizá-lo e não são levadas adiante por, aparentemente, não serem prioridade dos gestores públicos.

Todavia, de todas as soluções, a mais óbvia continua sem sair do papel: o transporte marítimo (cujas vias já estão prontas) fica patinando na burocracia, enquanto a população da Grande Florianópolis perde horas e mais horas na fila para entrar e sair da Ilha.

Um morador de Palhoça, que está de frente para o Sul da Ilha, precisa perder horas no trânsito para se deslocar até o Aeroporto. Aliás, o próprio morador de Florianópolis, que mora na parte continental da cidade, vai levar mais de hora para chegar em uma praia com água apropriada para o banho. Um absurdo sem tamanho! Uma realidade que nos envergonha há anos e chega a ser motivo de piada ao redor do mundo: uma cidade em que sua maior porção está situada em uma Ilha não dispõe de transporte marítimo para a população, nem Ferry-Boat, nem nada que aproveite às águas calmas da Baía que a separam do Continente.

Nosso desejo para o novo ciclo que agora se inicia é que em 2022 tenhamos muitas conquistas para comemorar!



SOB NOVA DIREÇÃO

Com 100% dos votos a Associação Nacional dos Detrans – AND elegeu no dia 10 de março, a sua nova diretoria, que ficará à frente da entidade até 2023. Foi eleito como presidente da entidade o diretor presidente do Detran de São Paulo, Ernesto Mascellani Neto, e seu vice, o atual presidente do Detran do Amazonas, Rodrigo de Sá.

PROPOSTAS

Entre as propostas apresentadas pela chapa no período da candidatura, a defesa por uma maior participação dos Detrans nos debates técnicos junto ao Contrans, Denatran e Congresso Nacional é a de maior destaque. O assento nas câmaras temáticas e interlocução constante com o Denatran para alinhamento de decisões de interesse nacional também faz parte das propostas do presidente eleito.

DERRUBADA DOS VETOS: nova lei de trânsito terá outras modificações

A Lei 14071/20, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e entra em vigor em abril, foi publicada em 14 de outubro de 2020. Do texto aprovado pela Câmara dos Deputados, alguns artigos foram vetados pelo presidente Jair Bolsonaro (sem partido).

Agora, cinco meses depois da publicação, deputados e senadores se reuniram para analisar esses vetos. A sessão aconteceu no dia 17 de março.

De acordo com Julyver Modesto de Araújo, mestre em Direito do Estado pela PUC-SP e especialista em legislação de trânsito, 13 dispositivos vetados foram analisados. “Essa análise deveria ter ocorrido até dia 13 de novembro de 2020, ou seja, trinta dias a contar da publicação da Lei. Na votação deste mês, dos 13 dispositivos legais que compunham o veto 52 do Presidente da República, dez foram mantidos e três foram rejeitados”, explica.

Os três vetos que foram derrubados e voltarão a fazer parte da Lei 14071/20

são os seguintes:

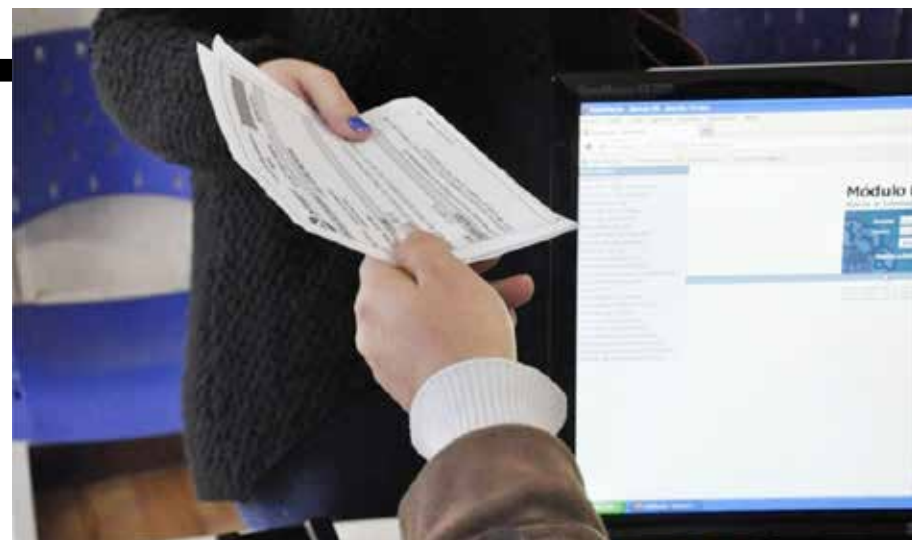
*Titulação de médicos e psicólogos
Como é*

Art. 147 – O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

Como ficará

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran.

Em entrevista ao Portal do Trânsito, a psicóloga e diretora científica da ABRAPSIT – Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego, Juliana de Barros Guimarães, explicou o posicionamento



da entidade diante do veto do Presidente e os possíveis impactos se a decisão fosse mantida pelos Deputados.

De acordo com Modesto, atualmente, a exigência de titulação de Especialista consta apenas em resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). “Com a derrubada do veto e inclusão do texto acima no próprio CTB, passará a ser uma obrigatoriedade legal, o que fortalecerá a especialização no setor”, aponta.

Em relação ao assunto, foi também derrubado o veto ao artigo 5º da Lei n. 14.071/20, que prevê o prazo de três anos para adequação dos peritos examinadores que não tenham a titulação que será exigida.

Avaliação psicológica no curso de reciclagem

Como é

Não existia a previsão anteriormente no CTB

Como ficará

Art.268...

Parágrafo único. Além do curso de reciclagem previsto no caput deste artigo, o infrator será submetido à avaliação psicológica nos casos dos incisos III, IV e V do caput deste artigo.

Com a derrubada deste veto, será obrigatória a avaliação psicológica toda vez que um condutor for submetido a curso de reciclagem, em três situações:

- quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;
- quando condenado judicialmente por delito de trânsito;
- a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito.

O especialista em legislação faz um alerta relevante.

“Importante destacar que tal exigência não se aplicará ao curso de reciclagem em decorrência da penalidade de suspensão do direito de dirigir”, esclarece.

PLACAS DO MERCOSUL – Possíveis Alterações

Com a possibilidade de retorno do lacre e da identificação da cidade e estado para a Placa Mercosul, o programa Auto Esporte explicou as possíveis alterações e ouviu o diretor-presidente do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária, José Aurélio Ramalho, que fez um comparativo com a placa dos Estados Unidos, onde o dono do carro também é dono da placa.

Desde o início de uso da Placa Mercosul no Brasil, em 2018, alguns elementos de segurança foram retirados, como: o lacre, o brasão do município e a bandeira do estado, entretanto, acrescentou-se o QR Code (Quick Response – em livre tradução, Código de resposta rápida), um tipo de código de barras mais avançado que não pode ser alterado, ou seja, o código é associado ao alfanumérico da placa, e mesmo que seja possível copiar a placa, o QR Code não será copiado.

Os efeitos difrativos que permitiam a identificação da validade da placa a distância e a redução de clonagens também foram retirados. Com essa mudança, o

cidadão poderá voltar a pagar quando houver troca de município.

José Aurélio Ramalho, fez uma comparação com a placa dos Estados

Unidos. “Nos Estados Unidos, a placa pertence ao cidadão, ou seja, se ele tiver um carro ou 100 carros na vida, a placa segue com ele e com isso, o risco de você clonar, fazer uma cópia dessa placa, é mais difícil”, disse.

Ele enfatizou a facilidade na cobrança de impostos e tarifas diretamente com o proprietário e não com o veículo, como acontece no Brasil. “Então, muitas vezes, você vende o veículo e as taxas, os atrasos de IPVA ou documentação seguem com o veículo, causando até um problema para um futuro proprietário. Um ponto a destacar é que com a retirada de elementos de segurança, que iriam auxiliar a dificuldade de clonagem dessas placas, foram tiradas após a sua aprovação no modelo original e com isso, certamente a clonagem, as cópias dessas placas ficam muito mais fáceis. Então, a vulnerabilidade, aumenta”.





JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Trânsito e Transporte

Essa Imensa Vitrine da Vida

Governadores e prefeitos brasileiros, em números expressivos, teimam em brincar de ditadores de aldeia e, alguns desses, aproveitam a crise mundial da saúde para se chafurdarem na lama da corrupção.

Falam grosso com os pequenos comerciantes, aqueles que mais empregam, mas perdem totalmente a coragem ao enfrentarem o crime organizado nos pancadões ou nas festas exclusivas em áreas nobres das cidades. Ou será que alguém acredita que o tráfico se submeteria ao toque de recolher?

Mas, é no trânsito e no transporte, essa imensa vitrine da vida, que os senhores do poder diminuto mostram toda sua hipocrisia. Alguns, de fala mansa e pausada, usando roupas de grife, trabalham e moram em mansões e em nome da vida que não respeitam, e da ciência que não conhecem, decretam a quebra-de-cabeça geral. Não se importam com a perda do trabalho de pessoas que dependem do que ganham diariamente, para se sustentarem.

O trânsito e o transporte, de responsabilidade do poder público, parece não estar entre as prioridades desses despóticos de aldeia, que chegam ao cúmulo de encurtar horários de expediente e reduzir a frota de ônibus com o mote “para salvar vidas”.

Na maior cidade brasileira chegou-se ao despatúrio de transferir o rodízio de veículos para o horário noturno, isto é, compreendido entre 20h00 e 05h00. Disparate, insensatez! Falta do que fazer, ou simples insensibilidade de quem na vida nunca pegou um ônibus para trabalhar.

O transporte público brasileiro, em particular em algumas cidades, oferece sérios riscos de saúde e alguns governantes, por incúria, comprometimento ou pura ignorância, demonstram não se importar.

A imensa maioria das pessoas depende desses meios para ir e vir ao trabalho e à escola. Paralisar ou reduzir o número de veículos é uma atrocidade e manter, como nos anos anteriores à pandemia, é um crime de lesa humanidade.

Permitir que continuem apinhados, como os ônibus, metrô e trem é um passe livre para a contaminação dos usuários e seus familiares, principalmente para os grupos de risco, isolados em suas casas. Nesse sentido, é importante grifar, que a imensa maioria das famílias brasileiras vive em espaços diminutos, com um, dois ou três cômodos, onde é absolutamente impossível se isolar.

Enquanto isso alguns governadores, prefeitos e meios de comunicação da velha imprensa, usam das táticas de Goebbels, ministro de propaganda Nazista de Adolf Hitler, usando e abusando de métodos de falseamento do fatos. Repetem mentiras até que virem verdades e escondem pelo silêncio aquilo que todos sabem. Chega-se ao cúmulo de nacionalizarem vacinas que, por ora, apenas são envasadas em Institutos de Pesquisa do Brasil.

Repetir a mentira e esconder a verdade sucessivamente nem sempre dá certo, os tempos mudaram, e a sociedade com acesso crescente à digitalização nas redes sociais já não se deixa enganar.

Agora, o que os contribuintes exigem saber, é onde os governadores colocaram os milhões de reais destinados a montagem de hospitais de campanha, à compra de leitos hospitalares, respiradores, remédios, diferentes insumos e à contratação de profissionais. Afinal, onde foi parar toda essa dinheirama dos hospitais de campanha, inaugurados com pompa e circunstância e extintos com um toque de magia? Tudo isso aconteceu meses atrás, impossível de ser deletado da memória dos pagadores de impostos.

Premidos pela virulência da molestia alguns desses administradores públicos usam o velho ardil do batedor de carteira, que rouba e sai gritando pega ladrão ou, na impossibilidade de tanto, apontam o dedo em riste contra seus adversários denominando-os de genocidas.

Ao criminalizarem, de forma vil, seus adversários políticos estão, na verdade, perdendo os verdadeiros criminosos nazistas que

exterminaram milhões de vidas nos campos de concentração. Desconhecem a História, ou pior ainda, querem apagá-la. Tática comum, usada por regimes autoritários de todas as tendências ideológicas.

Aos governantes cabe desenvolver programas permanentes de contenção do vírus, protegendo e conscientizando pacificamente a população, sem usar medidas repressivas.

Isso se conquista com medidas eficientes como a vacinação, o uso correto de máscaras, o ato de lavar constantemente as mãos e o uso de álcool gel. Encorajando o distanciamento social, o isolamento dos doentes e dos integrantes de grupos de risco, desestimulando a promoção ou participação em festas ou ajuntamentos de qualquer natureza.

Primordialmente é preciso reorganizar o transporte público, impedir a formação de filas, aumentando drasticamente as frotas e os horários de circulação, exigindo o uso correto das máscaras e disponibilizando álcool gel nas estações e veículos.

Digno considerar que o vírus não tem cor, lado predileção ou ideologia, assim deve-se evitar fazer uso político ou ideológico da crise mundial de saúde.

De todas as medidas, a que ultrapassa todos os méritos é a certeza e a fé na força Divina, transcendental, que habita o interior de cada um de nós.

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

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 248. Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no art. 109:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção para o transbordo.



Governador acompanha lançamento das obras na BR-163 e anuncia R\$ 50 milhões em recursos do estado para os trabalhos

Foi dada a largada para que a tão esperada obra de recuperação da BR-163, no Oeste de Santa Catarina comece a se concretizar. O governador Carlos Moisés acompanhou o lançamento da ordem de serviço para o início das obras, no dia 3 de março, em Brasília, ao lado do Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. No ato, durante reunião com o Fórum Parlamentar Catarinense, o governador anunciou R\$ 50 milhões em recursos do Estado para serem investidos na obra, garantindo mais agilidade aos trabalhos.

“Essa parceria quer mostrar que é possível a união de esforços em torno de uma causa comum. Dessa forma, o trabalho avança mais rápido, as obras são concluídas e o Governo Federal pode investir também em outras demandas prioritárias dos catarinenses. Queremos a mesma coisa, gerar desenvolvimento e segurança viária para as pessoas, para Santa Catarina e para o Brasil”, afirmou Carlos Moisés.

Recentemente, o governador já sinalizou ao minis-



O lançamento da Ordem de Serviço aconteceu em Brasília no dia 3 de março, com a presença do Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

tro, a disponibilidade de R\$ 200 milhões para a obra de duplicação em dois lotes da BR-470. As duas rodovias são consideradas corredores econômicos estratégicos da produção catarinense.

“Isso é inédito e histórico. Por meio de uma parceria em que o recurso estadual vem contribuir com uma obra do Governo Federal. Estão sendo atacadas obras

muito importantes como a recuperação da BR-163 e a duplicação da 470. Essa aproximação vai trazer bons frutos para os catarinenses”, complementou o ministro da Infraestrutura.

O ministro classificou como salvadora a decisão do governador Carlos Moisés em investir nas duas obras prioritárias e assegurou que não faltará empenho para

acelerar o trabalho nas duas rodovias. “Assim que os recursos estiverem disponíveis, formalizaremos os convênios o mais rápido possível para dar continuidade às obras”, completou.

O governador Carlos Moisés reiterou acreditar no entendimento da Assembleia Legislativa de Santa Catarina para que os aportes de recursos possam ser via-

bilizados, acelerando obras urgentes nas duas rodovias federais que cortam o estado.

União de forças

Deputados federais e senadores que integram o Fórum Parlamentar Catarinense enalteceram o gesto do Governo do Estado em somar forças para garantir obras importantes para os catarinenses. A bancada federal catarinense reforçou que será parceira e atuante na busca de recursos para as obras de infraestrutura estruturantes em Santa Catarina. O secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira, acompanhou o ato e a reunião em Brasília.

A obra

A obra de adequação da BR-163 em Santa Catarina representa um trecho de 100 quilômetros entre os municípios de São Miguel do Oeste e Dionísio Cerqueira, no Extremo-Oeste. Os trabalhos que devem começar ainda em março envolvem a recuperação de pontos críticos e ampliação de pista. O valor total inicialmente previsto é de R\$ 210 milhões, segundo o Ministério da Infraestrutura.

Após notificação do Procon, empresas de ônibus irão aumentar 150 veículos na frota da Grande Florianópolis

Após serem notificadas pelo Procon, as empresas de transporte coletivo da Grande Florianópolis irão aumentar o número de veículos em circulação, com a inclusão de mais 150 carros, e manter os horários das linhas após às 18h. O órgão estadual recebeu denúncias da população e da imprensa de que os veículos estavam superlotados e as pessoas aglomeradas em filas de espera.

Juntamente com o promotor Edu-

ardo Paladino, representante do Ministério Público, os representantes das empresas participaram de uma reunião no dia 18 de março, na sede do Procon, para dar explicações sobre a situação atual dos ônibus em circulação e apresentar soluções para mudar o quadro.

Com o aumento de veículos na frota, espera-se evitar aglomeração de pessoas dentro e na espera dos coletivos,



respeitando as medidas de restrição e distanciamento social determinadas em decreto do Governo do Estado.

“Nosso trabalho é defender os direitos do consumidor e, para isso, vamos

garantir a saúde deles neste período pandêmico. Evitar a superlotação no transporte público faz parte do nosso trabalho”, ressalta o diretor do órgão, Thiago Silva.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Por que ceder se tenho de estar à frente?

Ceder para sociedade é entendido como perda social e perder ninguém quer. É a lei de Gerson, todos queremos levar vantagem em tudo. A coletividade admite que tem direitos sobre os outros, isso leva entre outras coisas a perda da vida, da capacidade e a possibilidade de estarmos cometendo um crime e perdendo a liberdade, quando estamos no trânsito.

Talvez você não esteja entendendo o que tenho para dizer, mas tenho certeza de que daqui para frente vai entender e concordar comigo.

Imagine Mike Tyson versus um anão e uma carreta com 50 toneladas contra uma bicicleta, o que podemos esperar?

Refleta, é seguro, encoraja alguém, dá medo, eles se respeitam, há cordialidade?

O veículo nos dá a sensação de liberdade, de empoderamento, somos o dono da rua e queremos experimentar a liberdade cometendo riscos muitas vezes.

Na verdade, não reconhecemos imprudência, negligência e a imperícia está longe de se pensar. Ainda temos que lembrar que podemos estar cometendo ato inseguro e estar diante de condição insegura. Os riscos nos envolvem de tal maneira que ficamos cegos para a realidade que estamos a vivenciar.

Então, reduza suas emoções, coloque um breque na aceleração, no freio que lhe garante segurança, não chegue aos riscos, controle a sensação de liberdade, a ingestão de substâncias psicoativas, preserve sua vida, sua liberdade, não se torne um predador ou um presidiário.

A todo momento vemos os absurdos que ocorrem na área urbana e rodoviária. A lentidão no trânsito porque existe um acidente à frente, faz com que todos que passam pelo acidente se sensibilize, fique chocado ao ver aquele corpo estendido no chão, sem vida. Seguimos ultrapassando o acidente, mas em baixa velocidade e continuamos assim por alguns segundos e minutos refletindo e sensibilizados, isto choca. Nos perguntamos, “Como e porque aconteceu aquele acidente”. Reduzidas as reflexões, voltamos para o padrão antes do trânsito lento.

Parece que o que vimos no dia a dia, que nos machuca, sensibiliza, nos faz penalizado, mas não corrige nossos procedimentos.

Nos surpreende ao ver a violência no trânsito, mas não absorvemos o conhecimento e a triste experiência, nada se enxerga como necessidade de proteção à vida.

Quando estamos a pé reclamamos do procedimento de quem está motorizado, quando estamos motorizados reclamamos do pedestre, ciclista, motociclista, nunca estamos satisfeitos e o pior, nunca respeitamos uns aos outros.

Ceder um pouquinho de um lado e de outro, talvez fosse solução, mas ninguém quer ceder.

A Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego) que congrega todos os profissionais que exercem a medicina de Tráfego no País, tem como meta preservar vidas, reduzir o número de sequelados quando em mobilidade e fazer atuar a cidadania, o respeito, gentileza e o carinho de todos com

todos. A mobilidade tem que ser prazerosa, as agressões gestuais, orais, a demonstração de força, irritabilidade, violência são coisas que tem que ser abominadas.

Há 40 anos a ABRAMET na sua área Científica desenvolve pesquisas, cria diretrizes que viram Projetos de Lei e acabam tornando-se lei. Promove seminários, congressos nacionais e internacionais, participa de audiências públicas, de câmaras temáticas. Com tudo isso ainda não conseguimos mudar o entendimento dos legisladores e o comportamento da sociedade. Também não conseguimos provar que uma integração de ministérios pode acabar com a doença epidêmica que assola nossa sociedade quando em mobilidade.

Pandemia é o momento em que tudo isso precisa ser repensado e sedimentado.

É o momento para reflexões e transformações.

Vacina para essa pandemia no trânsito há muito tempo somos detentores, sabemos todos nós como erradicá-la, faltam lideranças capazes de implantá-las.

A década de 2010 a 2020, para redução das mortes no trânsito, foi prorrogada até 2030 porque não houve redução em 50% das mortes. Vamos batalhar para o legislativo e executivo entenderem a necessidade drástica de que precisam serem incorporadas a segurança de trânsito.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Carteira Digital de Trânsito traz facilidades para o condutor

A Carteira Digital de Trânsito é um aplicativo que guarda, no celular, a carteira de motorista e o documento do veículo. E com a mesma validade do impresso. Em dezembro de 2020, o aplicativo somava 18 milhões de usuários.

Além de armazenar os documentos de porte obrigatório no trânsito em formato digital, a Carteira Digital de Trânsito avisa sobre o vencimento do documento, permite a visualização de infrações cometidas e o pagamento de multas emitidas pelos órgãos autuadores de

todo o país.

O aplicativo ainda permite ao condutor receber notificações de recall e mensagens de

campanhas educativas oficiais do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Para usar o serviço, é pre-

ciso ter a carteira de trânsito impressa com o QR Code na parte de trás.

Como obter a carteira digital?

Primeiro, é preciso instalar o aplicativo em seu celular na versão IOS ou Android. Após instalar o aplicativo, é hora de fazer o acesso pelo login único do gov.br.

Após feito o login, aponte a câmera do celular para o QR Code atrás da sua carteira de motorista. Depois, tire uma foto dentro do aplicativo. Ela será comparada com a sua foto

no banco de dados do Detran.

A última etapa será a confirmação do CEP cadastrado no Detran do estado da sua carteira nacional de habilitação. Estando tudo correto, a Carteira de Trânsito Digital será gerada.

Houve erro e não foi possível conseguir o documento digital?

Nesse caso, a solução é ir até o Detran de origem para verificar sua situação. Muitas vezes, é necessário atualizar itens obrigatórios como número do celular, e-mail e CEP.



Acidentes de trânsito matam mais que crimes violentos no Brasil

A violência no tráfego viário é mesmo alarmante: o Brasil ocupa a quarta posição no ranking mundial de mortes por acidentes no trânsito, segundo a OMS (Organização Mundial da Saúde). E, para piorar esse trágico cenário, no primeiro semestre de 2020, o trânsito brasileiro matou mais do que os crimes violentos em seis estados, como mostra análise realizada pela Seguradora Líder ao comparar as indenizações pagas pelo Seguro DPVAT por morte no período com os números divulgados no Anuário Brasileiro de Segurança Pública.

No total, nos primeiros seis meses do ano passado, São Paulo, Minas Gerais, Santa Catarina, Mato Grosso, Piauí e Mato Grosso do Sul contabilizaram, juntos, 5.859 fatalidades no trânsito – um número 13% superior às 5.119 mortes violentas, que incluem casos de homicídio doloso, latrocínio, lesão corporal seguida de morte e/ou mortes por policiais. (Ver tabela 1)

Já no acumulado de 2019, a lista ficou ainda maior. Dez estados apresentaram mais mortes por acidentes de trânsito do que por crimes violentos. São eles: São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Ceará,

1º SEMESTRE DE 2020			
UF	Indenizações pagas por Morte pelo Seguro DPVAT (Fonte: Seguradora Líder) (A)	Mortes por Crimes Violentos (Fonte: An. Brasileiro de Segurança Pública) (B)	Aumento % (A versus B)
SP	2.378	2.204	7%
MG	1.572	1.421	10%
SC	698	471	33%
MT	531	424	20%
PI	389	325	16%
MS	291	274	6%
Total	5.859	5.119	13%

Maranhão, Goiás, Santa Catarina, Mato Grosso, Piauí e Paraíba. Juntos, totalizaram 23.757 vítimas fatais em ocorrências de trânsito contra 16.666 mortes por crimes violentos, uma diferença de 30%. (Ver tabela 2)

Vale destacar, ainda, que o estado de Santa Catarina desponta no levantamento. É o que apresenta a maior proporção entre mortes no trânsito e crimes violentos tanto em 2019 (53%) quanto em 2020

2019			
UF	Indenizações pagas por Morte pelo Seguro DPVAT (Fonte: Seguradora Líder) (A)	Mortes por Crimes Violentos (Fonte: An. Brasileiro de Segurança Pública) (B)	Aumento % (A versus B)
SP	6.026	3.200	47%
MG	4.161	2.833	32%
PR	2.429	1.992	24%
CE	2.339	2.257	4%
MA	1.884	1.483	21%
GO	1.783	1.756	2%
SC	1.545	737	53%
MT	1.233	845	30%
PI	1.121	592	47%
PB	1.014	951	6%
Total	23.757	16.666	30%

(33%). Ainda, os cinco estados com os maiores índices no primeiro semestre de 2020 se mantiveram no ano anterior. Houve mudanças apenas no ranking dentro das cinco posições.

Em 2020 foram pagas mais de 33 mil indenizações por mortes no trânsito brasileiro

A Seguradora Líder, responsável pela operação do Seguro DPVAT até o ano passado, pagou 310.710 indenizações em 2020, apenas 12% a menos do que no mesmo período de 2019, apesar dos meses iniciais da pandemia no Brasil que tiveram redução de circulação de veículos nas ruas do País.

Segundo estudo realizado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com o apoio do Waze, houve uma queda de mais de 70% no tráfego das grandes cidades brasileiras. Em umas mais, em outras menos. O estudo comparou a primeira e a última semana de março de 2020.

Dados detalhados

No ano passado, os casos de invalidez representaram a maioria dos benefícios pagos, 67%, o correspondente a 210.042 indenizações. Os dados são do Relatório Anual da Seguradora Líder 2020.

Entre janeiro e dezembro, os casos morte no trânsito registraram uma diminuição de 18% em relação ao mesmo período do ano anterior, com 33.530 indenizações pagas. Já os casos de reembolso de despesas médico-hospitalares (DAMS) registraram queda de 13% em relação ao mesmo período de 2019, com

67.138 indenizações pagas.

De acordo com o relatório, apesar da queda ocorrida em todas as categorias de indenizações, o percentual proporcional de cada uma delas se manteve estável.

Perfil das vítimas

Mantendo o mesmo comportamento dos meses anteriores, a maior incidência de indenizações pagas foi para vítimas do sexo masculino. A faixa etária mais atingida no período foi de 25 a 44 anos, representando 49% do total das indenizações pagas, o que corresponde a cerca de 152 mil indenizações.

No período analisado, os motoristas foram as principais vítimas dos acidentes de trânsito, com 59% do total. Entre as indenizações por morte, eles representaram 55% e, entre as vítimas com sequelas permanentes, 56%. Vale ressaltar, ainda, que do total de motoristas vítimas do trânsito, a maioria maciça (90%) foi de motociclistas.

Motociclistas

Assim como nos anos anteriores, a motocicleta foi o veículo com o maior número de indenizações no ano passado. Apesar de representar apenas 29% da frota nacional, concentrou 79% das indenizações. Das indenizações pagas no



período para acidentes com motocicletas, 71% foram para invalidez permanente e 7% para morte.

As vítimas de acidentes com motocicletas são, em sua maioria, jovens em idade economicamente ativa. Em 2020, as vítimas entre 18 e 34 anos concentraram 49% dos acidentes fatais e 53% dos acidentes com sequelas permanentes.

No período analisado, foram pagas mais de 91 mil indenizações por invalidez permanente às vítimas nessa faixa etária, envolvendo o uso de motocicletas.

Pedestres

Em 2º lugar, ficaram os pedestres, com 29% do total de indenizações. Nos acidentes com vítimas fatais, eles representaram 27%. Já os pedestres que foram indenizados devido a alguma sequela irreversível causada pelo acidente de trânsito representam 33% do total pago por Invalidez Permanente.

Mapa

Em 2020, a região Nordeste foi responsável pelo maior volume de indenizações pagas pelo Seguro DPVAT (30%), embora sua frota seja a 2ª maior do país (18,6%).

A região Sudeste, por sua vez, líder isolada em questão de frota (47,5%), ficou logo atrás, com pouco menos de 30%.

Os períodos de maior incidência de acidentes indenizados foram o anoitecer (17h a 19h59), com 23% do total, e a tarde (13h a 16h59), com mais de 20%.

Conforme a Seguradora Líder, vale lembrar que os pagamentos das indenizações se referem aos acidentes de trânsito ocorridos no ano vigente ou em até três anos, de acordo com o prazo prescricional de solicitação do benefício do Seguro DPVAT.

Fraudes

Sobre o trabalho de prevenção e combate às fraudes desenvolvido pela Seguradora Líder, foram identificados aproximadamente 4 mil casos ao longo do ano passado, o que evitou perdas de mais de R\$ 27 milhões. Desta forma, as ações resultaram em 46 sentenças condenatórias. Além de 62 condenados, 57 cancelamentos, suspensões ou cassações de registros em órgãos de classe e 17 prisões no Brasil.

(As informações são da Seguradora Líder)

90% dos sinistros com caminhoneiros são causados por falha humana, aponta pesquisa

A pesquisa, que reuniu mais de 100 mil horas de monitoramento de viagens de caminhoneiros, traçou o perfil de motoristas profissionais e identificou que hábitos como dividir a atenção com o celular, manter uma das mãos apoiada fora do volante, interagir com outros objetos e não usar cinto de segurança são os mais graves e frequentes desvios cometidos pelos motoristas monitorados.

O levantamento também identificou como frequentes a presença de objetos soltos na cabine, o costume de dar carona indevidamente. Além de dirigir sem cinto de segurança, com postura incorreta e com sonolência.

Embora os dados não sejam favoráveis, a pesquisa traz um ponto positivo: auxiliar na redução do número de sinistros, uma vez que as referidas informações servirão de base para treinamentos nas empresas e para os acompanhamentos individuais dos seus profissionais.

De acordo com a advogada Débora Jensen, especializada em Direito do Trânsito e associada ao escritório Ro-

berto de Faria Advogados Associados, é primordial que se ofereça dignidade ao trabalho dos caminhoneiros.

“É preciso que o governo e as empresas entendam a realidade do cotidiano desses trabalhadores. Há realmente muita imprudência, isso é um fato, mas, ela é, na maior parte das vezes, reflexo de uma péssima condição de trabalho. Portanto, aliar medidas de conscientização, campanhas educativas, com implementação de melhorias nas condições de trabalho do caminhoneiro, certamente traria grande melhora para o cenário atual”, afirma.

Imprudência de ambas as partes

Uma maior fiscalização sobre as atividades dos caminhoneiros sem dúvidas contribuirá para melhorar suas condições de trabalho. Sobretudo por sabermos que a informalidade e a precarização comprometem significativamente as condições de trabalho e saúde desses profissionais. No entanto, faltam pontos de apoio nas rodovias do Brasil, evidencia a especialista.

De acordo com ela, existe uma ur-



gente necessidade de implementação por parte dos governos de bases para que o motorista possa descansar em segurança, se alimentar e tomar banho, por exemplo. Já a falha humana se trata, na verdade, da imprudência dos motoristas, considera.

“Sabemos que a imprudência é a principal causa de acidentes de trânsito no Brasil e, ainda assim, vemos um grande desrespeito às regras de trânsito. Se fossem cumpridas com rigor, certamente haveria uma redução drástica no número de acidentes e, consequentemente, de mortes. Ao dirigir em velocidade superior à permitida na via, por exemplo, aumenta significativamente o risco de morte em caso de acidente. Não há dúvidas de que a imprudência é reflexo direto no número de mortes”, enfatiza.

Programas de conscientização

Medidas e campanhas de conscien-

tização sempre são válidas visando reduzir a violência no trânsito brasileiro. E, neste sentido, órgãos públicos e empresas privadas têm força para, juntos, mudarem o cenário atual, aponta a advogada.

Segundo ela, além de ações educativas, de uma fiscalização mais rigorosa, da implementação de pontos de apoio ao longo das estradas, o tema precisa ser abordado à exaustão.

“Certamente campanhas de conscientização ajudariam muito nesse processo, pois, apenas a real consciência quanto aos riscos da imprudência na condução do veículo é que levará a uma mudança de postura do caminhoneiro. Órgãos e empresas deveriam promover ações simultâneas de educação e conscientização no trânsito com regularidade”, reforça e finaliza a especialista em direito do trânsito.

BR-116 é a rodovia com mais mortes por sinistros no Brasil, diz estudo

O Painel CNT de Consultas Dinâmicas de Acidentes Rodoviários, divulgado pela Confederação Nacional de Transportes (CNT), mostrou que a BR-116 é a rodovia federal onde ocorrem mais mortes por sinistros de trânsito no Brasil. Em 2020 foram 690 vidas perdidas nesta rodovia. Em segundo lugar aparece a BR-101, com 627 mortes.

Somadas, as duas rodovias concentram quase 25% das 5.287 mortes ocorridas em todas as rodovias federais.

Na sequência, aparece a BR-153 – também conhecida como Belém-Brasília-, com 282 mortes. Depois vem a BR-381, que vai do Espírito Santo até São Paulo. A rodovia registrou 211 mortes em 2020.

“Essa lista das rodovias que mais matam varia muito pouco de um ano para outro. Esse fato reforça a necessidade de políticas públicas e um olhar mais aprofundado para os problemas desses



Em 2020 foram 690 vidas perdidas na BR-116 em decorrência de sinistros de trânsito. Em segundo lugar aparece a BR-101.

locais”, analisa Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

Dados específicos

A BR-116 é ao lado da BR-101 um dos principais eixos rodoviários do país.

Saindo do Ceará e terminando no Rio Grande do Sul, a rodovia corta, no total, dez estados, totalizando 4.486 quilômetros (km) de extensão. Com 4.650 km de extensão, a BR-101 sai do município

de Touros, no Rio Grande do Norte, e termina em São José do Norte, no Rio Grande do Sul.

As duas rodovias também apresentam o maior número de vítimas de acidentes (com e sem mortes), em relação às demais. De acordo com o Painel, em 2020, foram registrados 8.715 acidentes na BR-101 e 7.397 na BR-116. O número representa 25,3% dos 63.447 acidentes com vítimas ocorridos no Brasil no ano passado.

Custos

O custo anual estimado dos acidentes ocorridos em rodovias federais no Brasil chegou a R\$ R\$ 10,22 bilhões em 2020.

Os estados de Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina lideram o ranking dos custos com acidentes. Em 2020, o valor chegou a R\$ 1,36 bilhão em Minas. Em seguida vem Paraná com R\$ 1,10 bilhão, e Santa Catarina com R\$ 1,03 bilhão.



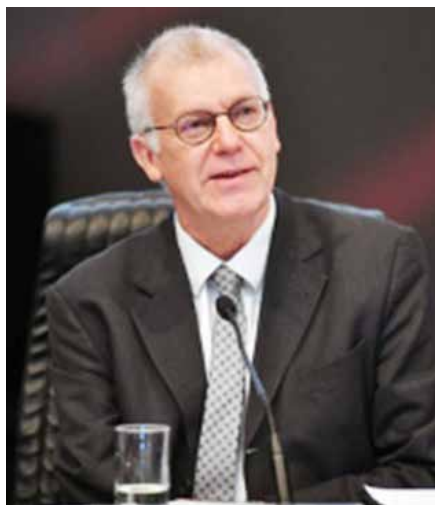
JUDICIÁRIO

Primeira Turma decide que compra de carro para revenda exige transferência e emissão de novo CRV

Para a Primeira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), a compra de veículo usado destinado à revenda exige a transferência de propriedade para o nome da loja e implica, obrigatoriamente, a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo (CRV).

Com base nesse entendimento, o colegiado reformou decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) que havia concedido mandado de segurança a uma loja a fim de desobrigá-la de transferir para seu nome os veículos que comprava para revender, dispensando, assim, o cumprimento da Circular 34/2010 do Detran/SP, que exige a expedição de novo CRV em tais situações.

No recurso especial apresentado ao STJ, o Estado de São Paulo sustentou que a transferência da propriedade do veículo e a expedição de novo CRV são providências determinadas,



Ministro Sérgio Kukina

sem distinção, pelo artigo 123, I, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Expedição obrigatória

O relator do caso, ministro Sérgio Kukina, explicou que o CTB define que a transferência de titularidade do veículo acarreta obrigatória expedição de novo CRV, não havendo ilegalidade

no ato normativo do Detran/SP. Para o ministro, também não há na legislação de trânsito nenhum indício que levaria a excepcionar qualquer pessoa de tal obrigação.

“De fato, da leitura do artigo 123, I, do CTB, depreende-se que a tão só transferência de titularidade do veículo acarreta a necessária e obrigatória expedição de novo CRV”, afirmou o magistrado, reafirmando que “não se antevê ilegalidade ou abuso no ato normativo dado como coator”.

Quanto ao argumento da empresa de que as lojas de usados deveriam receber o mesmo tratamento das concessionárias de veículos novos, Kukina destacou que esse raciocínio não é cabível dentro do julgamento do recurso especial em questão.

“A presente ação mandamental, a teor de sua exordial, tem por específico objeto de questionamento apenas aquelas situações que envolvam a

expedição de novo CRV de veículos usados, que tenham sido adquiridos para revenda e que, presume-se, já possuíam CRV em nome do anterior proprietário”, afirmou.

Novo CRV

O ministro citou vários precedentes do STJ que reforçam a necessidade da emissão de novo CRV, em casos de transferência de propriedade.

“Em relação a essa última e específica modalidade negocial (revenda de veículos usados), não há negar: o artigo 123, I, do CTB impõe a expedição de novo CRV, em vista da desenganada transferência da propriedade do veículo”, acrescentou.

Ao dar provimento ao recurso especial, o colegiado acrescentou que o entendimento adotado pelo TJSP está em confronto com a legislação e com a jurisprudência, devendo ser reformado.

Segunda Seção discutirá se atraso na baixa do gravame após quitação de veículo gera dano moral presumido

Os ministros da Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) afetaram dois recursos especiais para definir, no rito dos recursos repetitivos, se há dano moral presumido (in re ipsa) quando a instituição financeira atrasa a comunicação de baixa, no sistema do Detran, referente à quitação do financiamento de veículos.

A questão submetida a julgamento é a seguinte: “Definir se o atraso na baixa de gravame de alienação fiduciária no registro de veículo automotor por parte de instituição financeira caracteriza dano moral in re ipsa”.

A controvérsia foi cadastrada no sistema de repetitivos do STJ como Tema 1.078. Foram afetados os Recursos Especiais 1.881.453

e 1.881.456. O colegiado determinou a suspensão nacional do processamento de todos os processos pendentes, individuais ou coletivos, que versem sobre a questão.

Mero atraso

O ministro relator dos recursos, Marco Aurélio Bellizze, informou que, em um dos casos escolhidos como representativos da controvérsia, o consumidor alegou que o atraso na baixa do registro do veículo após a quitação do financiamento lhe causou prejuízos, o que justificaria a condenação da instituição financeira por danos morais presumidos – sem a necessidade de produção de provas quanto a esse ponto.

Bellizze destacou que o entendimento do STJ sobre a



Ministro Marco Aurélio Bellizze

questão vai no mesmo sentido da conclusão adotada pelo tribunal estadual para negar o pedido do consumidor: o mero atraso em retirar a anotação não faz presumir o dano moral.

Para o magistrado, a multiplicidade de recursos especiais versando sobre essa mes-

ma questão jurídica justifica a afetação, já que o resultado do julgamento dos repetitivos evitará decisões divergentes nas instâncias inferiores e impedirá o envio “desnecessário de recursos especiais e agravos a esta corte superior”.

Recursos repetitivos
O Código de Processo Ci-

vil de 2015 regula, nos artigos 1.036 e seguintes, o julgamento por amostragem, mediante a seleção de recursos especiais que tenham controvérsias idênticas. Ao afetar um processo, ou seja, encaminhá-lo para julgamento sob o rito dos repetitivos, os ministros facilitam a solução de demandas que se repetem nos tribunais brasileiros.

A possibilidade de aplicar o mesmo entendimento jurídico a diversos processos gera economia de tempo e segurança jurídica.

No site do STJ, é possível acessar todos os temas afetados, bem como saber a abrangência das decisões de sobrestamento e as teses jurídicas firmadas nos julgamentos, entre outras informações.

LEGISLATIVO



Deputado propõe curso de recuperação de dependentes para quem tiver a CNH cassada

Condicionar a reabilitação do condutor que tenha tido a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) cassada em razão de infração decorrente de direção sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, a curso de recuperação de dependentes. Esse é o tema do PL 1425/20 que está tramitando na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Bosco Costa (PL/SE), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e prevê regulamentação do curso pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Segundo o deputado, o art. 263 do CTB estabelece que será cassado o documento de habilitação do condutor que reincidir, no prazo de doze meses, na infração do art. 165 do CTB, que é dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

“Como forma de garantir um trânsito cada vez mais seguro,



Deputado Bosco Costa

propomos que essas pessoas passem por curso de recuperação de dependentes para que possam ter o direito a requerer uma nova CNH. Esse curso deverá ser regulamentado pelo Contran”, argumenta.

Ainda conforme Costa, o objetivo é aprimorar a legislação de trânsito. “O CTB muito tem contribuído para a melhoria na qualidade de vida dos cidadãos brasileiros, trazendo mais segurança para o trânsito”, finaliza o deputado.

Tramitação

O PL aguarda parecer do relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT).

PL pretende obrigar condutor embriagado que cometer crime de trânsito a ressarcir custos do SUS

O condutor de veículo que cometer os crimes de homicídio ou lesões corporais, sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, poderá responder civilmente pelas despesas do Sistema Único de Saúde (SUS) no tratamento das vítimas. Esse é o tema do PLS 32/16 que está tramitando no Senado Federal.

De autoria do senador Wellington Fagundes (PL/MT), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e tem como objetivo responsabilizar as pessoas que causaram acidentes sob a influência de bebidas alcoólicas ou substâncias entorpecentes, obrigando-as a ressarcir o Sistema Único de Saúde (SUS) pelos gastos com o próprio tratamento hospitalar e de terceiros envolvidos.

Para o senador, a violência do trânsito nos dias atuais vem aumentando muito no Brasil. “Além das tragédias humanas causadas por esses motoristas irresponsáveis, existe também o alto custo de tais atos para o Estado, visto que a grande maioria das vítimas é atendida em hospitais públicos e estes atendimentos demandam um grande volume de recursos públicos”, justifica.

Relator

O senador Fabiano Contarato (REDE-ES), relator do PL na Comissão de

Constituição, Justiça e Cidadania, votou favorável à aprovação da matéria. E afirmou, ainda, que é preciso dar um basta na impunidade.

“Os acidentes de trânsito são, historicamente, responsáveis por gastos enormes no SUS, e o mau motorista precisa ser responsabilizado. O objetivo é diminuir a sensação de impunidade e não repassar um ônus individual para toda a sociedade. Meu relatório pela aprovação foi apresentado em fevereiro de 2020. Trabalhamos para que a próxima presidência da Comissão de Constituição e Justiça do Senado paute a matéria para votação o quanto antes”, finalizou.



Senador Wellington Fagundes

Exame toxicológico poderá ser obrigatório para todos os motoristas profissionais

Tornar o exame toxicológico para detecção de consumo de substâncias psicoativas obrigatório para condutores que exercem atividade remunerada ao veículo. Esse é o tema do Projeto de Lei 735/21 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Hélio Lopes (PSL/RJ) (foto), o PL altera Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que atualmente prevê o exame toxicológico obrigatório na obtenção ou renovação da CNH apenas para condutores das categorias C, D e E.

O texto do projeto mantém a obrigatoriedade para os condutores dessas categorias, mas amplia a exigência para todos os motoristas que exercem atividade remunerada ao veículo, independente da categoria de habilitação.

Para o autor da proposta, há uma lacuna na norma em vigor.

“Devemos lembrar que os condutores profissionais (autônomos ou empregados), em diversas ocasiões, embora conduzindo veículos de pequeno porte, são diretamente responsáveis pela segurança



e vida das pessoas por eles transportadas. Citamos aqui os motoristas de aplicativos, taxistas e moto-taxistas”, afirmou o deputado.

Justificativa

Ainda de acordo com Lopes, o exame toxicológico contribuiria para retirada de usuários de drogas das atividades profissionais na condução de veículos automotores. “Temos a certeza de que tal requisito

será bem-visto tanto pelos profissionais envolvidos como por toda a sociedade”, argumentou.

O deputado diz também que, desde o início da exigência do exame toxicológico, a quantidade de laboratórios que oferecem o serviço aumentou e, consequentemente, os preços dos exames diminuíram consideravelmente. Lopes afirma que, entre 2016 e 2018, o percentual de reprovação no exame toxicológico ficou em torno de 2%.

“O número pode parecer baixo, contudo, implicou o impedimento de mais de cem mil motoristas ao longo desses 3 anos. Repito, foram mais de cem mil motoristas usuários de drogas impedidos de dirigir caminhões e ônibus em apenas 3 anos. Difícil mensurar a quantidade exata de vidas salvas, mas temos a certeza de que foi essencial para melhoria da segurança viária em nosso País”, concluiu.

Tramitação

O PL aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

Mulheres grávidas podem dirigir?

Dentre muitas dúvidas, essa é uma muito comum que surge quando a mulher se descobre grávida. A resposta é sim, gestantes podem dirigir. A legislação não proíbe a mulher que está esperando um bebê de conduzir um veículo, mas a recomendação de segurança é que ela fique atenta e perceba sinais de quando evitar a direção.

Anna Prediger, especialista em trânsito e gestante de 36 semanas, explica que nem sempre é possível ter atenção e cuidados quando se está nesta situação. “Especialmente no fim da gestação, ou então em virtude de algumas condições durante, como pressão alta, enjoos, e doenças como diabetes gestacional, como no meu caso”, conta a especialista.

Ainda conforme a especialista, não há proibição explícita para que a gestante dirija, mas o artigo 28 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz que:

”Art.28 – O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.”

A dica da especialista, nestes casos, é que se a mulher está se sentindo incomodada ou está passando por problemas como os citados acima- que

podem até causar desmaios- é melhor não dirigir.

“Até mesmo a movimentação forte do bebê pode causar algo perigoso no trânsito. O meu bebê se mexe de forma violenta, digamos, fazendo muita pressão, e é impossível ficar atenta ao trânsito com estes movimentos. Então entendo que estas condições já são suficientes para não dirigir mais. Fora as oscilações do asfalto que podem até mesmo antecipar o trabalho de parto. Se isso é perigoso se ela estiver no banco do passageiro, imagine para a motorista”, argumenta.

De acordo com estudo realizada pelo Canadian Medical Association Journal, algumas mudanças físicas na mulher podem contribuir com o aparecimento de sintomas que tornam o ato de dirigir mais difícil. Nos primeiros meses a mulher tende a sentir muitas náuseas e tonturas. Já no final da gestação, a sonolência também é um fator de risco.

A pesquisa revelou que grávidas têm 42% mais chance de envolvimento em sinistros graves de trânsito, risco intensificado após o quarto mês de gestação, devido aos sintomas citados acima.

Uso do cinto de segurança

Outro assunto que gera



muita confusão é o uso do cinto de segurança. Ele continua sendo obrigatório, inclusive para mulheres grávidas.

De acordo com pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), Associação Médica Brasileira e Conselho Federal de Medicina, muitas gestantes ignoram a forma correta, o posicionamento e as exigências legais da utilização do cinto de segurança.

Além disso, muitas não usam alegando desconforto e medo de prejudicar o feto, porém o cinto de segurança é fundamental. O ideal é utilizar sempre o equipamento de três pontos. A faixa diagonal do cinto deve cruzar o meio do ombro, passando entre as mamas (nunca sobre o útero) e a faixa sub-abdominal deve estar

tão baixa e ajustada quanto possível. “Vejo muitas gestantes utilizando um dispositivo facilmente encontrado à venda, que coloca no assento do carro, e a parte abdominal fica presa à ele, e isso afrouxa a parte abdominal, sem apertar essa parte. Pode ser confortável, mas nada seguro e em desacordo com a resolução 278 do CONTRAN, que não permite dispositivos que afrouxem o cinto, pois isso anula a função do mesmo”, explica Prediger.

Grávidas em motos

Na motocicleta o assunto muda. Para a especialista, a gestante nunca deve transitar neste tipo de veículo, seja como condutora ou passageira.

“A motocicleta já é um veículo onde os ocupantes estão naturalmente mais expostos

e vulneráveis. Uma queda de moto pode ser fatal para o bebê e para a mamãe. Este é um momento onde devemos redobrar ainda mais os cuidados, para proteger quem amamos”, aconselha Prediger.

Orientações

O Departamento Estadual de Trânsito do Paraná (Detran/PR) recomenda que a gestante converse com seu médico e defina os limites para não afetar o desempenho na direção. Além disso, orienta as mulheres grávidas a evitar dirigir por longas distâncias.

Outras dicas de segurança devem ser seguidas:

- Evitar jejum, calor ou frio excessivos;
- Se puder escolher, melhor ser passageira do que motorista;
- Se for passageira, não desativar o airbag;
- Manter uma separação do volante de pelo menos 15 centímetros, com o banco um pouco afastado, mas de forma com que alcance os pedais;
- Se possível, levantar o volante para que não fique na altura do abdômen;
- Evitar o banco do carro em um ângulo reto, melhor que esteja um pouco inclinado para trás.

4 COISAS QUE TODO MOTORISTA PROFISSIONAL PRECISA TER

Quem trabalha dirigindo teve a sua profissão regulamentada em 2012 e a partir de então as regras de trabalho foram melhor definidas. Além de cumprir a legislação vigente, algumas dicas extras podem ajudar no dia a dia do trabalhador.

1. Carteira de habilitação

Por lei, todo motorista deve possuir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) sendo que essa deve ser específica para o tipo de veículo a ser conduzido. Pode ser preciso uma habilitação de categoria D para fazer transporte escolar ou coletivo de passageiros.

Para dirigir veículos de emergência ou de carga indivisível, pode ser necessário habilitação de categoria C ou E, lembrando que em todos os casos, o motorista profissional deve

ter idade mínima de 21 anos.

É preciso também que nesse documento esteja especificado que o profissional exerce atividade remunerada.

2. Curso especializado

Além de tirar a CNH, o motorista profissional precisará passar por cursos obrigatórios que estão previstos em lei. Será preciso procurar uma entidade credenciada ao Detran que ofereça esse tipo de formação. O motorista aprenderá sobre temas específicos de acordo com o tipo de veículo que pretende dirigir.

A carga horária total pode variar. Mas, em geral, gira em torno de 50 horas/aula. Será preciso que a pessoa seja aprovada na capacitação para obter o certificado. É importante ressaltar que alguns desses cursos possuem

validade, sendo necessário refazê-lo de tempos em tempos ou realizar alguns que sejam de atualização.

3. Aplicativos que ajudem no cotidiano

A tecnologia pode ser uma grande aliada dos motoristas profissionais, pois existem muitos aplicativos que ajudam na localização, a reduzir custos e outros.

Aplicativos como Waze ou outros que utilizam trajetos com base no GPS são essenciais para quem trabalha com rotas diferenciadas todos os dias, por exemplo, fazendo entregas. Com eles é possível saber qual o melhor caminho e condições do trânsito.

Os que informam sobre os valores de combustível de diferentes postos são ótimos para economizar com-

bustível. Os de manutenção ajudam a lembrar das revisões e quando as peças foram substituídas.

4. Noções de mecânica

Passar o dia todo ao volante faz com que o motorista esteja mais propenso a sofrer com problemas mecânicos, mesmo quando as revisões estão em dia.

Apesar de não ser um conhecimento obrigatório, ele é de grande valia para ajudar a sair de situações difíceis. Por exemplo, se o caminhão parar de funcionar por um problema simples, poderá resolver e sair do local para uma oficina sem que precise esperar pelo guincho.

Os motoristas profissionais devem ter conhecimentos obrigatórios e documentos como prevê a legislação.



Aumenta número de condutores com algum tipo de restrição visual inscrita na CNH

Levantamento divulgado pelo Conselho Brasileiro de Oftalmologia (CBO) sobre saúde dos olhos dos motoristas brasileiros revela que o número de carteiras nacionais de habilitação (CNHs) de condutores com algum tipo de restrição visual aumentou 44% entre 2014 e 2020.

De acordo com a pesquisa, esse grupo de condutores representa atualmente 28% (20.761.301 CNHs) da população habilitada no Brasil, que totaliza 74.359.170 portadores da CNH. A análise se baseia em dados oficiais do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

A anotação que aparece com mais frequência nas carteiras de motorista dos brasileiros é a de uso obrigatório de lentes corretivas, somando mais de 20 milhões de pessoas que não podem dirigir carros ou pilotar motocicleta se não estiverem usando óculos ou lentes de contato.

Em segundo lugar, com mais de 332 mil casos, aparecem restrições associadas à visão monocular, quando um dos olhos é diagnosticado com acuidade zero; em terceiro, com cerca de 102 mil casos, estão os motoristas impedidos de dirigir após o pôr do sol. E 24 mil motociclistas requerem uso de capacete de segurança com viseira protetora sem limitação de campo visual, acrescenta a pesquisa.

Cuidados

O presidente do CBO, José Beniz Neto, disse que é importante os motoristas cuidarem regularmente dos olhos e manterem acompanhamento oftalmológico para prevenir o surgimento de problemas ou corrigir eventuais deficiências. Beniz Neto ressaltou que, ao notar qualquer dificuldade de visão, o motorista deve procurar um especialista para que seja feito o diagnóstico daquele problema.

“Só o médico oftalmologista está capacitado a examinar de maneira integral o olho e traçar um tratamento, caso seja necessário”.

O médico pode fazer prescrição de óculos, tratamento de doenças que irritam o olho, de inflamações intraoculares e até de problemas

trazidos com a idade, como catarata, glaucoma, degeneração macular e, problemas de retina, além de retinopatia diabética. A consulta ao oftalmologista deve ser feita pelo menos uma vez por ano, ou tão logo o condutor detecte algum problema.

Beniz Neto alertou que problemas visuais, com alteração da acuidade da visão, podem causar acidentes de trânsito. “Ou seja, pessoas que não têm a visão dentro daquela faixa exigida pelo Departamento Nacional de Trânsito [Denatran] para a constituição da CNH podem não ver certos problemas na rua, no trânsito de modo geral, e aí há um acidente de trânsito decorrente desse problema de visão”.

O médico destacou que pessoas com daltonismo grave podem não ver a mudança dos sinais de trânsito nos semáforos e confundir quando o sinal está aberto ou fechado. Outro exemplo é o da pessoa que tem deficiência em ambos os olhos. Ela pode não visualizar um carro que esteja freando à sua frente, buracos ou objetos na pista. “Isso tudo pode afetar, com certeza, a segurança no trânsito, de modo geral”.

Sinistros de trânsito

Segundo a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), ocorreram em torno de 250 mil sinistros entre janeiro de 2014 e junho de 2019, oriundos de problemas gerais na saúde dos condutores. O diretor científico da Abramet, Flavio Adura, ressaltou que muitas doenças oftalmológicas interferem na direção segura. O motorista tem de saber interpretar as imagens que vê nas pistas e reagir aos comandos do veículo.

“O fator decisivo não é simplesmente o que se vê, mas sim como se reage ao que se vê. Daí a importância de consultar um médico especializado”, disse Adura.

Números oficiais da Polícia Rodoviária Federal (PRF) revelam que o comprometimento da saúde dos olhos respondeu por 1.659 acidentes de trânsito em rodovias federais, entre 2016 e 2019. (Com informações da Agência Brasil)

Resultado da má formação dos motociclistas em SP

Dados registrados pelo Infosiga-SP (Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo) relatam que o número de motociclistas mortos em sinistros de trânsito na capital de São Paulo, superou, pela primeira vez desde o início da série histórica, o de pedestres. O diretor-presidente do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária relaciona o aumento desses casos à má formação de condutores e a ausência de fiscalização das leis estabelecidas ao exercício da função de motofretista para a reportagem da revista MobiAuto, na última sexta-feira (26).

Em 2020, o número de óbitos de motociclistas foi de 308, no mesmo período, o número de pedestres mortos decorrentes de sinistros de trânsito foi de 271, segundo o Infosiga. A CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) indica que em 2018 e 19, o número de sinistros de moto com vítimas (não necessariamente fatais, mas que sofreram algum tipo de ferimento, seja leve ou gravíssimo), voltou a crescer no município após uma forte tendência de queda a partir de 2010 (acompanhada por outros tipos de meios de transporte, quase todos ainda em queda).

O número de infrações também é alto: só em 2020, de acordo com a CET, houve 4.380 autuações de motociclistas na cidade por avanço de sinal vermelho e absurdas 77.059 por excesso de velocidade. Dessas últimas, 19.073

foram com velocidade acima de 20% do limite da via.

Segundo José Aurélio Ramalho, presidente do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária, o aumento percentual na letalidade de motociclistas pode estar ligado a dois fatores: à má formação de condutores, que vêm passando cada vez mais tempo nas ruas a bordo de uma motocicleta, e à ausência de fiscalização de leis já estabelecidas para o exercício da função de motofretista.

“Se tivéssemos um treinamento melhor dos condutores, não teríamos tantos problemas. Nenhum Detran cumpre o recomendado para as aulas de motocicleta. Eles não fazem provas em circuitos nas ruas para avaliar o condutor que está tirando a carteira [de habilitação] de moto”, relata.

“Outro problema é que o estado [de São Paulo] dá o alvará de funcionamento para empresas e elas deixam entregadores se associarem sem cumprir a legislação. Existem leis que cobram que o entregador cumpra uma série de requisitos, assim como condutores profissionais de outras áreas, como taxistas ou motoristas de caminhão”, explica Ramalho.

“Mas, se a gente olhar as motos que passam com baú pelas ruas, dá para ver que boa parte delas possui placa cinza em vez da vermelha. Qualquer um se torna um entregador hoje, esteja com os requisitos cobrados por lei ou não”, completa





CARTAS

TRANSPORTE MARÍTIMO

Acho uma vergonha o Governo do Estado noticiar que ainda vai demorar pelo menos mais três anos para o transporte marítimo ser implantado na Grande Florianópolis. Gente, as vias já estão prontas! É só fazer uma meia dúzia de deques para transbordo e deu! Que mania que esses administradores públicos têm de complicar as coisas. Parece até má vontade. Só posso lamentar.

Jonas Ribeiro – Florianópolis/SC

SEGUNDA DÉCADA

Espero que dessa vez o Governo Federal não seja omissos com relação a Década Mundial de Ações de Trânsito. Pois, só temos chance de obter bons resultados, se contarmos com a boa vontade do governo federal para coordenar ações regionais pelo país e gerar dados que permitam a estados, municípios, instituições públicas, privadas e organizações voluntárias que tenham acesso a dados e informações sobre o que deve ser feito para atingir a meta da 2ª Década.

Mônica Docki – Brasília/DF

PANDEMIA

Impressionante o resultado da pesquisa apresentada pelo Dr. José Dias! É lamentável que as pessoas não tenham o mínimo de civilidade e se aproveitem da preocupação com a pandemia para desrespeitar as leis de trânsito. Em um momento de tanta dor como o que estamos vivendo, poderíamos ao menos poupar algumas vidas no trânsito.

Sérgio Fagundes – São Paulo/SP

VELOCIDADE

Muito importante salientar as implicações da velocidade exagerada no trânsito conforme apresentado pelo Dr. Dirceu Rodrigues. De fato, quanto maior a velocidade, maior a energia cinética e maior a possibilidade de lesões mais graves. Precisamos aprender, de uma vez por todas, que estamos todos sujeitos a sermos um corpo estendido no chão, se não trafegarmos seguindo as normas de segurança.

Sidnei Freitas – Rio de Janeiro/RJ

DPVAT

Muito bom esse aplicativo da Caixa para receber o DPVAT! Espero que agora, finalmente, os atravessadores de plantão percam a oportunidade de lesar a população já tão sofrida. Em poucos cliques, a própria pessoa pode solicitar sua indenização. A notícia do prêmio zero para o DPVAT 2021 também é muito bem vinda e só comprova a má gestão da Seguradora Líder.

Fabiana Mendes – Campo Grande/MS

DOCUMENTO IMPRESSO

Acho muito boa a possibilidade de termos nossos documentos ao alcance do aparelho celular. Porém, entendo que o documento impresso precisa continuar existindo. Especialmente, os documentos relacionados aos veículos. Parabéns ao Tribunal Federal da 4ª Região (TRF4) pela determinação da obrigatoriedade da emissão dos documentos físicos pelos Detrans!

Évellyn Ramos – Porto Alegre/RS

AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

Muito bom o projeto de lei da deputada Christiane Yared, que pretende tornar a avaliação psicológica obrigatória no processo de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Aliás, essa regra já deveria existir faz tempo. Me parece óbvio que, com a avaliação psicológica na renovação da CNH, o psicólogo especialista em trânsito poderá identificar comportamentos que coloquem em risco a segurança no trânsito, devendo-se à influência dos fatores humanos.

Leandro Moura – São José/SC

BICICLETAS

Espero que a redução do imposto sobre a importação de bicicletas impacte positivamente no mercado. É impressionante o salto dos preços deste item tão importante para mobilidade e também para a saúde e lazer. Às vezes, tenho a impressão que a indústria brasileira fica se aproveitando da situação para tirar vantagem, mas agora com a concorrência internacional, esse quadro deve mudar.

Nícolas Pedrebom – Florianópolis/SC

CHUVA

Muito importantes as orientações para os motoristas que precisarem dirigir na chuva, visto que, além de reduzir a visibilidade, a chuva diminui a aderência dos pneus ao solo (principalmente em curvas), aumenta consideravelmente o espaço percorrido em frenagens e dificulta manobras de emergência.

Telma Mamedes – Brasília/DF



Bike elétrica de 4 rodas promete segurança e conforto

Uma bicicleta elétrica lançada na Europa pode ser a solução para alguns obstáculos que impedem a adesão à bike como modal para centros urbanos: segurança e condicionamento físico. A CityQ foi criada pensando na segurança e conforto: com quatro rodas ela é muito mais estável, possui uma proteção contra chuva e vento e requer menos esforço nas pedaladas, por ser elétrica.

O projeto é da empresa norueguesa CityQ AS. A bike é quase um mini veículo movido por pedaladas e por um motor assistente de 250W. Os pedais, no entanto, não estão conectados diretamente ao mecanismo de tração, substituído por um sistema de tração gerenciado por um software similar ao que encontramos em alguns carros elétricos. As pedaladas geram energia e a CityQ usa esta energia para se mover.



As baterias demoram cerca de 5 horas para se recarregarem completamente e garantem uma autonomia de até 100 quilômetros. Caso a bateria acabe, a bicicleta vai se movimentar com pedaladas, como qualquer outra.

Com teto, para-brisas e portas

laterais, os ciclistas se protegem da chuva e do vento e a cabine pode levar até 2 adultos, um atrás do outro. O espaço traseiro da cabine pode ainda transportar duas crianças pequenas ou ser usado como bagageiro.

A CityQ tem 2,2 metros de comprimento, 87 centímetros de largura

e 1,5 metro de altura. Seu peso é de 68kg e ela pode transportar até 300 quilos.

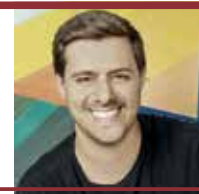
Segundo o fabricante, ela se enquadra na legislação de trânsito como um bicicleta elétrica, o que garante sua circulação por cicloviás e seu transporte em racks para bicicletas. Para dirigir a bike não é necessário ter nenhuma licença ou carteira de habilitação.

Respeitando as leis de trânsito da Europa, a velocidade máxima que a CityQ pode atingir é de 25km/h. Graças à transmissão elétrica, a bicicleta conta com algumas funcionalidades como marcha a ré, modo de carga pesada e velocidade cruzeiro.

Por enquanto a CityQ está disponível para compra apenas pelo site da fabricante (www.cityq.biz) por um valor de 7.450 euros, cerca de R\$ 48,5 mil.

ESPAÇO LIVRE

Tomás Martins*



Como fortalecer indústria e favorecer uso de bikes pelas mulheres

Quando falamos em democratizar o acesso às bicicletas, trazemos ao debate barreiras que precisam ser vencidas, e a questão de gênero na mobilidade é uma delas. Temos uma grande luta com relação às cidades inteligentes e incentivo ao uso dos micromodais – quando trazemos as mulheres ao centro da discussão, os desafios se tornam ainda maiores.

De acordo com dados divulgados pela Ciclocidade, em São Paulo, em regiões não centrais, a participação de mulheres ciclistas chega a apenas 3%, enquanto, em zonas mais estruturadas, como no caso da ciclovia da Faria Lima, esse número pode chegar a 20%, ficando abaixo disso, normalmente, entre 11% e 14%. Em uma população composta por mais de 50% de mulheres, esses são dados que refletem questões que precisam de total atenção.

Para colaborar comigo neste artigo, é importante ouvir de uma mulher que trabalha conosco e realiza um excelente trabalho liderando os times de atendimento e relacionamento e está à frente da área de pluralidade e ESG (Environmental, Social and Corporate Governance, ou Governança Ambiental, Social e Corporativa) da Tembici: Carolina Rivas. Para ela, existem diversos fatores que contribuem para esse cenário. Por muito tempo,

até mesmo a qualidade e o modelo das bicicletas eram diferenciadas de acordo com o gênero de quem iria conduzir o modal. Ou seja, as bicicletas ‘femininas’ eram de difícil manuseio, dificultando até curtos percursos. O mercado desenhado para esse biotipo é recente.

Melhor infraestrutura

O fator cultural, como destacou a executiva, também é muito forte e talvez seja o maior responsável por essa diferença entre os gêneros, pois, de acordo com pesquisas, a rotina de deslocamento de muitas mulheres é de múltiplos destinos. Muitas ainda estão vinculadas – por opção ou não – às tarefas de casa, a compromissos dos filhos, compras de supermercado, trabalho e outras que são mais difíceis de realizar em uma bike.

Outro motivo que precisa ser destacado é com relação à segurança no trânsito e, para solucionar essa questão, é preciso construir mais e melhores infraestruturas para bicicleta, adaptar aos padrões de tráfego, além de aumentar as penalidades por mau comportamento de condução dos motoristas. As escolhas dos poderes públicos e iniciativas privadas em relação à micromobilidade têm impacto direto nos padrões de viagem das mulheres. Segundo uma pesquisa feita pela CoMoUK em 2019, Holanda,

Dinamarca e Alemanha se destacam, com 56%, 55% e 50% das mulheres, respectivamente, e são países que acreditam, investem e fazem funcionar muito bem o uso da micromobilidade como principal meio de transporte dos cidadãos.

Em uma conversa recente que tive com Rivas, ficou clara a necessidade de que essas partes interessadas tomem consciência da lacuna de gênero ainda existente na sociedade e entendam o potencial gigantesco de trazer cada vez mais mulheres às alternativas compartilháveis de micromobilidade. E, indo além, destacou a importância da contratação de mulheres para projetar inovações que atendam às necessidades femininas na hora de pedalar. Por aqui, estamos muito felizes com o time que estamos formando e os bons frutos que estão sendo colhidos, mantendo nossa preocupação em sempre oferecer sistemas de bikes compartilhadas que atendam toda a população. Sabemos que o caminho é longo e contínuo, mas acreditamos na revolução e sabemos que ela acontece uma pessoa por vez e, claro, incluindo as diversidades, com um ambiente mais seguro e com acesso pensado e desenvolvido a todos.

* CEO e cofundador da Tembici, empresa que opera bikes compartilhadas nas principais capitais do Brasil, além de Santiago, no Chile e em Buenos Aires, na Argentina.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Palavra do Presidente

Viva Floripa!

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS

Trânsito e Transporte
Essa Imensa
Vitrine da Vida

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR

Por que ceder se tenho
de estar à frente?

PÁGINA 7

TOMÁS MARTINS

Como fortalecer indústria e
favorecer uso de bikes
pelas mulheres

PÁGINA 15

Para salvar vidas, rodovias também precisam “perdoar”

Um seminário online realizado no início do mês marcou a entrega de um dos estudos mais importantes e inéditos no País ao tratar de segurança viária em rodovias. O 3º Seminário de Mobilidade Humana, Segura e Sustentável – Rodovias Que Perdoam – Brasil, realizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), apresentou o relatório final do trabalho ao Ministério da Infraestrutura.

A ideia não nasceu agora. Foram mais de três anos entre concepção do estudo e reunião de parceiros e colaboradores. Em 2019, foi realizado o primeiro seminário sobre o tema. De lá, saíram seis células de trabalho, envolvendo cerca de 40 técnicos, que representaram mais de 60 empresas, entidades e órgãos públicos, que, durante dois anos, estudaram o que há de mais moderno nesse conceito em muitos países.

Aliás, quando se fala em segurança viária, é preciso ter sempre em mente que esse não é um tema simplista. Por isso, a necessidade de reunir profissionais de aspectos bastante diferenciados para objetivar metas e soluções em todos os problemas. Lembrando que, no Brasil, temos três esferas de poder, em que cada um tem sua parcela de responsabilidade sobre a malha rodoviária de aproximadamente 550 mil quilômetros de rodovias, sendo que a metade não tem pavimento, 192 mil quilômetros são de pista simples, 14 mil de pista dupla e 34 mil estão concedidos à iniciativa privada.

Conceito internacional

Tornar as rodovias do País seguras, ou seja, que ‘perdoem’ as possíveis falhas humanas, é um conceito internacional e adotado em muitos lugares. O estudo “Rodovias Que Perdoam – Brasil” traz

exatamente isso: soluções de baixo custo e de rápida adoção para que trechos em que, hoje, são considerados perigosos possam deixar de ser ‘protagonistas’ de acidentes, envolvendo mortes ou deixando muitos feridos.

Entre os muitos resultados do estudo está a análise de que, com um investimento de R\$ 500 milhões, daria para implantar três soluções – instalação de defensas, sonorizadores e cilindros delimitadores (balizadores flexíveis) –, com as quais seria possível reduzir pela metade as mortes hoje registradas nas rodovias federais e ter 30% a menos do total de feridos graves, no prazo de um ano.

Para exemplificar a função desses equipamentos, vamos lembrar de dois acidentes com ônibus ocorridos em novembro e dezembro de 2020. Um aconteceu na Rodovia Alfredo de Oliveira Carvalho, entre Taguaí e Taquarituba (SP), e deixou 42 mortos e outros cinco feridos. O motorista do ônibus fez uma ultrapassagem proibida numa curva (faixa contínua) e bateu de frente com um caminhão. Se, nesse local, houvesse cilindros delimitadores,

certamente inibiríamos a ultrapassagem desse ônibus.

O outro caso aconteceu em um viaduto no km 350 da BR-381, em João Monlevade, região central de Minas Gerais, onde 19 pessoas morreram e 27 ficaram feridas. A possível causa do acidente foi falha mecânica, que fez com que o veículo parasse no meio da pista e voltasse de ré. O atual guard rail do viaduto não segurou o peso do veículo. As pessoas não morreram da possível falha mecânica, e sim da queda do viaduto. Se, naquele lugar, houvesse defesa metálica capaz de segurar o ônibus, as pessoas não teriam pago com a vida a falha mecânica do veículo.

Nove metas de segurança

O estudo propõe a adoção de nove metas de segurança viária a serem tomadas nas rodovias já existentes e nos futuros projetos. Mas ele vai além: traz uma abordagem completa que irá, intuitivamente, mostrar ao usuário quais riscos e onde todos são mais vulneráveis.”

Para ver o estudo completo, acesse o link <https://www.orsv.org.br/rodovias-que-perdoam>

Metas prioritárias RQP - BR

- 1 ADOTAR SOLUÇÕES-TIPO DE BAIXO CUSTO E COM FORTE IMPACTO NOS LOCAIS CRÍTICOS DE SINISTROS;
- 2 REGULAMENTAR PRÁTICAS, MATERIAIS E DISPOSITIVOS COM NOVAS TECNOLOGIAS E INOVAÇÕES NA SEGURANÇA VIÁRIA;
- 3 COMPLEMENTAR OS ESTUDOS DE MODELAGEM PARA CONCESSÕES E SEUS RESPECTIVOS EDITAIS;
- 4 INSERIR ANEXO ESPECIALIZADO DE SEGURANÇA VIÁRIA NOS EDITAIS DE CONCESSÃO OU DE OBRAS RODVIÁRIAS;
- 5 REVISAR A CONCEPÇÃO DOS PROJETOS DE ENGENHARIA RODVIÁRIA;
- 6 OTIMIZAR O PROCESSO DE ATENDIMENTO DE EMERGÊNCIA E ENCAMINHAMENTO PRÉ-HOSPITALAR E HOSPITALAR;
- 7 ESTABELECER UM PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO PARA PROJETOS, OBRAS E SERVIÇOS NOS ASPECTOS REFERENTES À SEGURANÇA VIÁRIA;
- 8 CRIAR CURSOS TÉCNICOS E DE ESPECIALIZAÇÃO ESPECÍFICOS PARA SEGURANÇA VIÁRIA;
- 9 PROSPECTAR RECURSOS INTERNACIONAIS PARA FINANCIAMENTO DE ESTUDOS, PESQUISAS E PRINCIPALMENTE AÇÕES.

ONSV
OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA