

MOBILIDADE

O que pensam fazer os candidatos à Prefeitura de Florianópolis



Escolhida para sediar a entidade mantenedora deste periódico, Florianópolis sempre recebeu uma atenção especial da nossa equipe editorial. Como de costume, a cada eleição municipal – semelhantemente ao que é feito na eleição estadual – buscamos ouvir dos principais candidatos à Prefeitura suas propostas para o trânsito e a mobilidade urbana da capital catarinense. Neste ano, ao invés de enviar perguntas sobre o tema, analisamos os planos de governo de cada candidato e compartilhamos. Confira nas páginas 8 e 9.

EDITORIAL

R\$ 132 bilhões por ano

Não bastasse a dor avassaladora que as mortes no trânsito provocam, um relatório divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) escancarou em reais o prejuízo econômico da tragédia para a nação.

Segundo o estudo 'Impactos Socioeconômicos dos acidentes de transporte no Brasil', o país gasta 132 bilhões por ano com este tipo de acidente, totalizando R\$ 1,584 trilhão no período analisado - entre 2007 e 2018, quando 479.857 vidas foram perdidas no trânsito.

A pesquisa, feita em parceria com a Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (Cepal), utiliza dados de mortalidade do Datasus, do Ministério da Saúde - que inclui internações e reembolso de gastos - e aplica o Valor Estatístico da Vida (VEV), estimado em

R\$ 2,26 milhões a valores de dezembro de 2018.

No entanto, essa perda pode ser ainda maior, visto que a maior parte das vítimas são jovens de 18 a 34 anos - o auge da chamada fase "economicamente ativa" (parcela da população que pode ser empregada no setor produtivo e que contribui com a força de trabalho). De qualquer modo, os números mostram outra triste realidade. Foram constatados dados bastante elevados de acidentes com idosos, principalmente devido à reduzida capacidade em atravessar a rua com segurança, por exemplo. O que reflete a fragilidade de um outro grupo: o dos pedestres que, quando não morrem, ficam com algum tipo de invalidez permanente.

O número de mortes de crianças caiu com a obrigatoriedade do uso de ca-

deirinhas infantis, a partir de 2008. Por outro lado, os acidentes fatais associados às motocicletas ultrapassaram os óbitos dos automóveis a partir de 2009, quando as vendas de motos subiram consideravelmente - menores preços, isenções tributárias, gastos em combustíveis e manutenção fizeram da motocicleta uma opção de transporte de baixo custo para famílias de baixa renda.

Por fim, o estudo analisa custos sociais e financeiros dos acidentes e apresenta propostas de políticas de transporte em nível federal, estadual e municipal. Os

pesquisadores sugerem, por exemplo, privilegiar os vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas) no traçado de vias, em vez de veículos. Outra proposição é rever a regulamentação de equipamentos de segurança individual dos diversos meios de transporte.

Entre os problemas identificados está também a abundância de regras federais, estaduais e municipais - a exceção são os setores aéreo e aquaviário, que seguem regulamentações internacionais. Os pesquisadores recomendam a adoção de um modelo único de registro das

ocorrências e posterior investigação dos peritos, para evitar novos acidentes. De acordo com o estudo, novas diretrizes para as políticas de transporte também impactariam os sistemas de saúde e previdenciário brasileiros.

Esperamos que este relatório sensibilize eficazmente nossas autoridades. Que elas percebam, de uma vez por todas, que o prejuízo da carnificina no trânsito atinge a todos como nação. Não são simplesmente acidentes". São resultado também da ausência de políticas públicas que visem tornar o trânsito mais humano e seguro para todos.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



O Monatran

Jornal do MONATRAN -
Movimento Nacional de Educação no Trânsito
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000
Fone: (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.



WHATSAPP

Em cidades como Sorocaba (SP) e Niterói (RJ), o WhatsApp já vem sendo utilizado como ferramenta para monitorar condutores infratores.

Ao flagrar uma situação irregular, o cidadão faz o registro fotográfico e o envia para o órgão de trânsito, que vai checar a denúncia. Ao receber a informação, o órgão competente envia agentes de trânsito para verificar pessoalmente a denúncia ou o faz via câmera de videomonitoramento, tomando as medidas cabíveis, visto que a constatação da infração deve ser realizada pelo agente ou autoridade de trânsito.

NÚMEROS
ALARMANTES

Um estudo realizado pelo SOS Estradas, programa ligado à segurança viária, com dados da Associação Brasileira de Laboratórios de Toxicologia, identificou que nos últimos quatro anos, o Brasil registrou cerca de 170 mil motoristas flagrados com algum químico ilegal no corpo.

O levantamento apontou ainda que, apesar do rebite ter se tornado popular, a cocaína é a droga mais detectada nesses exames, com 68% dos positivos.



ESPAÇO DO PRESIDENTE



TECNOLOGIA ANTI-COVID19

Após sete meses suspensa, a linha circular Ponte Viva, em Florianópolis, voltou a operar no último dia 26 de outubro. Chama a atenção o fato de que os dois micro-ônibus que realizam o itinerário turístico foram equipados com uma tecnologia anti-Covid-19.

A tecnologia é incorporada dentro do fio têxtil ou do filtro do ar-condicionado. Assentos e pega-mão dos micro-ônibus também receberam o produto, que neutraliza bactérias e o Sars-Cov-2, o novo coronavírus causador da Covid-19.

A aplicação da inovação é resultado de uma parceria entre a Prefeitura de Florianópolis e as empresas TNS Nanotecnologia e ChromaLíquido Soluções Tecnológicas.



NOVA PLACA

O Brasil já conta com 10.916.687 de veículos com a nova Placa de Identificação Veicular (PIV). Desde fevereiro deste ano, todos os estados e o Distrito Federal já estão preparados para emplacar os veículos, além de poder ser validada em todos os países do Mercosul, por meio do aplicativo VIO.

Uma das vantagens da Nova Placa, em relação ao modelo cinza, é que uma vez colocada, o cidadão não precisará mais trocá-la nos casos de alteração de município ou Unidade Federativa. Além disso, o novo modelo, com 4 letras e 3 números, traz mais segurança para o cidadão, permitindo a rastreabilidade da origem da placa, o que facilita no combate às clonagens e falsificação.

PRA INGLÊS VER

Essa famosa expressão brasileira tem como significado fingir que fez algo ou fazer algo mal feito. A teoria mais aceita é que ela surgiu na primeira metade do século 19, quando a Inglaterra, por interesses econômicos, tentou abolir a escravidão no mundo. Em sua lista, estava o Brasil, que tinha nos escravos a base de sua economia. Para “enganar” a potência, o Império colocava navios no litoral com a suposta missão de ir atrás das naus negreiras. Entretanto, na prática, nada acontecia a elas. Era uma encenação “para inglês ver”.

Dois séculos depois, esse tipo de prática continua muito comum no país, especialmente, quando se trata da gestão pública. Se envolver algum tipo de obra então, é melhor sentar e esperar porque provavelmente vai demorar e ainda corre-se o risco de não receber o resultado esperado.

Um exemplo dessa encenação irritante é a chamada “inauguração” da Ponte Hercílio Luz, ocorrida em dezembro passado cheia de pompa e circunstância. Depois de tantos anos, foram “concluídas” as obras de restauração da Velha Senhora, mas o tráfego de veículos não foi reaberto como se esperava. Aliás, nem as obras estavam prontas de verdade. Faltavam uma série de detalhes que até hoje não foram concluídos.

Para completar, veio a pandemia e agora achou-se mais uma desculpa para atrasar os compromissos firmados com a população. Abre a ponte, fecha a ponte, restringe o horário de travessia... e uma importante via de escoamento do complicado trânsito da capital catarinense é subutilizada.

Outro exemplo dessa dissimulação, foi a “inauguração” do acesso ao novo terminal do aeroporto de Florianópolis – uma novela que também ainda não tem data para terminar. Embora não possamos negar os méritos da atual gestão em praticamente conseguir concluir a obra, o que nos incomoda é a forma como as coisas são feitas.

Prometida, por fim, para outubro do ano passado, a via foi “provisoriamente” entregue (só para suíço ver), sem estar devidamente concluída, faltando desapropriações, licenças, sinalização e iluminação.

Aliás, por falar em iluminação, esta ainda não foi concluída, mesmo tendo passado a “inauguração oficial”, realizada um ano depois da chamada entrega parcial da obra. Isso porque, segundo alega o Governo do Estado, além de não fazer parte do projeto original da via, não há obrigatoriedade de rede de iluminação em rodovias estaduais e a responsabilidade da instalação em trechos urbanos seria da prefeitura.

Ou seja, um imbróglio que ainda está longe de acabar, embora tenha sido assumido finalmente pelo Estado o compromisso de garantir a iluminação pública do trecho. E é assim, que vamos seguindo, a passos lentos e necessitando cada dia mais de uma dose extra de paciência.

Contran referenda suspensão de prazo para concluir PRIMEIRA HABILITAÇÃO

Na primeira reunião extraordinária do ano, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) referendou a portaria nº 195/20, que suspende, por prazo indeterminado, o prazo de 12 meses para o candidato terminar o processo à habilitação nas autoescolas.

O Contran também prorrogou os prazos previstos na Resolução 789/20, que adia em um ano o tempo para utilização dos veículos de aprendizagem.

As medidas visam minimizar os impactos causados pela pandemia do coronavírus.

“O Contran, mais uma vez, se mostrou sensível às dificuldades dos candidatos à habilitação, dos instrutores e dos Centros de Formação de Condutores (CFC), por conta das medidas de isolamento social que ainda perduram no país. Trouxemos maior segurança jurídica para todos os envolvidos neste processo de formação”, afirma o presidente do Contran, **Frederico Carneiro**.

Portaria Nº 195/20

A norma, publicada no Diário Oficial da União (DOU) no



dia 22 de setembro, interrompe, por tempo indeterminado, o prazo de 12 meses para o candidato terminar o processo à habilitação. O prazo havia sido postergado anteriormente pela Resolução nº 782/20, ou seja, candidatos que teriam o prazo vencido em 20 março de 2020, teve a ampliação para 20 setembro de 2020.

Porém, este prazo não foi suficiente para os CFC volta-

rem ao trabalho em todos os estados. Sendo assim, candidatos que teriam seus processos vencidos em 20 de setembro, terão mais tempo para terminar o curso e quando a Resolução for revogada, o prazo de 12 meses voltará a contar do início.

Resolução nº 789/20

Foi referendada a prorrogação por um ano os prazos para utilização dos veículos de aprendizagem e a validade dos

cursos de formação de recursos humanos para atuar no processo de formação de condutores. Esta medida visa minimizar os impactos econômicos e sociais causado pela pandemia. Os carros utilizados para conduzir as aulas de direção não foram usados como deveriam por conta do fechamento de diversos CFC no país. Desta forma, o desgaste dos veículos não foi considerável.

Outras Deliberações

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) solicitou, junto ao Contran, o adiamento de itens de segurança obrigatórios devido à pandemia do coronavírus. As medidas de restrição impactou negativamente no setor de automóveis e provocou o comprometimento do cronograma dos testes, realizados no exterior.

Os itens de segurança para veículos leves que tiveram postergação de um ano são: o sistema de Controle Eletrônico de Estabilidade (ESC); o impacto lateral e o sistema de iluminação (faróis de rodagem diurno e aviso de não afivelamento de cintos de segurança. Além do indicador de direção lateral, indicação de frenagem de emergência e regulagem do farol).

Os veículos pesados também tiveram itens postergados por um ano. A regra vale para todos os veículos que estão em produção pelas montadoras. (As informações são da Assessoria Especial de Comunicação Ministério da Infraestrutura)

Detran e Ciasc trabalham com o Denatran para integração de dados de acidentes de todo o país

O Departamento Estadual de Trânsito (Detran) de Santa Catarina e o Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc) estão trabalhando junto ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) em um projeto de aperfeiçoamento do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest). O projeto do Denatran reúne instituições das áreas de trânsito e tecnologia digital de todos os estados e do Distrito Federal, na construção de uma base de dados integrada com estatísticas de trânsito que são repassadas separadamente por cada unidade da federação ao Governo Federal.

O objetivo é que essa base integrada permita uma troca de inteligência mais intensa entre a administração

federal e as administrações estaduais na elaboração de políticas públicas, visando reduzir o número de acidentes e melhorar o trânsito de forma geral. O analista da gerência de informática do Detran, Thael Rosa, exemplifica: “Existe a situação da Serra Catarinense aqui, que nós não temos outra serra para comparar os dados, e dessa forma poderíamos comparar com uma região de serra em São Paulo, aí você poderia pegar as estatísticas de Lages aqui e a de Campos do Jordão lá para comparar as situações, ver o que funciona em uma para trazer para a outra”.

Segundo Thael, um dos grandes trunfos que agilizou o trabalho do Detran e Ciasc foi o fato de a plataforma BoaVista, ferramenta de Big Data do



Ciasc, ser usada para o armazenar, tratar e processar os dados, tanto da área de trânsito, quanto das demais áreas da segurança pública. As equipes trabalharam para qualificar os dados, eliminando registros duplicados; padronizar o formato das informações e depois transferir todos os registros tabelados para o Serpro (Serviço Federal de Processamento de Dados).

A analista da coordenação de soluções de trânsito do Ciasc, Ana Paula

Mauad, esteve trabalhando diretamente com a equipe do Detran no processo. “O principal desafio ainda está por vir, que será a obtenção, triagem e padronização de informações que serão solicitadas nas próximas etapas do Renaest e que ainda não são coletadas”. O trabalho enviado pelo Detran para o Denatran até o momento, com estatísticas do trânsito catarinense, foi o primeiro de uma série de envio de dados que serão feitos na construção do projeto.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

É o vírus...

Prezado leitor, aos poucos a realidade vai se firmando ao redor de todos. O choque econômico que a pandemia provocou estende-se muito além da crise de saúde pública. A máscara, sem dúvida, pode conter a propagação do vírus, mas não o choque que desencadeou, provocando a pior e mais rápida desaceleração econômica do mundo.

Enquanto isso, a sociedade perplexa, se apresenta desprotegida perante a ferocidade de políticos inescrupulosos que travam uma insana discussão entre saúde e economia, como se não fossem complementares. De dedo em riste, os daqui e os de lá, *se esquecem* da causa primária. Em tal circunstância impossível deixar de parafrasear James Carville, assessor de Bill Clinton, ao referir-se as questões econômicas de sua época, e que nos dias de hoje provavelmente se diria... *é o vírus*, estúpido!

Mesmo que a emergência de saúde diminua rapidamente e a política do setor, como em um passe de mágica, se torne eficaz, as economias internacionais e a brasileira em particular, enfrentarão grandes desafios durante anos, resultantes da ainda inexplicável pandemia.

Entretanto, é importante destacar que o quadro seria muito mais grave, não fossem as medidas emergências tomadas pelo governo federal para proteger as famílias e as empresas, mesmo considerando que tudo isso tem um custo que não pode e nem foi desprezado em um momento de emergência social.

Segundo publicação da *Carta de Conjuntura* de junho deste ano, vinculada ao *Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA*, a recuperação econômica de alguns setores poderá ampliar-se, em parte devido à *adoção de um conjunto de medidas de preservação de renda, empregos e produção implementados para atenuar os impactos da crise*.

O Brasil, apesar das marchas e contramarchas, do oportunismo político e da partidarização de algumas reações, vai cumprindo o seu dever combatendo o vírus e suas demandas que parecem não se restringir à que ataca a saúde das pessoas.

O exame de alguns aspectos do sistema circulatório de bens, permite inferir que estas intervenções tópicas surtiram alguns efeitos. Veja-se, por exemplo, o Índice da *Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias/ABCR*, de setembro do corrente, onde se observa que o fluxo de caminhões no País cresceu 2,7% em relação ao mês anterior, com uma tendência de alta para os próxi-

mos períodos. Ao contemplar também os veículos leves a oscilação é positiva em 5,1% em relação a agosto.

Ao concentrar-se em alguns estados da Federação percebe-se que a recuperação mais expressiva do fluxo de caminhões foi no Paraná, positivo em 4,3% entre agosto e setembro e 9,9% em relação ao ano anterior. Em seguida vem o Rio de Janeiro com crescimento de 3,4% relativo ao mês de agosto e estável sobre o ano anterior. Em São Paulo o desempenho foi de 2,9% de agosto para setembro e de 4,2% entre este ano e o anterior, conforme dados publicados pela *NTC & Logística*.

Interessante notar os comentários de alguns caminhoneiros e condutores de veículos leves nas redes sociais, que se mostram agradavelmente surpresos com a movimentação crescente nas principais artérias do sul e do sudeste. Inclusive um vídeo que se transformou em *trend topic*, em que o motorista mostra uma coluna interminável de caminhões em alguns segmentos da BR 101 entre Joinville e São Paulo.

Importante observar que as mortes no trânsito caíram, em geral, ao menor número da série histórica durante o período de distanciamento social, segundo dados da Assessoria de Comunicação do Detran/RS. Entretanto, o número de fatalidades entre motoboys cresceu 54% no estado de São Paulo, e 45% na capital. Por outro lado, segundo o Detran/SP, o índice de acidentes não fatais saltou de 4.692 em agosto de 2019 para 6.975 em 2020.

Em função do isolamento social os acidentes declinaram em todo o mundo, assim como o consumo de combustível. No Brasil a progressão de óbitos e de acidentes não fatais envolvendo motociclistas, obviamente se explica pelo aquecido mercado de entregas.

Esses jovens, entregadores largados à própria sorte, sem suficiente resguardo jurídico e social, expõem suas vidas em jornadas de trabalho infundáveis.

Espera-se que esses heróis anônimos - que se expuseram a todo tipo de risco quando as pessoas estavam trancafiadas - tenham seus direitos garantidos, assim como já possuem o reconhecimento social que restará grafado na História do Século XXI.

* 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 - MONATLAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesusoc, Two Flags Post - Publisher & Editor-in-Chief.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

- Art. 244.** Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:
- III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;
 - IV - com os faróis apagados;
 - V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança;
- Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Como são produzidas as lesões no trânsito?

O trânsito vem mostrando a cada dia maior número de vítimas, e pior, com lesões cada vez mais graves.

Porque ocorrem lesões de pequeno, médio e grande porte? É isso que precisamos entender e praticar com objetivo de reduzir o alto número de acidentes no trânsito.

Energia cinética é a energia que anima um corpo em movimento.

A energia cinética do trauma ou biomecânica do trauma estuda a transferência de energia de fonte externa para o corpo da vítima.

Lesões por movimento são responsáveis pela maioria das mortes e sequelas em nosso país.

Fatores múltiplos levam ao acidente, principalmente velocidade, álcool, drogas, fadiga, sono e distrações provocadas pela tecnologia introduzida no veículo. Quanto maior a velocidade, maior a energia e em consequência lesões mais graves.

O agente lesivo é o que tem energia e que pode ser mecânico ou cinético, térmico, químico, elétrico e radiação.

O ambiente do acidente faz suspeitar de lesões que serão encontradas.

O aumento do peso dos órgãos pode produzir: ruptura, arrancamento, deslocamento e outros.

Numa desaceleração brusca ou colisão, o fígado que tem um peso médio de 1,700kg, a 100 km/h terá o peso de 47 kg. O coração

que tem 0,300 KG passa a 8 kg. O rim com 0,300 kg passa a 8 kg. O cérebro com seus 1,500 kg passa para 42 kg. O baço sai de 0,150kg para 4 kg. Podemos afirmar que a 100 km/h o corpo pesa 28 vezes mais.

Interessante é que no que chamamos de trauma fechado ocorre deformidade da parte externa que volta ao normal deixando lesão interna. É dessa forma que não vemos lesão externa e, no entanto, temos, por exemplo, uma ruptura do baço ou uma lesão no fígado. Aparentemente nada aconteceu, no entanto, existe um quadro gravíssimo dentro do abdome.

No trauma penetrante forma-se uma cavidade permanente.

Numa colisão a energia cinética projeta a pessoa para cima e para frente na velocidade em que estava o veículo. Irão aparecer lesões decorrentes da energia cinética absorvida pelo corpo.

Os atropelamentos em adultos, quase sempre produzem fratura de membros inferiores com lesões secundárias. Em crianças, compromete bacia e tronco e ocorre impacto secundário com a cabeça.

A velocidade é mais importante que a massa. Dobrando a massa do carro teremos o dobro da energia. Enquanto dobrando a velocidade teremos o quádruplo dessa energia.

Dessa forma, podemos dizer que a energia mecânica de colisão de um automóvel

com uma árvore, parte será absorvida pela árvore, pelo carro e por seus ocupantes. Parte dessa energia será dissipada sobre a forma de calor. Ocorre transferência de energia.

A aceleração e desaceleração são causadas pela transferência de energia para mover um corpo em repouso ou pará-lo quando em movimento.

A colisão frontal tem o que se chama de efeito tesoura porque cabeça e tronco são projetados violentamente para frente produzindo lesões na face, cabeça, pescoço, lesões internas no abdome e coluna lombar.

A vítima nessa condição tem 25 vezes mais possibilidade de ir a óbito.

Concluimos que quanto mais velocidade maior é a dificuldade de frenagem, maior a possibilidade de colisão de alta energia e maior a possibilidade de óbito e lesões graves. Tudo isso justifica as ações dos gestores de tráfego atuarem de maneira imperiosa no controle da velocidade quer na área urbana quer nas rodovias.

A necessidade de fiscalização e de multas não podem ter o cunho de aumentar a arrecadação do município, mas sim de preservar vidas.

* 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.

Estudo projeta queda de 19% em indenizações por acidentes de trânsito no Brasil em 2020

A Seguradora Líder, responsável pelo DPVAT, divulgou um levantamento inédito com projeções de acidentes até o final de 2020. Segundo o estudo, a previsão é que haja uma queda de 19% no número de ocorrências indenizadas pelo Seguro DPVAT em todo o país, em relação a 2019.

Ainda conforme a Seguradora, o estudo leva em consideração o período de isolamento social por conta da pandemia da Covid-19. “A estimativa é que 229.646 vítimas recebam o benefício por acidentes ocorridos neste ano”, afirma a pesquisa.

O levantamento mostra também que apesar da redução, o Brasil permanece registrando uma média de 30 mil mortes causadas por acidentes.

“O número está acima da meta firmada pela Década de Ação pela Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU). Em 2011, quando a iniciativa foi lançada, morriam no trânsito 24 pessoas por 100 mil habitantes. Com o acordo, esperava-se que, até 2020, houvesse uma redução de 50% no número de mortes. No entanto, segundo a análise, a taxa ficará em 14 vítimas fatais por 100 mil habitantes”, explica.

Do total de ocorrências previstas pelo estudo até o final de dezembro, 143.842 estão relacionadas a coberturas por invalidez permanente, 56.408 a indenizações para despesas médicas e 29.396 a casos de morte.

A projeção mostra também que é



muito provável que em 2020, a maior incidência de acidentes de trânsito seja envolvendo vítimas do sexo masculino, mantendo o mesmo comportamento dos anos anteriores na base indenizatória do

Seguro DPVAT.

Além disso, os motociclistas seguirão sendo as principais vítimas do trânsito brasileiro, com 79% do total de indenizações recebidas.

Conheça as PROPOSTAS dos principais candidatos à Prefeitura de Florianópolis para a Mobilidade Urbana:

Escolhida para sediar a entidade mantenedora deste periódico, Florianópolis sempre recebeu uma atenção especial da nossa equipe editorial. Como de costume, a cada eleição municipal – semelhantemente ao que é feito na eleição estadual – buscamos ouvir dos principais candidatos à Prefeitura suas propostas para o trânsito e a mobilidade urbana da capital catarinense. Neste ano, ao invés de enviar perguntas sobre o tema, analisamos os planos de governo de cada candidato e compartilhamos a seguir as propostas relacionadas com as referidas questões (os nomes estão em ordem alfabética):



Angela Amin (PP)

A mobilidade urbana de Florianópolis é considerada uma questão prioritária. O conceito de mobilidade urbana utilizado para fins da identificação e solução de problemas vai ser ampliado para além da simples “capacidade de se movimentar”, devendo levar em consideração todos os fatores que influenciam deslocamentos tais como: ruas, calçadas, ciclovias, corredores exclusivos de ônibus e outros meios de locomoção.

Os deslocamentos constantes dada a centralidade na criação e dinamização de inúmeros serviços, como órgãos da Administração Pública Federal, de agentes econômicos públicos e privados, organizações sociais, dos meios de comunicação, das Universidades, entre outros, faz da Cidade um destino necessário para muitos moradores da região da Grande Florianópolis. Afora isso, o número de veículo por habitante – 1,7 habitante por veículo - o hábito do deslocamento com o carro, e a pouca atratividade do transporte público completam o quadro que é vivenciado diariamente por todos que circulam na Cidade.

Em Florianópolis, o cidadão fica, em média, 44 minutos no trajeto entra a casa e o trabalho. É uma das maiores médias entre capitais, maior até do que São Paulo, com 42,8 minutos, segundo

dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Em função disso, deve-se priorizar a orientação e a fiscalização antecipada ao descumprimento de normas, impedindo que elas ocorram, em substituição à simples aplicação de multas, cujo objetivo, muitas vezes, não é o de promover a melhoria do trânsito, mas de favorecer a arrecadação financeira. Para apoiar essa proposta, a Guarda Municipal deverá cumprir papel fundamental, seja nas vias públicas, seja educando nas escolas e em outros espaços comunitários. Deve-se buscar impedir que o trânsito paralise a cidade, e que seja um fator de tensão e agressividade.

Também no aspecto da mobilidade, a pandemia do Covid 19 tem provocado diferenças marcantes. Em Florianópolis, houve restrições na liberdade de circulação e, tais medidas levaram a uma forte quebra na atividade econômica e nos volumes de tráfego de veículos e pessoas nas cidades. Durante este período, o grande perdedor foi o transporte coletivo. Boa parte de sua demanda advém das viagens pendulares (casa-trabalho-casa e casa-ensino-casa) e, logo que a quarentena começou, empresas de ônibus passaram a operar os horários de fim de semana ou de férias e, algumas, simplesmente suspenderam as suas operações devido à falta de demanda.

O Conselho de Arquitetura e Urbanismo, reforça que o momento atual é uma oportunidade para as cidades repensarem suas redes de infraestrutura e que é preciso sermos criativos e usar essa oportunidade pra repensar aquilo que já não vinha funcionando bem. Mesmo reconhecendo que o futuro pós-pandemia é incerto, o Conselho acredita que o momento atual demonstra para todos que é

preciso fazer mudanças estruturais nas nossas cidades e em alguns modelos que estão saturados e contribuem fortemente com a disseminação do vírus.

No aspecto da infraestrutura, vamos adequar as necessidades da Cidade para criar um sistema integrado de mobilidade urbana sustentável. Desse modo, podemos sair dessa pandemia repensando nossa matriz de mobilidade, e nesse momento de transição, ações como a ampliação de calçadas, retirada do espaço de estacionamentos exclusivos para carros, fechamento de ruas para o tráfego somente de pessoas – para que circulem e pratiquem atividades de lazer – precisam ser pensadas. Outro ponto que precisa ser observado a partir do que vivemos agora e que pode servir de exemplo futuro, é a mudança das velocidades dos veículos nas ruas e estradas das cidades. Além disso, é preciso pensar na acomodação dos veículos entregadores de cargas, alimentos e outros serviços que tiveram um crescimento em decorrência do aumento das vendas online. Afinal, esses veículos convivem diretamente com as pessoas que transitam a pé nas ruas das cidades.

Quando a atividade econômica retornar ao normal, muitas organizações podem considerar a viabilidade do home office/tele trabalho. E, nesse caso, o tráfego sai das ruas e passa para as redes de internet. Só daqui alguns meses as empresas poderão efetivamente medir os ganhos ou perdas de produtividade desse novo sistema de trabalho. No fim das contas, as cidades iam se beneficiar muito com a redução na demanda de viagens nas horas de pico.



Gean (DEM)

A mobilidade urbana em uma ilha é, por si só, um desafio. Quando esta ilha está na Capital do Estado e é um dos destinos turísticos preferidos do Brasil, os desafios são ampliados. Diversas medidas foram tomadas nesses últimos quatro anos, no sentido de melhorar a mobilidade urbana de Florianópolis.

No âmbito administrativo, voltou-se para a organização de uma super secretaria de mobilidade em atenção à transversalidade que o tema necessita. Efetivou-se a necessária articulação entre os temas: mobilidade, planejamento urbano, meio ambiente, infraestrutura e turismo. Assim, investiu-se no sistema de transporte público com ônibus mais modernos e acessíveis, disponibilização de aplicativo que permite o planejamento da viagem por parte do usuário, corredores exclusivos para ônibus e a diminuição inédita do preço da passagem.

O Asfaltamento recuperou e levou pavimentação a quase 180 quilômetros de ruas, além de ter ampliado 80 quilômetros de rota cicloviária na cidade, duplicando as vias existentes. A abertura da Ponte Hercílio Luz, sob gestão integrada do município, deu prioridade para o transporte coletivo e alternativo e, ainda, para veículos com duas ou mais pessoas, fazendo com que o cidadão ganhe preciosos minutos de seu dia. Além de continuar os investimentos nas medidas já estabelecidas, pretende-se:

- Melhorar o uso de tecnologia nas faixas exclusivas para o aprimoramento de sua utilização e aumento de sua eficiência;
- Integrar a rede de transporte municipal e metropolitana de modo a proporcionar conforto ao passageiro e redução do custo do deslocamento das pessoas entre

idades da Região Metropolitana e a Capital, tornando o transporte coletivo uma opção mais atrativa aos que trabalham na Ilha;

- Reconhecer a caminhada como um dos modais pertencentes ao Sistema de Transporte, garantindo investimentos e métricas como forma de ampliar o sistema viário para pedestres.



Pedrão (PL)

A integração em um sistema multimodal é considerada o fator primordial para uma cidade sustentável neste Plano. Acreditamos em um novo modelo de mobilidade e, especialmente, em um transporte público com menos poluição, seguro, inclusivo e acessível. O bom funcionamento destes sistemas nos garantirá uma cidade eficiente, com impactos diretos sobre a economia, a saúde e a qualidade de vida das pessoas, incluindo o acesso a diferentes alternativas de emprego e renda.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2018, Florianópolis possui cerca de 226 mil carros, 48 mil motocicletas e 2 mil ônibus. Enquanto isso, dados da SMDU e Detran do ano de 2019 estimam que diariamente 89 mil veículos transitam nas duas pontes, 55 mil veículos realizam o trajeto do Norte da Ilha para o Centro e cerca de 35 mil veículos deslocam-se na região Sul da cidade. As consequências destes números são conhecidas por todos os Florianopolitanos: o pesado congestionamento que não ocorre apenas na região central da cidade, mas principalmente nela.

É preciso discutir a implemen-

tação de modais alternativos em nossa cidade e, para isso, vamos priorizar os estudos de viabilidade e execução do Transporte Marítimo na cidade.

- Implementar o Sistema Integrado de Transporte Metropolitano da Região da Grande Florianópolis;
- Potencializar e priorizar a mobilidade ativa (bicicleta e a pé), construindo mais ciclovias e ciclofaixas, bem como melhorando a qualidade das calçadas de pedestres, considerando as normativas de acessibilidade universal;
- Criar Centros de Apoio aos Ciclistas (sanitários, vestiários, recepção e paraciclos) nos principais pontos de ônibus, escolas, postos de saúde, creches e parques;
- Criar a Rede de Acessibilidade Municipal (trânsito e transporte) formada por transporte coletivo, pedestres, ciclistas, motociclistas, transportadores em geral, veículos particulares e de serviço;
- Implementar mais canaletas/faixas exclusivas para transporte coletivo em locais estratégicos da cidade;
- Permitir o funcionamento de novas empresas de transporte coletivo, bem como novas modalidades de deslocamento;
- Criar zonas de baixo carbono e espaços viários acalmados, incluindo áreas de exclusão de carros e caminhões e de uso exclusivo de pedestres e bicicletas;
- Viabilizar em a iniciativa privada rotas estratégicas para o transporte marítimo na cidade;



Professor Elson (Psol)

- Priorizar o transporte coletivo público e municipalizado com qualidade, conforto, confiabilidade, acessibilidade e financiado pelo

conjunto da sociedade, na busca da implantação da Tarifa Zero;

- Investir na oferta de infraestrutura para ampliar e aprimorar o transporte marítimo com adequação de terminais de passageiros e de estacionamento das embarcações, oferecendo condições seguras e confortáveis de embarque em diferentes condições climáticas;
- Criar o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana para financiar as iniciativas de melhoria da mobilidade;
- Estimular a mobilidade ativa, oferecendo infraestrutura adequada, como bicicletários, calçadas, ciclovias e ciclorrotas, além de políticas que incentivem organizações de maior porte a disponibilizar espaços e equipamentos, como bicicletários e vestiários, estimulando a locomoção não motorizada;
- Ampliação e conexão de ciclovias, melhorando a segurança de pedestres nas principais áreas da cidade (calçadas acessíveis, sem obstáculos e sinalizadas), estruturas de apoio aos ciclistas e pedestres, incluindo nessas políticas as necessidades de pessoas com deficiência;
- Organizar o sistema viário de forma integrada ao planejamento territorial, priorizando o transporte coletivo;
- Criar o Conselho Municipal de Mobilidade em substituição ao Conselho Municipal de Transporte;
- Buscar a interlocução com os outros municípios da Grande Florianópolis, discutindo de forma integrada a solução dos problemas de mobilidade na região metropolitana;
- Garantir a caminhabilidade em todo o território municipal com a construção e manutenção de calçadas com acessibilidade universal;
- Buscar a intermodalidade (cicloviária, aquaviária, rodoviária), priorizando os modais não poluentes e coletivos;
- Restabelecer a capacidade planejadora da prefeitura, por meio de condições institucionais promotoras de participação popular na definição das Políticas Públicas Urbanas e da valorização do órgão de Planejamento Municipal e de seu corpo técnico.



Declaradas inconstitucionais leis de GO sobre concessão de vistoria veicular a empresas privadas

Por maioria de votos, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) declarou inconstitucionais leis do Estado de Goiás que disciplinavam a concessão de serviços de inspeção veicular a empresas privadas credenciadas. A decisão foi proferida no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5360, ajuizada pelo partido Democratas, na sessão virtual encerrada em 2/10.

No entendimento do relator, ministro Celso de Mello, houve usurpação da competência da União Federal para legislar sobre matéria inerente ao transporte e trânsito de veículos terrestres (artigo 22, inciso XI da Constituição Federal). Ele explicou que essas categorias somente serão passíveis de regulamentação estadual se a União, mediante lei complementar, delegar essa prerrogativa ao estado-membro quanto a questões específicas.

Com a decisão, foram declarados inconstitucionais os incisos XX e XXI do parágrafo 2º do artigo 1º da Lei estadual 13.569/1999, que atribui à Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos (AGR) a execução de serviços de inspeção e vistoria veicular. Também foi declarada inconstitucional a integralidade das Leis estaduais 17.429/2011 e 18.573/2014, sobre autorização do Detran/GO para conceder a empresas privadas credenciadas, por meio de licitação, a prestação do serviço público de vistoria veicular, técnica e óptica.

STF reafirma validade de dispositivo que tipifica como crime a fuga do local de acidente de trânsito

Julgamento em sessão virtual do Plenário manteve entendimento de que a norma prevista no Código de Trânsito Brasileiro não viola a garantia de não autoincriminação.

O Supremo Tribunal Federal (STF) reafirmou sua jurisprudência sobre a constitucionalidade do artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que tipifica como crime a fuga do local do acidente. Por maioria de votos, o Plenário, na sessão virtual encerrada em 9/10, julgou procedente a Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 35. Prevaleceu o entendimento firmado no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 971959, com repercussão geral (Tema 907), em que a Corte entendeu que a norma não viola a garantia de não autoincriminação.

Na ação, a Procuradoria-Geral da República (PGR) sustentava que Tribunais de Justiça de São Paulo, do Rio Grande do Sul, de Minas Gerais e de Santa Catarina, assim como o Tribunal Regional Federal da 4ª Região, têm declarado a inconstitucionalidade do dispositivo, com o entendimento de que, ao tipificar como crime “afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída”, ele terminaria por impor ao motorista a obrigação de colaborar com a produção de provas



contra si, o que ofenderia os princípios constitucionais da ampla defesa e da não autoincriminação (artigo 5º, inciso LXIII, da Constituição Federal).

SEGURANÇA

O ministro Edson Fachin (foto) abriu a corrente vencedora no julgamento. A seu ver, a evasão do local do acidente não constitui exercício do direito ao silêncio ou de não produzir prova contra si mesmo, direitos que limitam o Estado de impor a colaboração ativa do condutor do veículo envolvido no acidente para produção de provas que o prejudiquem. Segundo Fachin, a previsão do CTB está em consonância com o escopo da regra convencional de “aumentar a segurança nas rodovias mediante a adoção de regras uniformes de trânsito”.

Para o ministro, a regra do CTB

também não afronta o princípio da isonomia, pois o conjunto de leis no sentido do recrudescimento das regras de conduta no trânsito decorre da política criminal que visa reprimir “a lamentável e alarmante situação que envolvem os acidentes e que resultam, invariavelmente, em mortes e graves lesões”. Nesse sentido, de acordo com o ministro Fachin, a identificação dos envolvidos é fator imprescindível para que se atinja a finalidade da norma. Ele observou que a permanência no local do acidente não se confunde com confissão ou com responsabilidade pelo sinistro, “mas tão somente a sua identificação”.

Ficaram vencidos os ministros Marco Aurélio (relator), Cármen Lúcia e Celso de Mello, que entendiam que o dispositivo viola a garantia da não autoincriminação.

Vendedor deverá indenizar cliente que sofreu acidente com caminhão comprado seis dias antes

Por unanimidade, a Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) condenou uma loja de veículos de Minas Gerais a pagar danos materiais a cliente que, seis dias após ter comprado um caminhão usado, envolveu-se em acidente causado pela quebra da barra de direção.

Ao reformar acórdão do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG) que havia negado o ressarcimento dos danos provocados pelo acidente, o colegiado reconheceu a ocorrência de defeito gravíssimo em um prazo extremamente curto, configurando o caso de vício oculto. Para a turma julgadora, houve descumprimento do próprio objeto do contrato de compra e venda, já que, embora o caminhão tivesse oito anos de fabricação, era legítima a expectativa do cliente de que o bem



tivesse vida útil mais longa.

O relator do recurso do consumidor, ministro Luis Felipe Salomão (foto), afirmou que o vendedor estava obrigado a disponibilizar um bem que fosse próprio ao seu uso específico, garantindo a sua

utilização por um prazo mínimo sem deterioração.

Segundo o cliente, o acidente ocorreu por falta de manutenção preventiva por parte da empresa, que teria colocado à venda um veículo em condições impróprias para uso.

FALHA MECÂNICA

O pedido de indenização foi rejeitado em primeira instância e também pelo TJMG. Para o tribunal, ao comprar veículo usado, o consumidor sabe que ele não se encontra nas mesmas condições mecânicas de um novo. Ainda segundo o TJMG, além de a perícia não ter apontado vício oculto, o contrato de compra indicaria que o sistema de direção não estaria incluído entre as

garantias.

O ministro Luis Felipe Salomão apontou que, a partir dos elementos do processo – em especial, o laudo pericial –, é possível verificar a ocorrência de falha mecânica no sistema de direção, o que acarretou a quebra da barra direcional, causando o acidente. O relator enfatizou que, segundo comprovado nos autos, o desgaste na barra de direção foi detectado seis dias após a compra, exatamente por causa do acidente.

De acordo com o ministro, como a peça com problema era a barra de direção – elemento de maior resistência e durabilidade, notadamente em se tratando de veículo utilizado para o transporte de carga –, “não há como se acolher a tese de que o vício seria de fácil percepção para o comprador”.



Multa para uso indevido de vaga de idoso ou pessoa com deficiência pode aumentar

O Senado analisa projeto que agrava a multa para quem estacionar veículo irregularmente em vagas reservadas a idosos ou pessoas com deficiência. Apresentado pela senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP), o PL 4.612/2020 altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB — Lei 9.503, de 1997).

Atualmente a multa para o motorista que desrespeitar a vaga de idoso ou de pessoas com deficiência física é de R\$ 293,47. Além da inclusão de sete pontos na carteira de habilitação pela infração gravíssima e a possibilidade de reboque do carro.

Com a proposta, a multa será aumentada em cinco vezes (R\$ 1.467,35). E em cada caso de reincidência no período de dois anos, o valor será multiplicado por dez (R\$ 2.934,70).

Mara explica que é frequente as vagas preferenciais serem usadas por pessoas que não possuem o direito de utilizar o espaço.

A proposta cita a Lei Federal de Acessibilidade (Lei 10.098, de 2000), que determina que o poder público reserve vagas exclusivas e sinalizadas para pessoas com deficiência e idosos, no planejamento e na urbanização das vias públicas. Segundo a norma, 5% das vagas são para idosos e 2%, para as pessoas com deficiência.

A senadora afirma que a penalidade fixada pelo CTB para quem estacionar indevidamente em vagas reservadas não tem sido suficiente para controlar o desrespeito à lei.

“Apesar de a legislação estar em vigor já há 20 anos, o desrespeito ainda é grande. E essa é uma das maiores queixas dos cidadãos com deficiência que se veem impedidos de utilizar, com segurança e autonomia, os espaços e mobiliários públicos. Assim como os equipamentos urbanos e as suas edificações”, argumenta. *(As informações são da Agência Senado)*



PL pretende permitir que multas sejam pagas no momento da abordagem

Um projeto de lei recém-apresentado no Senado, o PL 4.720/2020, permite que multas e débitos relacionados a veículos possam ser pagos já no momento da abordagem da fiscalização de trânsito.

O autor da proposta, senador Lasier Martins (Podemos-RS), afirma que isso evitaria a remoção de veículos de trabalhadores que os utilizam como instrumento de trabalho. É o caso de caminhoneiros, motoristas de aplicativo ou trabalhadores rurais.

De acordo com o projeto, o pagamento poderá ser feito por meio de sistema de pagamento eletrônico.

Para introduzir essas novidades na legislação, o projeto as inclui no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 1997).

IPVA e DPVAT

Segundo Lasier, sua proposta também permitirá o pagamento de outros débitos, já no momento da abordagem. Seriam os relativos a licenciamento, ao Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e ao seguro sobre danos pessoais causados por veículos automotores de vias

terrestres (DPVAT).

Na justificativa da proposta, Lasier argumenta que, “assim, caso este projeto seja aprovado, caminhoneiros, motoristas de aplicativo, trabalhadores rurais terão a possibilidade de continuar a trabalhar com os seus veículos em situações como as já descritas [quando estão pendentes apenas débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais]”.

Além disso, o senador afirma que não são apenas esses trabalhadores os prejudicados quando há remoção de veículos. “A administração pública gasta com o transporte até o depósito mais próximo, a manutenção e a segurança do local e dos veículos retidos. Sabemos que muitos desses veículos acabam se tomando sucata em verdadeiros cemitérios de carros. O motorista, por sua vez, tem o seu veículo deteriorado pelo tempo de estadia em depósito. Além disso, deve pagar valores extras, tais como remoção e estada administrativa”.

Ainda não há data prevista para a apreciação desse projeto. *(As informações são da Agência Senado)*



Proposta pretende exigir bafômetro como equipamento OBRIGATÓRIO em veículos

O Projeto de Lei 1437/20 quer tornar obrigatória a existência em veículos automotores de dispositivo sensível ao consumo de bebida alcoólica a partir da respiração do motorista. O equipamento deverá estar vinculado ao sistema de partida do motor.

O texto em tramitação na Câmara dos Deputados insere o dispositivo no Código de Trânsito Brasileiro. Caberá ao Conselho Nacional de Trânsito

(Contran) regulamentar a medida, que deverá ser implantada progressivamente no País.

“Continuamos a ver, diariamente, a morte de inúmeras pessoas em decorrência de motoristas que dirigem embriagados. A proposta deve ser encarada como instrumento de preservação de vidas”, afirmou o autor, deputado Bosco Costa (PL-SE). *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*

PL prevê identificação de condutores recém-habilitados, deficientes ou idosos

O Senado analisa proposta que estabelece o uso de adesivos para identificação nos veículos de condutores com mais de 75 anos, dos portadores de necessidades especiais e recém habilitados. O Projeto de Lei (PL) 4.790/2020 apresentado pela senador Jorge Kajuru (Cidadania-GO) altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB — Lei 9.503, de 1997), com objetivo de promover o respeito aos grupos mais vulneráveis e proteger a integridade física de todos os condutores.

Adesivo

O texto prevê a utilização de adesivo de identificação na traseira do veículo, em local visível para os demais condutores. Esse objeto especificará a condição de motoristas novatos, deficientes ou idosos, nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

O senador explicou que não foram definidas punições no CTB porque a medida precisará ser regulamentada pelo Contran.



A resolução que vier a regulamentar o projeto poderá estabelecer penalidades.

Kajuru destacou na justificativa do projeto que, “parte desse grupo de condutores já porta adesivo nos veículos para que possam utilizar da prioridade legal que lhes é conferida para o uso de estacionamentos. A alteração que propomos no CTB é estender essa prioridade para as ruas, vias e avenidas do nosso país”.

“Não se trata aqui de impor qualquer tipo de discriminação com deficientes, idosos ou recém-habilitados. O objetivo é o oposto disso: promover o respeito e conferir prioridade no trânsito a essa população, que por conta de uma característica ou outra, precisa do apoio dos demais condutores. Seja na prática da direção defensiva, seja no respeito e paciência para com o próximo”, argumenta o senador. *(As informações são da Agência Senado)*

PRF orienta sobre como transitar pela faixa da esquerda

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) tem observado uma prática irregular muito comum: transitar indevidamente pela faixa da esquerda. Por esse motivo, o órgão decidiu esclarecer a correta maneira de condução, nesses casos.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as faixas da esquerda são destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade.

De acordo com a PRF é importante destacar que mesmo nesses casos, os condutores são obrigados a seguir as normas de trânsito. Exceder a velocidade, por exemplo, é uma infração que pode ser classificada de média a gravíssima (de acordo com a velocidade registrada) e a multa pode chegar a R\$ 880,41. Além disso, trafegar em qualquer velocidade superior a máxima em mais de 50% tem como penalidade a suspensão imediata do direito de dirigir. E mais, poderá configurar crime de trânsito, com pena de detenção, de seis meses a um ano.

Outra questão relevante, conforme

o órgão: todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário se encontrarem viaturas da PRF, ambulâncias ou veículos destinados a socorro de incêndio, com os dispositivos de alarme sonoro e de iluminação intermitente acionados. Caso contrário, poderão ser autuados por uma infração de natureza grave.

ULTRAPASSAGEM

Outra dica importante é que o condutor, ao perceber que outro veículo tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá, se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se, imediatamente, para a faixa da direita, sem acelerar. Lembrando que deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado, é uma infração média.

“Para esclarecer qualquer dúvida, ou relatar a prática indevida de condutores, procure uma unidade da PRF mais próxima, ou ligue 191”, informa o órgão. *(As informações são da PRF).*



5 DICAS PARA EVITAR ACIDENTES DE TRÂNSITO

Trânsito cada vez mais caótico, pessoas cada vez mais com pressa, espaço nas ruas cada vez mais apertado: pronto, a confusão está armada. Todos os dias o estresse e as más práticas na direção ocasionam batidas de carro nas ruas do país inteiro – e é menos mal quando não há vítimas, claro. De qualquer forma, ficam o aborrecimento, o prejuízo e os pontinhos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que podem fazer com que o motorista tenha o documento suspenso. Isso ocorre, se chegar a 20 pontos no período de 12 meses ou cometer infração gravíssima que por si só já justifique a suspensão do direito de dirigir. Não custa nada, então, reforçar alguns itens que às vezes ficam meio esquecidos no dia a dia, mas que são ótimas dicas para evitar acidentes de trânsito.

1 Gentileza gera gentileza: dê a preferência

Já dizia o profeta carioca que escreveu pelas paredes da cidade: gentileza gera gentileza. E isso vale para o trânsito também. Na hora do engarrafamento, pense bem: praticamente todos os motoristas estão todos com a mesma pressa que você. Então, em vez de disputar palmo a palmo o primeiro lugar de uma fila interminável de carros, simplesmente dê



a preferência. Não se preocupe, alguém fará isso por você mais adiante.

2 Nas dicas para evitar acidentes de trânsito, o celular deve ficar fora de alcance!

O celular é uma companhia e tanto, mas ao dirigir ele só serve para desviar a atenção e causar acidentes. Chamada de voz, rede social ou jogos, são alguns dos artifícios de distração que o motorista insiste em fazer uso. As dicas para evitar acidente de trânsito são claras: celular e direção definitivamente não combinam, nem com o sinal fechado. E ainda dói no bolso e na CNH: é infração gravíssima e gera 7 pontos na carteira.

3 Beber, nem um pouquinho. Vá de táxi!

A tolerância é zero, por isso nem adianta dizer que foi só uma latinha. Entre as dicas para evitar acidentes de trânsito, essa salva vidas: a bebida alcoólica reduz os reflexos e a atenção, então beber e dirigir, não. Além do mais, quem se negar a fazer o teste do bafômetro ou qualquer outro exame clínico para comprovar a presença de álcool no sangue, estará cometendo infração gravíssima, com multa. Além disso, a CNH pode ficar suspensa por um ano.

4 Mantenha seu carro sempre com a manutenção em dia

Preste atenção nessa dica para evitar acidente de trânsito: carro bem cuidado é muito mais seguro. Faça a revisão periódica e verifique sempre os níveis de água e óleo, o estado dos pneus, luzes, pedais e sistema elétrico. Se perceber que alguma coisa não vai bem, estacione em um posto de gasolina ou local seguro e chame um reboque, mas não insista em andar com o veículo ruim.

5 Manter distância segura do carro da frente ajuda a evitar acidentes

Em um trânsito confuso tem sempre alguém freando de repente, por isso mantenha sempre uma boa distância do carro da frente para dar tempo de frear em segurança. Mesmo na estrada, com o fluxo fluindo bem, deixe sempre um espaço mínimo equivalente a dois carros, assim você evita sustos e acidentes. Da mesma forma, evite dirigir à noite, mas se for inevitável use faróis baixos (altos apenas quando não vier outro carro na direção contrária para não cegar o motorista). E continue mantendo uma distância segura de quem estiver à sua frente.

E lembre-se, a direção defensiva é a melhor dica para evitar acidentes de trânsito, mantendo uma atitude prudente na estrada ou na cidade.

Pandemia aumenta risco no trânsito

A pandemia de COVID-19 provocou uma queda dramática no Brasil do número de cirurgias de catarata realizadas pelo SUS (Sistema Único de Saúde). De março a agosto deste ano foram realizados 204 mil procedimentos contra 311 mil no mesmo período de 2019. Os dados são do DATASUS.

Segundo o oftalmologista do Instituto Penido Burnier, Leôncio Queiroz Neto, perito em Medicina do Trânsito e membro da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET) o relatório do DATASUS é alarmante. Isso porque, estudos mostram que a catarata dobra o risco de acidentes no trânsito.

“Além desta redução nas cirurgias, parte dos motoristas estão dirigindo com carteira vencida por causa da interrupção dos exames de renovação neste período. Pior: o número de brasileiros com mais de 60 anos está aumentando e a



maior causa da doença é o envelhecimento”, comenta.

Outras causas elencadas pelo oftalmologista são o uso permanente de corticoide, alta miopia, diabetes e traumas oculares.

Sintomas

Queiroz Neto afirma que a catarata torna opaco o cristalino, lente interna do olho. Quanto mais progride, menor a agilidade na direção. Isso porque, a visão responde por 85% da nossa integração com o meio ambiente e, portanto, está diretamente relacionada ao

reflexo no trânsito que vamos perdendo conforme envelhecemos.

A última pesquisa nacional de saúde realizada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) para o Ministério da Saúde mostra que entre 60 e 64 anos 6,8% dos brasileiros afirmam ter alguma dificuldade para dirigir. Dos 65 aos 70 anos 12,2% e aos 75 anos ou mais chega a 39,2%. Os principais sinais de alerta que indicam catarata são:

- Mudança frequente do grau dos óculos.

- Perda da visão de contraste.
- Diminuição da visão de profundidade
- Visão de halos ao redor da luz.
- Dificuldade de enxergar à noite ou em ambientes escuros.
- Aumento da fotofobia (aversão à luz) a ponto de gerar cegueira momentânea causada por faróis contra.

DIAGNÓSTICO

O oftalmologista afirma que o diagnóstico de catarata é feito em uma consulta oftalmológica de rotina. A maioria das pessoas nem desconfia ter a doença logo no início porque a visão não sofre alterações perceptíveis. “O momento certo de operar é quando começa ficar difícil realizar tarefas cotidianas como trabalhar no computador ou ler placas de trânsito”, ressalta.

A CIRURGIA

A cirurgia é ambulatorial e feita com anestesia local.

Queiroz Neto explica que consiste em aspirar o cristalino opaco com ultrassom através de um pequeno corte feito no canto da íris, parte colorida do olho, e implantar uma lente intraocular no espaço do cristalino.

A boa notícia é que a cirurgia hoje pode ser feita de forma personalizada. Significa que além de eliminar a opacidade, corrige vícios de refração e pequenas imperfeições. O laser de femtosegundo tornou o procedimento mais seguro e preciso porque eliminou a imprecisão natural dos cortes manuais.

Quem já teve a indicação de cirurgia não deve continuar adiando a operação por medo de contaminação pelo sar-cov-2.

“Em menos de meia hora é possível resgatar a autonomia e na maioria dos casos se livrar dos óculos para corrigir miopia ou astigmatismo”, conclui.

Problemas na saúde de motoristas são causas de milhares de acidentes

Mais de 283,5 mil acidentes de trânsito registrados em rodovias brasileiras, nos últimos cinco anos, tiveram como causa principal ou secundária questões relacionadas à condição de saúde dos motoristas, no momento da ocorrência. Esse volume de colisões, capotamentos e outros desastres deixou 247.475 feridos e 14.551 mortos.

A informação faz parte de

levantamento realizado pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), com base no levantamento de dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) entre janeiro de 2014 e julho de 2020.

Segundo a Abramet, os médicos do tráfego reuniram os acidentes em grandes grupos, sendo que as categorias mais recorrentes incluem falta de atenção à condução, ingestão

de álcool, sonolência do condutor, mal súbito, restrição de visibilidade e ingestão de substâncias psicoativas. As informações reúnem apenas acidentes ocorridos nas estradas e rodovias sob supervisão da PRF.

Não foram contabilizados, portanto, transtornos em colisões que aconteceram em pistas, ruas e avenidas dos centros urbanos. Para a Abramet, este cenário poderia ser até pior, “pois um número importante de colisões não entra nas estatísticas”.

FALTA DE ATENÇÃO

Segundo a associação, a falta de atenção ao volante pode ser consequência de situações clínicas como fadiga, stress, cansaço, déficit de atenção ou comprometimento do raciocínio e responde por 215.401 dos acidentes catalogados, ou seja, 76% do total registrado no período e que podem estar relacionados à saúde do motorista. Apenas essa categoria responde por 182.288 (74%)



feridos e 9.047 (62%) mortes.

BEBIDA ALCOÓLICA

Na sequência, vem a ingestão de bebida alcoólica. Entre 2014 e julho de 2020, foram registrados pela PRF 40.268 acidentes nas rodovias onde esse fator foi considerado uma das causas. Do volume de colisões, foram contabilizadas 36.999 vítimas com ferimentos leves ou graves e 2.679 óbitos.

SONO

A terceira condição de saúde que mais aparece no levantamento é o sono. Quando insuficiente, é causa frequente e muito importante da sonolência diurna, sendo capaz de causar acidentes graves. Este fator motivou, segundo a PRF, 22.683 acidentes registrados

nas rodovias, causando 2.092 mortes e deixando 22.645 feridos, entre 2014 e julho deste ano.

MAL SÚBITO

O chamado mal súbito – perda de consciência devida mais frequentemente a doenças cardíacas (infarto, arritmias) e neurológicas (AVC, convulsões) – foi responsável por 2.702 acidentes; a visão reduzida, com 2.205 ocorrências; e o efeito de entorpecentes sobre o condutor, com 292 casos. Juntos, eles respondem por 773 mortes no trânsito e o encaminhamento de 5.543 vítimas de colisões para atendimento médico. (As informações são da Agência Brasil)

CAUSA DO ACIDENTE COM ÓBITO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Falta de atenção à condução	1.510	1.209	1.215	1.845	1.368	1.264	636	9.047
Ingestão de álcool	508	480	439	455	302	324	171	2.679
Condutor dormindo	352	329	290	371	302	311	137	2.092
Mal súbito	-	-	-	170	115	100	34	419
Restrição à visibilidade	-	-	-	99	79	79	23	280
Ingestão de substâncias psicoativas	-	-	-	17	6	10	1	34
Total	8.234	6.867	6.398	6.245	5.269	5.333	16.330	14.551

Óbitos em decorrência de acidentes de trânsito nas rodovias federais do Brasil



CARTAS

SEGUNDA DÉCADA

Lamentavelmente, o Brasil não levou a sério a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, idealizada pela Organização das Nações Unidas (ONU), em 2009. Aliás, a maioria das pessoas nunca nem ouviu falar em tal ação. Também, pudera... com um governo que ignora a carnificina no trânsito, o que esperar da população. Espero que esta segunda chance seja abraçada por todos e que muitas vidas sejam poupadas nos próximos anos.

Selma Ramos – Campo Grande/MS

DESGOVERNO

Independentemente do partido, parece que o tema trânsito passa longe de qualquer prioridade das autoridades ditas competentes. É revoltante analisar quantas milhares de vidas poderiam ter sido poupadas se tão somente nossos gestores públicos fizessem a lição de casa. Ao invés disso, ficam passando panos quentes e empurrando com a barriga, sem tomar medidas de fato eficientes.

Clóvis Cunha – Brasília/DF

BOLO DE CNH

Adorei o bolo personalizado para comemorar a conquista da CNH! Lembro-me como se fosse hoje do dia em que finalmente fui aprovada no exame prático para obtenção da tão sonhada carteira de motorista, há mais de 20 anos. Pegar a carteira de motorista então, foi uma festa. Mas, sem dúvida, receber a carteira permanente, um ano depois, teve aquele sabor especial!

Caroline Ramos – São José/SC

SAIR DO PAPEL

Parece piada saber que o projeto de mobilidade urbana da Grande Florianópolis, que pretende criar o sistema de transporte coletivo metropolitano integrando as linhas municipais e intermunicipais da Grande Florianópolis, venceu um prêmio de infraestrutura sem nunca ter saído do papel. Fala sério! Como dizia a minha vó, “de boa intenção, o inferno está cheio”.

Lucas Borges – Palhoça/SC

DICAS DE OURO

Gostei muito do artigo do doutor José Roberto Dias sobre “Como se transportar em tempos de pandemia”. É um absurdo o que a mídia tem feito com a população. A maioria vive com um medo irracional. As pessoas estão adoecendo por causa da mente. Os prejuízos psicológicos têm sido tão cruéis como a provocada pelo vírus. A vida segue e nós precisamos continuar vivendo, basta tomar os cuidados necessários, minimizando os riscos.

Simone Boeira – São Paulo/SP

PONTE HERCÍLIO LUZ

Que emoção poder passar por cima da ponte Hercílio Luz dirigindo meu veículo! Parece até um sonho. Apesar dos problemas em todo o processo de restauração, não há como negar o presente que foi para nós manezinhos e para todos que têm o prazer de conhecer nossa terra. Uma experiência fantástica que vai ficar guardada no coração!

Cleber Formigoni – Florianópolis/SC

DIREITOS E DEVERES

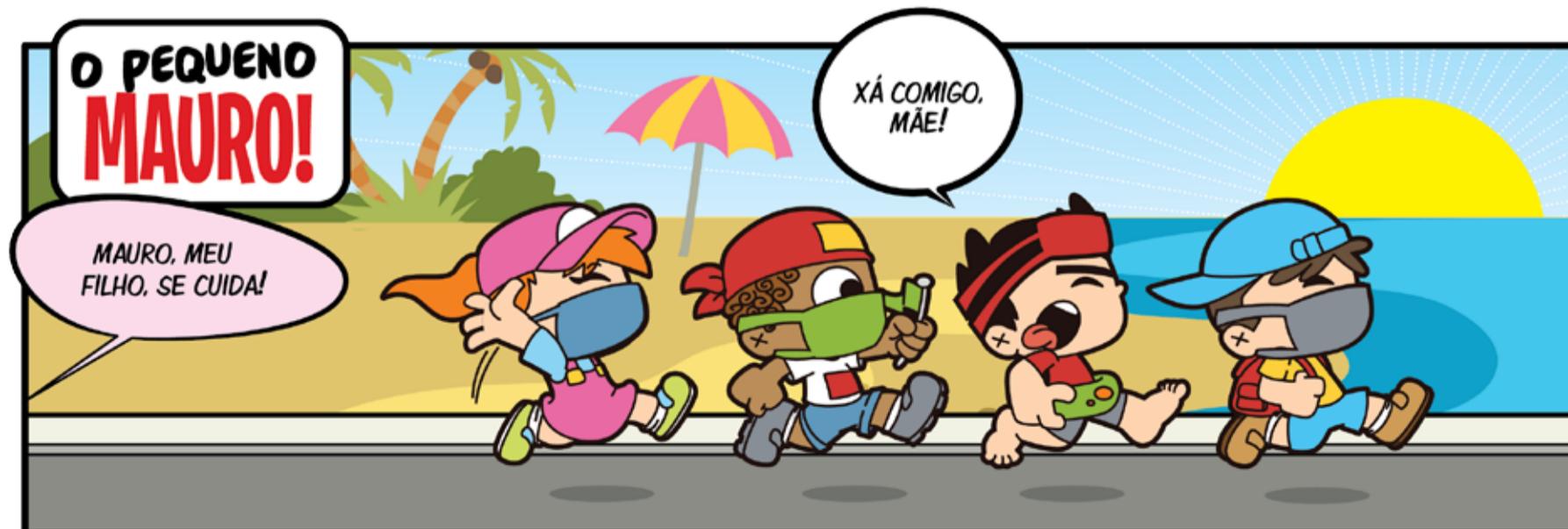
Fico extremamente indignado com essas manifestações nas pontes que dão acesso à parte insular de Florianópolis. Me considero uma pessoa democrática e defendo sim o direito dos cidadãos de pleitearem suas necessidades. Mas no caso em questão, qualquer tipo de ação que impeça o acesso à Ilha deveria ser punível com prisão, pois não existe outra forma de entrar e sair desse pedacinho de terra no meio do mar. É um absurdo! Vai se manifestar na Beira-Mar, faz plantão na frente da casa do governador, do prefeito... mas não tranca o acesso à Ilha. Afinal, não existe outra alternativa para os motoristas que precisam entrar ou sair.

Diego Freitas – Florianópolis/SC

PANDEMIA X
MOBILIDADE

Muito esclarecedor o artigo do Dr. Dirceu Rodrigues. Uma visão técnica sobre o vírus e suas consequências sem aquele tom de ideologia barata. Simplesmente, fatos. Sem dúvida alguma, essa onda vai passar. Mas, enquanto isso, temos que surfar nela. Almejo pelo dia em que essa tempestade acabe e o amanhecer de outro dia nos traga luz para recuperarmos aquilo que perdemos, com o mar nivelado e vento favorável poderemos caminhar para dias melhores.

Joana Gonçalves - Rio de Janeiro/RJ



© LUÍS BRÜEH

NESSA VERÃO, EVITE AGLOMERAÇÕES. ANDE PELA CALÇADA NÃO SAIA DE CASA SEM MÁSCARA. SE BEBER, NÃO DIRIJA.

São Paulo lança Estatuto do Pedestre

No Dia Mundial do Pedestre, a capital paulista, instituiu o Estatuto do Pedestre, que prevê diversas melhorias de mobilidade na cidade e consolida direitos e deveres dos pedestres. Além disso, o texto estrutura uma rede básica de mobilidade a pé. O Estatuto abrange a requalificação de espaços de pedestres, como calçadas e faixas de travessia, bem como a instalação de elementos de sinalização e mobiliário urbano, como pisos táteis e iluminação com foco nos pedestres. O Estatuto do Pedestre da cidade de São Paulo não prevê multas destinadas aos pedestres.

“Um terço dos deslocamentos em São Paulo são realizados a pé. Por isso, dentro de um investimento global da Prefeitura, já fizemos 1,5 milhão de

metros quadrados de calçadas. Inclui-se com guias rebaixadas para facilitar o deslocamento das pessoas. Trata-se de um investimento importante para ajudar os pedestres”, explicou o prefeito Bruno Covas.

A lei foi publicada no Diário Oficial da Cidade, como Decreto 59.670.

Uma das medidas importantes a serem implantadas pelo Estatuto é em relação as estatísticas. Os dados sobre circulação, rede de infraestrutura e acidentes deverão ser reunidos em um Sistema de Informações sobre Mobilidade a Pé. O objetivo é auxiliar a criação de políticas públicas de mobilidade. Além disso, trata também da requalificação do sistema semafórico com a desejada ampliação dos tempos para travessia



em locais com grande concentração de pedestres. E, ainda, prevê que parte dele seja composto por equipamentos com sinal sonoro.

O diretor da Perkons, empresa especializada em gestão de trânsito, Luiz Gustavo Campos, comenta as iniciativas que valorizam a segurança dos pedestres. “Percebemos uma importante mudança no comportamento de gestores públicos pelo país. Eles estão buscando,

cada vez mais, implementar iniciativas que favoreçam a convivência pacífica e segura entre todos os atores que fazem parte do trânsito. Durante muito tempo o veículo motorizado foi priorizado, o que precisa mudar com urgência. Trânsito é um lugar democrático. E precisa ser pensado para que todos os seus usuários tenham garantido o direito de ir e vir em segurança”, diz. (Fonte: Assessoria de Imprensa da Perkons)

ESPAÇO LIVRE

J. Pedro Corrêa *



Quem se preocupa com crianças no trânsito

Li recentemente o relatório mundial de 2019 da multinacional Dekra, da Alemanha, “Crianças no trânsito”, com excelentes artigos assinados por grandes especialistas globais sobre acidentes envolvendo crianças e adolescentes. É prazeroso ver o interesse e os cuidados que países avançados dão ao assunto na mesma medida em que é preocupante perceber a forma como o Brasil não dá a devida atenção.

No meu artigo intitulado “Utopia imitada”, comentava que na Suécia a revolução no ensino do trânsito nas escolas aconteceu já no início dos anos 1970 quando uma cientista sueca publicou estudos sobre o desenvolvimento do cérebro das crianças mostrando suas limitações cognitivas, fisiológicas, psicológicas e sociais e isso demandava cuidados especiais.

Em razão das descobertas, a educação infantil no país mudou de linha de atuação: em vez de informar, treinar e educar as crianças, o mantra passou a ser que elas deveriam ser protegidas, por não terem capacidade mental de gerenciar a complexidade do tráfego por conta própria.

Uma mudança e tal!

O relatório da Dekra expõe com riqueza de detalhes as dificuldades enfrentadas pelas crianças nas diversas etapas de desenvolvimento até se tornarem conscientes para conviver normalmente no trânsito. Problemas de audição, visão (não conseguem determinar bem a distância dos carros), naturais na primeira idade, devem ser levados em conta no ensino do trânsito. O relatório ressalta o papel fundamental dos pais, em casa, na correta orientação aos seus filhos sobre os cuidados a tomar.

A recomendação é que as crianças já tenham noção de trânsito nas creches e jardins de infância antes de chegarem à escola. Até aos 14 anos elas precisam estar sob observação dos adultos.

Por aqui, até hoje ainda há muita gente incentivando a criança a ser o “xerife” do pai ou da mãe, fiscalizando e corrigindo o que vê de errado na conduta deles no trânsito. Acreditam mesmo que isto é mudar comportamento, o que obviamente é um equívoco. É até verdade que muitas crianças, estimuladas pelo que ouvem, reprimem seus pais, mas daí a crer que o trânsito mudará por isto há uma distância enorme.

Bom nunca esquecer que o pai é exemplo do filho.

O que me deixa estupefato é que há décadas tateando caminhos para desenvolver nosso modelo verde-amarelo, não tenhamos ainda desenhado um consistente programa de educação para o trânsito, de amplitude nacional, que leve em conta as características regionais, e prepararmos nossa infância e juventude para o futuro mais competitivo que já começou.

Se o trânsito é o primeiro cartão de visita de uma cidade ou de um país, o comportamento do brasileiro, então, precisa bons cursos de convivência e de respeito mútuo, não para agradar estrangeiros ou visitantes mas para melhorar a qualidade de vida e a nossa própria autoestima em relação ao trânsito. Para dar ideia da dimensão do problema, no Brasil ano passado morreram em acidentes de trânsito quase 32 mil pessoas no total (dados preliminares do Datasus), das quais 3.800 crianças. No mundo morrem 500 crianças por dia; segundo o relatório da Dekra, a Alemanha, (83 milhões de habitantes, 48 milhões de veículos), está espantada com suas 78 crianças vítimas em 2018.

Me pergunto porque o Brasil não consegue avançar como deveria.

Falta um Plano Nacional de Educação para o Trânsito, (missão do Denatran), que possa ser bem disseminado nos estados, (missão dos Detrans) e nos municípios, (missão das prefeituras). Vale dizer: falta vontade política. É bom que se registre que o Denatran disponibiliza gratuitamente na Internet uma cartilha de trânsito para escolas, para quem quiser baixar, mas até onde sei a procura é baixíssima. Foi um trabalho do ONSV, produzido pela educadora Roberta Mantovani.

Há pouco mais de 3 anos, quando colhia material para escrever o livro Educação para o Trânsito no Brasil e no Exterior, pesquisei mais de 100 municípios brasileiros sobre como as cidades estavam ensinando trânsito nas suas escolas. Respostas pífiás, evasivas (“foi da gestão passada, não temos dados”, etc.) mostraram um quadro preocupante. Isto não significa que não o setor esteja totalmente parado. Tem empresas (concessionárias de rodovias, principalmente), o Observatório Nacional de Segurança Viária, o próprio DNIT, autores de livros, cartilhas, fazendo algumas coisas. Não se

pode dizer, contudo, que o Brasil ensina trânsito nas escolas. Falta muito para poder dizer isto.

Penso que chegou o momento de o Denatran voltar à carga, retomar seu projeto, se necessário, redesenhar seu programa nacional de educação para o trânsito e com um bom plano de ação, com ações dos Detrans e prefeituras, colocá-lo em prática.

Há cerca de 10 anos, a tentativa de inserção da educação para o trânsito nas escolas em alguns estados não foi adiante sob alegação de que os professores reclamavam que era mais carga sem qualquer incentivo.

Passou da hora para mudar este quadro e encontrar uma fórmula que funcione.

O encerramento desapontador da Década Mundial de Ações de Segurança no Trânsito, da ONU e OMS mostrou que grande parte do mundo – Brasil no meio – não atingiu a metade de reduzir 50% das mortes no trânsito mas tem a grande chance de se recuperar entre 2020 e 2030 com a Segunda Década Mundial. É a oportunidade de ouro para aprendermos o que não deu certo na primeira para acertarmos na segunda.

Enquanto a segunda década não começa para valer o que pode fazer o educador de trânsito solitário que em esforço isolado ajuda escolas, ONGs e outras instituições? Procure se informar sobre como modernizar seus conhecimentos, baixa os livros gratuitos do site do Denatran, discuta com seus pares, veja o que outros países estão fazendo e adapte estes ensinamentos ao seu trabalho. Há caminhos a seguir!

Quando me perguntam “quanto custa desenvolver a educação para o trânsito no Brasil?” respondo que a pergunta está incorreta.

O correto será buscar respostas para uma outra pergunta, bem parecida: “quanto custa NÃO desenvolver a educação para o trânsito no Brasil?”. Não é difícil encontrar respostas que justifiquem uma grande mobilização nacional. Afinal, é de se esperar que alguém neste país se preocupe com a sorte das nossas crianças.

* J. Pedro Corrêa é especialista e consultor em programas de segurança no trânsito, autor de diversos livros na área e fundador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito

Número de internações hospitalares por acidentes entre ciclistas e outros veículos aumentou em 57%

Um estudo realizado pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), constatou que desde 2010 foram registradas no Sistema Único de Saúde (SUS), quase 13 mil internações hospitalares causadas por atropelamentos de ciclistas.

O levantamento constatou, ainda, o gasto de R\$ 15 milhões todos os anos para tratar ciclista traumatizados em acidentes com motocicletas, automóveis, ônibus, caminhões e outros veículos de transporte. Além disso, na última década, 13.718 ciclistas morreram no trânsito após se envolverem em algum acidente, sendo 60% deles em atropelamentos.

No período analisado, o número de atendimentos hospitalares devido a colisões entre ciclistas e outros veículos aumentou 57%. Passou de 1.024, em 2010, para 1.610, em 2019. Só até junho último, pelo menos 690 internações foram registradas no SUS.

Mas, se por um lado as internações aumentaram, por outro, o número de óbitos reduziu. De acordo com o estudo, a redução de mortes decorrentes de acidentes com ciclistas por todos os tipos de acidentes foi de 15%, enquanto por acidentes devido a colisões com outros veículos, caiu em torno de 10%.

Uso seguro da bicicleta

Ainda com base no levantamento da Abramet, os dados do Sistema de Informações Hospitalares (SIH) e do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM), mostram a urgência de ações que levem ao uso seguro desse meio de transporte. Neste sentido, Eid enfatiza que o poder público deve promover uma melhor



sinalização também para os ciclistas e não somente aos condutores de veículos.

“É preciso informar sobre como ele deve se comportar, que áreas ele deve entrar, que áreas ele não deve entrar. Os ciclistas precisam entender as regras com mais facilidade. Com a sinalização praticamente ausente em muitas cidades, é o ciclista que tem que criar as suas próprias regras”, alerta.

Manutenção das vias

Dos dados que o estudo apurou, 50% não consta informações de como aconteceu o acidente. Dos que se obtêm detalhes, observa-se que 30% das internações foram decorrentes de colisão do ciclista e outros veículos. 55% foram de queda do ciclista sem colisão e 15% decorrentes de colisão do ciclista com obstáculos fixos ou com outros ciclistas.

Na avaliação de Carlos Eid, o que podemos depreender dessas ocorrências é que o Brasil ainda precisa melhorar muito o registro das internações com esses ciclistas. E isso está, também,

diretamente relacionado à condição de manutenção das vias.

“O ciclista sofre muito com os buracos. Ele tem que desviar e ao desviar pode causar acidentes com a queda da bicicleta. Então, essas também são condições importantes que determinam esses resultados e, por isso, precisam melhorar para que o ciclista possa pedalar com maior segurança”, afirma.

O futuro das cidades e seus ciclistas

O número de ciclistas está aumentando por vários motivos, e a bicicleta continuará sendo um meio de transporte, principalmente em momentos de dificuldades financeiras, como agora durante a pandemia. “No entanto, a maioria das cidades não está preparada para utilizar a bicicleta como meio de transporte”, assegura o coordenador.

Em sua opinião, as cidades precisam pensar o ciclista para os próximos 10, 15, 20 anos, pois, a bicicleta será o meio de transporte forte e competitivo, e não apenas um meio de lazer.

Governador vistoria obras de recuperação das pontes

O governador Carlos Moisés e o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Thiago Vieira, realizaram no dia 16 de outubro, uma vistoria nas obras de recuperação das pontes Colombo Machado Salles e Pedro Ivo Campos, que fazem a ligação entre o continente e a Ilha de Santa Catarina, em Florianópolis. Atualmente, há dois contratos em andamento para

restauração estrutural dos equipamentos, que somam um investimento de R\$ 35,7 milhões, com recursos próprios.

Um dos contratos refere-se à recuperação estrutural de seis blocos de concreto, sendo três na Pedro Ivo e três na Colombo Salles. Este trabalho, que ocorre de maneira emergencial, já está com 76,3% dos serviços concluídos. A segunda obra teve início em fevereiro de 2019 e inclui serviços de manutenção geral, além de pintura e limpeza geral, com 57,7% já executados.

Carlos Moisés e o secretário Vieira utilizaram uma embarcação para vistoriar de perto o trabalho executado pela empresa



Teixeira Duarte, que realiza a intervenção emergencial nos blocos de concreto. O governador também ressaltou que está prevista uma recuperação do pavimento das pontes, melhorando o tráfego nas pistas de rolamento nos dois sentidos.

O secretário da Infraestrutura destacou que o Governo também planeja novas intervenções nas pontes, como a recuperação estrutural dos demais blocos de concreto. Segundo ele, o projeto executivo já está pronto, e a contratação deve ser realizada por meio de uma licitação. “Em um momento oportuno, as execuções para manutenção de forma preventiva e recuperação dos demais blocos serão realizadas”, aponta Vieira.

A expectativa é que o contrato para a recuperação dos seis blocos seja finalizado até o fim de novembro deste ano. O serviço de manutenção geral, realizado pela empresa Cejen, deve terminar em julho do ano que vem.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Palavra do Presidente
Pra inglês ver**

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



É o vírus...

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



**Como são produzidas as
lesões no trânsito?**

PÁGINA 7

J. PEDRO CORRÊA



**Quem se preocupa com
crianças no trânsito**

PÁGINA 15