

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Transporte Marítimo?
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



A hora
do Voto

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Veículos pesados
em rodovias

PÁGINA 7

**Dia das
Crianças:
14.000
vidas salvas
no trânsito**

EDITORIAL - PÁGINA 2

10 Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - OUTUBRO DE 2022 - ANO 11 - Nº 153

É A HORA DA DECISÃO



Os temas “mobilidade urbana e trânsito” não foram abordados pelos candidatos nas eleições 2022, nem entre os que disputam a Presidência da República, governo dos estados e, salvo em casos específicos, nem por aqueles que concorreram ao legislativo. Cabe ressaltar que, além dos candidatos não se preocuparem com o trânsito e a mobilidade nos debates, os próprios jornalistas que tanto “se preocupam” em informar a população, também fizeram vistas grossas e nada perguntaram a respeito, nem questionaram os candidatos para reclamar a falta de propostas. (Página 8)

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

SE BEBER NÃO DIRIJA.



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
CAMINHÕES



ALTURA MÁXIMA
PERMITIDA



PROIBIDO
PARAR E
ESTACIONAR

EDITORIAL

Dia das Crianças: 14.000 vidas salvas

No mês em que comemoramos o Dia das Crianças, faz-se necessária uma reflexão sobre o dispositivo que já salvou mais de 14 mil vidas infantis pelo uso dos sistemas de retenção para crianças.

Conhecida popularmente como Lei da Cadeirinha, a resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que, enfim, disciplinava o transporte de crianças em automóveis e obrigava o uso dos sistemas de retenção, entrou em vigor em Maio de 2008.

De acordo com dados levantados através do Ministério da Saúde, em 2007- último ano sem a obrigatoriedade da cadeirinha – morreram 2194 crianças em decorrência de acidentes de transporte. Até 2007, esta era a média, anualmente. Em 2020, último dado disponível, foram 980 mortes. Isso quer dizer que, em média, 1.214 crianças tiveram sua vida poupada no trânsito. Indubitavelmente, é possível supor que a causa é a Lei da Cadeirinha, pois foi a única coisa que mudou de lá para cá. Se contarmos que a lei já está em vigor há 12 anos, foram 14.568 vidas salvas.

Todavia, apesar de ser um bom resultado, enquanto houver uma vida ameaçada no trânsito, haverá a preocupação e a necessidade de aprimoramento.

Devemos perceber os riscos a que as crianças estão expostas. Muitas vezes, por nossa própria negligência ou por nossa pouca percepção dos riscos. Quase mil crianças inocentes ainda estão perdendo a vida anualmente no trânsito. Ainda é um número muito expressivo. E o erro lamentavelmente ainda está na resistência dos adultos, dito responsáveis, em cumprir de fato o que estabelece a Lei.

Em 2021, novas regras em relação ao transporte de crianças entraram em vigor, depois das alterações da Lei 14071/20. Apesar do governo federal, à época, apresentar uma proposta para acabar com as multas para quem transportava crianças irregularmente em veículos automotores, a segurança acabou falando mais alto e, além da fiscalização mais rigorosa ser mantida, a Lei da Cadeirinha foi aperfeiçoada.

De acordo com a nova determinação, crianças menores de 10 anos que não tenham atingido 1,45m deverão ocupar o banco traseiro e utilizar equipamento de retenção adequado. Anteriormente, não se levava em consideração a altura da criança.

É importante destacar que o cinto de segurança é projetado para pessoas com no mínimo 1,45m de altura, por esse motivo a criança precisa de um sistema

que evite que ela se machuque gravemente em caso de acidente.

Segundo especialistas, ainda é muito comum o caso de lesão de carótida ou na cervical, resultando em tetraplegia. Não só em crianças, mas em pessoas de baixo peso e baixa estatura.

Em outras palavras, se a criança menor de 1,45m utiliza apenas o cinto de segurança, o acessório perde a eficácia por passar principalmente no pescoço e no abdômen da criança. Não é incomum no Brasil uma criança completar 10 anos e ainda não ter 1,45 m. Por isso, os pais ou responsáveis precisam verificar se o cinto está passando pelas partes fortes do corpo: quadril, centro do peito e meio do ombro. Se esse for o caso, a criança estará segura apenas com o cinto do carro, se não, deve continuar utilizando o assento de elevação.

Estar na lei, no entanto, não basta. É preciso estar atento à eficácia dos equipamentos. Quando colocamos as crianças nos dispositivos de segurança adequados conforme sua idade, altura e peso, nós estamos verdadeiramente valorizando a vida.

Que muito em breve, tenhamos muito mais vidas para comemorar!

NOTAS E FLAGRANTES

OUTUBRO ROSA

No mês da conscientização sobre o combate ao câncer de mama, as mulheres da Polícia Rodoviária Federal (PRF) decidiram doar parte de si, para ajudar pacientes em tratamento contra o câncer.

Por meio da mais recente iniciativa da PRF, toda população poderá realizar a doação de cabelos e entregar mechas nas regionais da instituição no país. Dessa forma, mulheres e crianças poderão receber perucas gratuitas em todo o Brasil.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



BOTÃO DE EMERGÊNCIA

A Polícia Rodoviária Federal lançou recentemente um novo aplicativo que, além dos serviços já disponibilizados anteriormente, traz o botão de emergência que deve ser usado em caso de vidas em risco.

“Ao acionar o botão, é emitido um alerta à unidade policial mais próxima, baseado na localização georreferenciada do acionador. É possível o envio de mensagens, fotos e áudios para auxiliar no despacho da viatura que atenderá a ocorrência”, informou a PRF.

Batizado de PRF Brasil, o aplicativo é gratuito e está disponível nas versões iOS e Android.

O Monatran

Jornal do **Movimento Nacional de Educação no Trânsito**

Sede Nacional:

Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911

Centro - Florianópolis

Santa Catarina – CEP 88020-000

Fones: (48) 99981-9363

E-mail: jornal@monatran.org.br

Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Alaor Francisco Tissot

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

Roberto Alvarez Bentes de Sá
 robertobentes@monatran.org.br



Transporte Marítimo?

Há anos temos acompanhado o descaso das autoridades competentes com a vocação natural das principais cidades que compõem a chamada Grande Florianópolis. Todos os dias, milhares de motoristas enfrentam horas e horas de congestionamento nas poucas pistas disponíveis na região, enquanto observa o mar de águas cristalinas que há muito tempo poderia estar sendo usada como alternativa diária para os deslocamentos entre Ilha e Continente.

Moradores de Biguaçu, por exemplo, estão de frente para o Norte da Ilha, mas precisam enfrentar uma verdadeira viagem para chegar nos bairros dessa região. Situação semelhante também é encarada por moradores de São José e Palhoça, assim como por moradores da parte Continental de Florianópolis, que poderiam estar aproveitando o visual das águas, sem enfrentar o trânsito caótico das rodovias que levam à Ilha.

No início do mês, recebemos com alegria e aquele toque de descrença, a notícia de que a partir de novembro começará a operar, nas baías Norte e Sul da Capital, uma embarcação com capacidade para 400 pessoas. A princípio, trata-se de uma ação com enfoque turístico.

O equipamento poderá ser usado por turistas e moradores da região em passeios, além da possibilidade de locação para eventos e festas. Para explorar o serviço, a empresa terá que pagar R\$ 12 mil por ano para a prefeitura de Florianópolis e mais R\$ 1 por passageiro embarcado. O valor para o passageiro ainda não foi divulgado.

Segundo divulgado pela imprensa, a empresa também oferecerá passeios

com capacidade para 25 lugares, fazendo a Rota Gastronômica da Ponta Norte, passando por Santo Antônio de Lisboa, Jurerê e Canasvieiras. Os passeios por transporte marítimo são de responsabilidade da empresa Três Fronteiras Navegação e que opera com o Macuco Safari, em Foz do Iguaçu.

Embora não seja necessariamente um equipamento de mobilidade de massa, é um equipamento que desperta o interesse comum, em conexão com a cidade e a orla. Nossa torcida, se a embarcação vier de fato a iniciar seus trabalhos, é que a sua presença comece a escancarar essa necessidade de conexão entre terra e mar, podendo ser ampliado para outros modais turísticos, gerando um ponto de interesse sobre o uso das baías e, finalmente, nossas autoridades cumpram com o seu papel e implantem o modal aquaviário em nosso sistema de mobilidade tão defasado.

É um absurdo que estejamos há tanto tempo afastados de iniciativas como esta. A população de uma Ilha que fica de costas para o mar e, quando vê suas águas é só para o uso do turismo de verão. Enquanto poderíamos todos estar usufruindo de suas benesses.

Mas como a esperança é a última que morre, espero em breve ver acontecer a implantação de um sistema aquaviário de transporte de massa, que venha beneficiar a todos da região metropolitana da capital catarinense.

A verdade é que, diante a expectativa de um projeto mais ousado e completo, seja frustrante a modéstia com que esse se apresenta, mas já é um começo, diante as promessas que se arrastam há mais de dezenas de anos.



LIBRAS NO TRÂNSITO

Projeto Libras no Trânsito do Detran-DF está entre os finalistas do Prêmio Espírito Público. O Projeto tem o objetivo de promover a acessibilidade linguística com adequação da metodologia para a comunidade surda, na formação do condutor. Os servidores concorrem a uma premiação em dinheiro e uma jornada de aprendizado com especialistas em gestão pública. Independentemente do resultado, parabenizados a todos os envolvidos!



BALNEÁRIO CAMBORIÚ

A cidade de Balneário Camboriú, no Litoral Norte de SC, ganhou um novo modal de transporte neste mês de outubro. Um sistema de compartilhamento de bicicletas elétricas foi inaugurado e já está à disposição para ser utilizado pela população do município.

A iniciativa é uma parceria da FG Empreendimentos com a empresa GoMoov. Inicialmente, foram disponibilizadas 50 bicicletas e até julho de 2023 mais 100 bikes elétricas serão inseridas no sistema. As bikes estarão distribuídas em diferentes pontos da cidade, chamados de parking zones (estações para as bikes).

Parceria da PRF e Ministério da Cidadania busca promoção da saúde de motoristas

No dia 17 de outubro, o diretor-geral da Polícia Rodoviária Federal (PRF), inspetor Silvinei Vasques, se reuniu com o Ministro Ronaldo Bento, no Ministério da Cidadania, para firmar a integração entre os órgãos. A parceria acontecerá nas cinco regiões do país, através do projeto “Cidadania nas Estradas” que irá se unir ao já existente Projeto Comando da Saúde.

São diversos os programas do Ministério da Cidadania que se conectam com eixos de atuação da PRF, especialmente aqueles que tratam de ações educativas e cuidado com a saúde.

Desenvolvido pela PRF, o Comando da Saúde orienta motoristas sobre a importância dos cuidados com a saúde e oferece exames gratuitos com a finalidade de reduzir o número de acidentes nas rodovias federais.

Vale destacar também que, o



Comando da Saúde da PRF vai se integrar aos programas sociais do Ministério da Cidadania levando atendimento aos brasileiros com as unidades itinerantes.

Através da parceria firmada entre os órgãos, o Comando da Saúde da PRF contará com o investimento de 4 novas carretas completas. Ou seja, o financiamento será feito pelo Ministério da Cidadania.

Cidadania nas Estradas

A Cidadania nas Estradas, por exemplo, é uma ação promovida pela PRF para motoristas profissionais. A meta é alertar sobre alterações nos parâmetros de saúde que podem contribuir para ocasionar acidentes de trânsito.

Campanhas preventivas e educativas são dirigidas aos motoristas profissionais que exercem suas ati-

vidades nas rodovias assim como estradas federais. É realizado em parceria com órgãos e entidades ligados à saúde e tem como objetivo:

- Detectar e alertar os motoristas profissionais sobre alterações nos parâmetros de saúde que podem prejudicar ou impedir a condução de veículos automotores;
- Educar e orientar motoristas profissionais quanto a questões relacionadas à saúde e ao trânsito;

Conforme a PRF, com a parceria institucional, o programa ganha uma maior capacidade de atendimento nas rodovias federais. Além disso, nas demais localidades onde a população necessita deste atendimento. Através dessa cooperação, a PRF segue firme com seu objetivo estratégico de promover a integração bem como a cooperação interagências nacionais e internacionais. E, também, de contribuir para o exercício da cidadania. (PRF)

Senatran e Detran-MG assinam protocolo de intenções para lei do desmonte

Neste mês de outubro, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e o Departamento de Trânsito de Minas Gerais (Detran-MG) assinaram um protocolo de intenções para promover o intercâmbio de experiências, informações, operacionalização de dados e desenvolvimento de projetos de sistemas que, por meio da transformação digital, ofereçam soluções para a atividade de desmontagem de veículos automotores.

O evento de assinatura ocorreu na Cidade Administrativa de Minas Gerais (Camg), sede do governo mineiro, e contou com a presença das forças de segurança pública e de diversas autoridades.

O protocolo estabelece que a Senatran, na medida de suas competências, empenhará esforços para a criação do banco nacional de veículos desmontados e de peças usadas, conforme previsão expressa na Lei 12.977/2014.

A norma, que é aplicada em Minas Gerais desde 2017, tem o propósito de combater o comércio clandestino de peças automotivas e, conseqüentemente, os roubos e furtos de veículos, uma vez que regulariza as atividades de desmontagem, comércio de peças usadas e reciclagem.

Com o objetivo de promover o uso do Sistema de Desmonte – Credenciamento de Empresas e de Rastreabilidade de Peças aos departamentos estaduais de trânsito de todo o país, o Detran-MG cederá o direito de uso gratuito do software, além de disponibilizar os manuais do sistema e apoio técnico para implantação e aperfeiçoamento.

O presidente da Senatran, Frederico de Moura Carneiro, enalteceu a assinatura do protocolo de intenções referente a lei do desmonte.



Sistema de Credenciamento de Empresas e de Rastreabilidade

O Sistema de Credenciamento de Empresas e o Sistema de Rastreabilidade de Peças do Detran-MG tornou-se referência nacional na implementação da Lei do Desmonte. Em razão dos resultados alcançados no controle fiscal do mercado, na observância das regras ambientais assim como na redução significativa dos índices de criminalidade envolvendo furtos e roubos de veículos, os sistemas foram vencedores da categoria Inovação em Processos Organizacionais do 24º Concurso Inovação no Setor Público, em 2020.

Atualmente, 670 estabelecimentos estão credenciados para a desmontagem

e comercialização de partes e peças usadas no estado. Além disso, já houve o cadastro no sistema de mais de 600 mil partes e peças rastreáveis.

Dados da Secretaria de Justiça e Segurança Pública (Sejusp) apontam queda dos números de furtos e roubos de veículos nos anos seguintes à implementação da Lei do Desmonte. Em 2017, por exemplo, houve o roubo de 22.358 mil veículos e o furto de 31.661 no estado. O número de crimes envolvendo veículos está diminuindo gradualmente. Em 2021, os dados apontam que houve o roubo de 5.607 veículos e o furto de 18.525 em Minas Gerais. (As informações são da Assessoria de Comunicação – Detran-MG/PCMG)



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

A HORA DO VOTO

Enfim, o século XXI está iniciando, os tempos são outros...

Tudo começou em dezembro de 2010 na Tunísia, com a derrubada do ditador Zine El Abidini Ben Ali. Uma onda de protestos e revoluções no Oriente Médio e no Norte da África, conhecida como a Primavera Árabe, fez a população ir às ruas para derrubar ditadores ou reivindicar melhores condições de vida.

Três anos depois, em 19 de junho de 2013, eclodiu na Avenida Paulista o protesto pelo aumento nas tarifas de transporte público. De início manifestações violentas eram patrocinadas por grupos radicais que estimularam os “black blocs” ao quebra-quebra generalizado. Isso obrigou o prefeito Fernando Haddad, do PT e o governador Geraldo Alckmin, do PSDB, voltarem atrás e reduzir o valor das passagens de ônibus e de metrô.

A sociedade amedrontada com a violência das manifestações e com a crise econômica que se avizinhava, substituiu as cores da Avenida Paulista, adotou o verde e amarelo, foi para rua, pacificamente, e passou a dizer em alto e bom som que “não são só os 20 centavos”. Logo o movimento se expandiu pelo Brasil.

Simultaneamente a Operação Lava Jato desvendava para o mundo, provas contundentes daquela que foi considerada a maior iniciativa de combate à corrupção e à lavagem de dinheiro do Brasil.

A crise econômica acelerou em 2014, se avolumou em 2015/16 e resultou em uma grande depressão. O produto interno bruto (PIB) do país caiu 3,5% em 2015 e 3,3% em 2016, e no final levou a queda da presidente da República, que não tinha mais condições políticas para resistir às pressões sociais condenando a corrupção.

Esses acontecimentos fortaleceram a democracia. Hoje o cidadão brasileiro não quer apenas votar, mas participar. Ativo nas redes sociais, deixou de ser expectador para ser ator e faz questão de influenciar nos grupos de internet a que pertence. Repudia toda e qualquer forma de controle da mídia, de censura, faz chacota com as agências de controle, não acredita na velha mídia consor-

ciada, nas pesquisas duvidosas, não depende de uma única fonte para formar sua opinião e não aceita a judicialização da política. A consequência de tudo isso pode ser observada pelos programas políticos obrigatórios que se transformaram em verdadeiros desertos. E, mesmo assim, só usando as redes sociais, grande parte dos eleitores já estão informados sobre os candidatos.

O voto é um espelho da consciência de cada um e a escolha não é de um nome, mas de um rumo que cada qual escolhe para si e para os seus. Afinal, política tem lado e o tempo de ficar em cima do muro já se esgotou.

Basta olhar para os dois lados e fazer sua opção. Quem não mostra seu projeto de governo está claramente dizendo a seu eleitor que sou o que sempre fui.

Necessário se faz ficar alerta pois o voto reflete lá na frente a realidade em que viverão nossos filhos e netas. Valores históricos que herdamos, como D’us, Família, Liberdade, Constituição, são inegociáveis.

Ao votar o eleitor deve lembrar que é fácil verificar o que seu candidato será capaz de fazer com esses valores essenciais. Basta olhar para a América Latina e ver como estão os vizinhos e com quem os candidatos têm maior afinidade pessoal e política.

Por último, e não menos importante, verifique as obras concluídas por seu candidato, principalmente as de infraestrutura. Obras no Brasil, obviamente! A partir desse ponto, examine se o escolhido se preocupará com a segurança e a eficiência do trânsito, do transporte público e de cargas, em todas suas modalidades.

Ao exercer seu direito de cidadania, faça um exercício de futurologia e visualize a vida que terá a próxima geração de seus familiares e amigos.

Feliz Voto Consciente!!!

* 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.



Problemas na saúde de motoristas causaram pelo menos 13 mil sinistros em rodovias do País

Até julho deste ano, cerca de 13 mil sinistros de trânsito registrados em rodovias brasileiras 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 como saldo 13.744 feridos e 881 mortos – números que representam um aumento de quase 20% em relação ao mesmo período do ano passado.

A conclusão é da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), que na Semana Nacional do Trânsito deste ano chamou a atenção dos condutores e autoridades para a importância da prevenção à saúde de motoristas para a redução de sinistros nas vias e rodovias brasileiras. Com base na catalogação de dados coletados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), os médicos do tráfego reuniram os acidentes em categorias mais recorrentes.

Entre elas, por exemplo, a falta de atenção, ingestão de álcool e substâncias psicoativas, sonolência do condutor e o mal súbito.

“As condições de saúde dos condutores são extremamente relevantes para a segurança do trânsito. Observamos

que um terço dos mortos e feridos nas rodovias monitoradas pela PRF, só nos primeiros sete meses de 2022, podem ter sido acometidos por problemas como déficit de atenção (permanente ou circunstancial), deficiências visuais, distúrbios de sono e comprometimento motor ou de raciocínio” pontua Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet.

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

Além de campanhas permanentes de conscientização e fiscalização, Meira Júnior defende a prevenção adotada pelos médicos do tráfego.

Saúde e direção

A falta de reação ou resposta tardia ou ineficiente ao volante, à propósito, foram as duas principais causas de mortes e ferimentos, segundo o levantamento. Cerca de 5.100 pessoas ficaram feridas e outras 314 morreram este ano em razão da falta de resposta imediata às circuns-

tâncias que comprometeram a direção. Outros 4.200 feridos e 274 óbitos nas rodovias foram motivados pela total ausência de reação do motorista.

“Diversos fatores podem comprometer o tempo de reação, julgamento, visão e dificuldades no processo da informação e memória de curto prazo do condutor”, alerta o diretor científico da Abramet, Flavio Adura.

Segundo ele, através de orientações e aconselhamentos, o médico do tráfego pode auxiliar na identificação de motoristas com risco de se envolverem em acidentes de trânsito. E, nesse sentido, auxiliá-los a dirigir com segurança. “É muito importante afastar da direção de um veículo condutores que possuem problemas de saúde que interfiram na direção veicular segura”, acrescentou.

A ingestão de bebida alcoólica é a terceira causa mais frequente de sinistros, no que diz respeito à saúde de motoristas.

A causa deixou 2.233 feridos e matou 111 pessoas entre janeiro e julho deste ano. “Sabe-se que o álcool compromete o reflexo dos motoristas. Se fosse apenas isso, já não seria pouco. No entanto, também reduz a capacidade de percepção da velocidade e dos obs-

táculos. Além disso, reduz a habilidade de controlar o veículo, diminui a visão periférica, prejudica a capacidade de dividir a atenção e aumenta o tempo de reação”, alerta Flavio Adura.

Outra condição de saúde que mais aparece no levantamento, por exemplo, 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, 124 mortes e deixando 1.758 feridos, no período analisado. Completam o trabalho, o chamado mal súbito – perda de consciência devida mais frequentemente a doenças cardiovasculares (infarto, arritmias) e neurológicas (AVC, convulsões) –, com um total de 390 mortos e feridos.

Fator humano

Em termos globais, as informações contemplam apenas os sinistros registrados nas estradas e rodovias sob supervisão da PRF. Não se contabilizou, portanto, transtornos em colisões que aconteceram em pistas, ruas e avenidas dos centros urbanos. Com isso, avalia o presidente da Abramet, “o quadro poderia ser até pior, pois um número importante de colisões não entra nas estatísticas”.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Veículos pesados em rodovias

Um país com uma vasta rede fluvial, uma orla marítima favorável ao transporte, desprovido de rede ferroviária para escoar matéria prima e toda sua produção envereda para um “sistema rodoviário” que gera alto custo, propicia o acidente e a criminalidade através de roubos, assaltos, sequestros e mortes.

A frota brasileira de caminhões e carretas deve estar em torno de três milhões. Dos motoristas, 83% são autônomos, 16% têm vínculo empregatício e 1% são cooperativados. A frota de ônibus rodoviários gira em torno de um milhão. Aqui o predomínio é de vínculo empregatício. Entendemos que os autônomos vivem no desamparo, desassistidos para o lado da saúde, da qualidade de vida e de todo o suporte para o real desempenho da função. Os caminhões e carretas têm em média 21,5 anos de fabricação, estão bastante rodados e a manutenção é precária.

Agigantam-se os prejuízos material e humano. Perdas de vidas, sequelados, incapacitados, crescem os problemas sociais e não se encontra por parte das autoridades solução para tão grave problema.

Por incrível que possa parecer 93% desses acidentes ocorrem por falha humana. Os principais fatores que conduzem a falha são:

- Jornadas longas - Lapsos de atenção - Déficit de atenção
- Falta de concentração - Fadiga - Sono
- Desobediência à sinalização - Velocidade acima do permitido
- Álcool/Drogas - Tecnologia (celular, computador, TV).

No acidente envolvendo carreta ou caminhão a possibilidade de ocorrência de óbito é sete vezes maior que em outro acidente.

Com ônibus essa possibilidade é doze vezes maior.

Costumamos dizer que hoje, em todo acidente rodoviário existe um profissional do volante envolvido.

Fadiga e sono correspondem a 60% desses acidentes. E por incrível que possa parecer 66% desses trabalhadores tem jornadas acima de 8 horas.

Quanto custa um acidente rodoviário?

O custo estimado é de 12,9 bilhões em 2021.

Não computamos aqui esse valor, mas o custo com vidas, vítimas, sequelados, danos no âmbito

da família, os problemas sociais gerados, as consequências de um momento tão curto que é o instante do sinistro e que produzirá consequências a longuíssimo prazo.

O ato de dirigir parece tão simples, inofensivo, prazeroso, mas visto com o perfil profissiográfico vemos que não é tão simples como todos imaginam.

É um ato complexo que depende de múltiplas funções entre elas funções cognitiva, motora e sensorio perceptiva.

A cognitiva embute estruturas básicas que servem como suporte para todas as operações mentais. Compõe a base da atividade intelectual. Permite perceber, elaborar e expressar informações.

A origem está nas conexões cerebrais. Esta função cognitiva constitui a estrutura do pensamento que vai se adaptando e acomodando nos diferentes modos de interação com o ambiente.

Identificados tais agentes causais temos que ter ações de órgãos diretores do transporte para sanarmos os danos físicos e materiais que a todo o momento são estampados nos nossos periódicos.

Campanha Livro para todos **AVISO**

PROGRAMAÇÃO

Quarta - DAS 10H ÀS 14H
Local - ESCOLA VENCESLAU BUENO CENTRO, PALHOÇA -

Quinta - DAS 10H ÀS 14H
Local - MEGA LOJA KOERICH BIGUAÇU

Sexta - DAS 10H ÀS 14H
Local - MEGA LOJA KOERICH CAMPINAS

. Doações de livros infantis novos
. Doando 3 livros usados você ganha 1 livro novo

Leve seus livros usados, e ainda concorra a ingressos para o beto carreiro.

29 DE OUTUBRO
DIA NACIONAL DO LIVRO

96.1 Bandfm

Bandfm 96.1 **KOERICH**
Gente Boa, Gente Nossa.

apresentam

DIA NACIONAL DO LIVRO

Apoio Cultural

Ciranda Cultural **MONATRAN**

A sua **rádio** do seu jeito



ELEIÇÕES 2022:

veja propostas dos candidatos à presidência para a mobilidade

O tema mobilidade urbana e trânsito não foram muito abordados pelos candidatos nas eleições 2022, nem entre os que disputam a Presidência da República, governo dos estados e, salvo em casos específicos, nem por aqueles que concorreram ao legislativo.

No Portal do Trânsito, J. Pedro Corrêa, consultor em programas de segurança no trânsito, escreveu recentemente um artigo sobre o tema. Para ele, é muito triste a desimportância do trânsito na agenda dos candidatos e da sociedade em geral.

“Pelos buscas que andei fazendo na Internet, a ausência do tema na agenda dos candidatos não diz respeito apenas à Presidência da República, mas a todas as demais funções em disputa este ano”, alerta.

Ainda de acordo com o especialista, não devemos desanimar por ver que o trânsito e a mobilidade ainda não merecem – no julgamento dos políticos e candidatos nestas eleições de 2022 – estar na pauta de discussão de prioridades nacionais. “No entanto, se soubermos votar desta vez e se tivermos capacidade de induzir a comunidade do trânsito a fazer o mesmo, é bem possível que nas próximas eleições já

possamos fazer parte do grupo de setores prioritários”, argumenta J. Pedro.

Cabe ressaltar que, além dos candidatos não se preocuparem com o trânsito e a mobilidade nos debates, os próprios jornalistas que tanto “se preocupam” em informar a população, também fizeram vistas grossas e nada perguntaram a respeito, nem questionaram os candidatos, ao menos para reclamar a falta de propostas.

O Portal do Trânsito foi atrás das propostas dos dois candidatos que disputam o segundo turno das eleições para a presidência. Como imaginávamos, em nenhum dos dois lados é dado destaque ao tema nos sites das campanhas. Conseguimos encontrar as informações no site Summit Mobilidade 2022.

LULA E ALCKMIN

O plano de Governo da Coligação Brasil da Esperança cita que pretende reduzir desigualdades territoriais. A proposta menciona uma extensa reforma urbana, com políticas que garantam o direito à cidade por meio de “investimentos integrados em infraestrutura de transporte público, habitação, saneamento básico e equi-

pamentos sociais”. Ainda, segundo o site, o projeto menciona o incentivo às cidades criativas e sustentáveis.

A campanha de Lula e Alckmin destaca o projeto Vamos Juntos Pelo Brasil que coloca a acessibilidade e o direito de pessoas com deficiência (PCD) como uma das prioridades. A proposta é assegurar o acesso dessas pessoas à saúde, educação e emprego e garantir a comunicação acessível e inclusiva.

Os candidatos também pretendem modernizar bem como ampliar a infraestrutura de logística de transporte, social e urbana.

Ainda conforme o Summit, o programa ainda cita outros pontos relevantes para o tema da mobilidade urbana. É o caso do compromisso com a melhor integração territorial nacional, lutando para evitar o isolamento de áreas pobres. A questão ambiental também ganhou destaque. O programa assume o compromisso de cumprir as metas da COP-2015 de Paris, acelerando a transição para o uso de energias renováveis. A chapa também se compromete a tomar medidas mais drásticas contra o desmatamento.

JAIR BOLSONARO E BRAGA NETTO

A proposta central do plano de governo do candidato à reeleição Jair Bolsonaro é a infraestrutura logística. Nesse sentido, os candidatos também propõem a promoção da intermodalidade nos transportes (uso de diferentes modais). Além disso, cita a luta pela redução do chamado “Custo Brasil”.

O plano de governo do atual presidente também prevê aumentar a cobertura do transporte ferroviário assim como da navegação de cabotagem. Nesses dois pontos, o programa cita a criação de projetos de lei (PL) que permitam ou facilitem a concessão de trechos para a iniciativa privada.

De acordo com o site consultado, a privatização de grandes estatais e concessões de trechos para serem gerenciadas pela iniciativa privada é citada por todo o capítulo como uma solução que deve gerar barateamento dos custos e melhora da eficiência dos serviços.

Ainda conforme o Summit, o projeto defende a importância da sustentabilidade ambiental e também prevê a continuidade de programas e políticas atuais de ajuda a PCDs.

Sistema de mobilidade urbana inspirado no SUS: O BRASIL ESTÁ PREPARADO?

Entidades pedem a criação do SUM - Sistema Único de Mobilidade, com o objetivo de garantir mais força para os investimentos, conhecimento dos problemas e busca por soluções.

No último Dia Mundial Sem Carro, mais de 140 organizações da sociedade civil e pesquisadores se reuniram em um manifesto para pedir a criação do SUM – Sistema Único de Mobilidade.

A manifestação teve como objetivo trazer à tona a possibilidade de que o sistema integre as esferas federal, estaduais e municipais, do mesmo modo como acontece com o Sistema Único de Saúde – SUS e do Sistema Único de Assistência Social – SUAS.

PROPOSTAS

A distribuição de recursos de forma integrada entre as três esferas de governo, o controle público sobre dados de bilhetagem eletrônica e a promoção de linhas de financiamento para implementar infraestruturas de transporte público estão entre as sugestões consideradas fundamentais pelos manifestantes.

Os participantes contaram com o apoio de entidades como a Federação Nacional dos Metroferroviários – Fenametro. Além disso, do Sindicato dos Metroviários de São Paulo e do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP.

De acordo com a ONG de defesa do consumidor – Idec, que assina o manifesto, a ideia é colocar o material no contexto do debate do Projeto de Lei 3278/2021. O PL trata sobre o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana e tramita no Senado.

Diante da proposta, conversamos com a Dra. Luciane Neves Canha, professora titular do Curso de Engenharia Elétrica da Universidade Federal de Santa Maria.



Dra. Luciane Neves Canha

VIABILIDADE

Conforma a especialista, a mobilidade urbana é um assunto que deva ser analisado de forma ampla. “Em outras palavras, garantindo a todos os mesmos direitos, inclusive o de uma mobilidade sustentável. A distribuição de recursos de forma integrada, ou seja, entre as três esferas de governo garante mais força para os investimentos, conhecimento dos problemas e busca por soluções. É uma situação que deve ser analisada, mas acredito que exista a pos-

sibilidade dessa proposta ser posta em prática. Gerará demandas que passam pela digitalização e esforços de adaptação. Porém, é um caminho para o país avançar e diminuir as diferenças”.

DESAFIOS

“Os maiores desafios estão na modernização dos cadastros, capacitação dos gestores públicos, atração de investimentos e desenvolvimento de parcerias público-privadas. Assim como em estabelecer uma governança voltada à mobilidade urbana. Esta deve enxergar os avanços tecnológicos bem como a necessidade de atender a população desde a micromobilidade até o transporte urbano, intermunicipal e interestadual. A modernização da máquina pública, que envolve a digitalização, coleta assim como análise de dados (big data) e inserção de inovações são desafios a se vencer. Aliado a isso, destaco a qualidade das estradas, ruas e acessos os quais apresentam uma qualidade muito baixa no Brasil”.

BENEFÍCIOS

“Entendo que ao olhar a mobilidade de forma global, integrando

as três esferas do governo é possível alocar recursos de forma mais eficiente e eficaz. Ou seja, garantir melhores preços para obras, introduzir inovações e melhorias em todos os níveis, seja município, estado ou em esfera federal. As políticas e a governança ganham força. Assim como, aloca-se melhor os investimentos quando se reduz as diferenças regionais e mantém um padrão mínimo que tende a sofrer melhoria contínua”.

CONCLUSÃO

“Entendo que o momento atual de transição energética, necessidade de redução das emissões de gases poluentes, com urgência sobretudo nas capitais, é um elemento importante a ser levado em conta quando do desenvolvimento das políticas voltadas à mobilidade urbana em geral, considerando estradas interestaduais e intermunicipais. Criar o sistema único de mobilidade pode alinhar o país em relação a suas metas futuras. Além disso, maior captação de recursos, investimentos e posicionamento internacional quanto aos objetivos do desenvolvimento sustentável”.



JUDICIÁRIO

Concessionária de rodovia não tem responsabilidade civil por assalto cometido em fila de pedágio

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), por unanimidade, reafirmou que a concessionária de rodovia não tem responsabilidade civil diante do crime de roubo com emprego de arma de fogo cometido na fila de pedágio.

Segundo o colegiado, o crime deve ser tratado como fortuito externo (fato de terceiro), o qual rompe o nexo de causalidade e, por consequência, afasta a responsabilidade civil objetiva da concessionária que administra a rodovia, nos termos do artigo 14, parágrafo 3º, inciso II, do Código de Defesa do Consumidor (CDC).

De acordo com o processo, algumas pessoas ajuizaram ação de indenização por danos materiais e morais contra uma concessionária e a Fazenda Pública de São Paulo, argumentando que foram vítimas de roubo ocorrido nas dependências de uma praça de pedágio da rodovia concedida.

O juízo de primeiro grau extinguiu o processo em relação à Fazenda Pública, por ilegitimidade passiva, e julgou improcedentes os pedidos em relação à concessionária, mas o Tribunal de Justiça de São Paulo condenou a concessionária e, subsidiariamente, a Fazenda Pública ao pagamento de indenização por danos materiais e morais.



Ministro Marco Aurélio Bellizze

Hipótese de exclusão do nexo causal afasta a responsabilidade civil da concessionária

O relator do recurso no STJ, ministro Marco Aurélio Bellizze, observou que a jurisprudência pacificou o entendimento de que concessionária que administra rodovia mantém relação de con-

sumo com os respectivos usuários – portanto, sua responsabilidade é objetiva. No entanto, segundo o magistrado, caso fique comprovada a existência de alguma das hipóteses de exclusão do nexo causal – culpa exclusiva da vítima, fato de terceiro, caso fortuito ou força maior –, a responsabilidade da concessionária de serviço público será afastada.

Bellizze destacou que o dever da concessionária de garantir a segurança dos usuários diz respeito à própria utilização da rodovia – implicando obrigações como manter sinalização adequada e evitar buracos que possam causar acidentes –, mas não se pode exigir que a empresa disponibilize segurança armada para prevenir crimes ao longo da estrada ou nos postos de pedágio.

“A causa do evento danoso – roubo com emprego de arma de fogo contra os autores – não apresenta qualquer conexão com a atividade desempenhada pela recorrente, estando fora dos riscos assumidos na concessão da rodovia, que diz respeito apenas à manutenção e à administração da estrada, sobretudo porque a segurança pública é dever do Estado”, concluiu o ministro ao dar provimento ao recurso da concessionária e afastar a condenação contra ela e a Fazenda Pública.

Motorista embriagado que tirou a vida de 6 pessoas é condenado em SC



Um homem foi condenado pelo Tribunal do Júri da Comarca de São Bento do Sul por ter provocado a morte de seis pessoas e lesionar gravemente uma vítima a 23 anos e quatro meses de reclusão em regime fechado.

O Conselho de Sentença acatou a tese do Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) e condenou o réu por homicídio simples e uma tentativa de homicídio. Da decisão cabe recurso e foi concedido ao acusado o direito de recorrer em liberdade.

O Promotor de Justiça Thiago Alceu Nart, da 3ª PJ da Comarca de São Bento do Sul ressaltou que diante das circunstâncias do caso, em especial da altíssima velocidade e da ingestão de bebida alcoólica, restou claro que o réu assumiu o risco de causar a morte das vítimas.

Como o crime aconteceu

O acidente de trânsito aconteceu

no dia 6 de setembro de 2014, onde o motorista alcoolizado invadiu a pista contrária e bateu contra dois veículos, por volta das 22h da noite, na rodovia SC-301, no trecho conhecido como 27 curvas, que liga as cidades de São Bento do Sul e Rio Negrinho.

Na rodovia dirigia em velocidade muito superior à 60 km/h, que era a permitida no local. Ao chegar no Km 3,700, ultrapassou o automóvel GM/Agile em local proibido, passou por cima de uma “tartaruga”, invadiu a pista contrária e colidiu contra dois veículos frontalmente e lateralmente.

A batida causou a morte de seis pessoas e outras seis vítimas ficaram feridas. Uma das vítimas que estava em um dos veículos da colisão não veio a óbito no local, pois foi retirado das ferragens do carro e recebeu atendimento médico rapidamente.

LEGISLATIVO



PL prevê suspensão imediata da CNH de quem cometer crime de trânsito



Decretar a suspensão imediata da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), a partir da identificação do condutor, nos crimes de trânsito com vítima. Esse é o tema do PL 2626/22 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria da deputada Christiane Yared (PP/PR) (foto), a proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para que o condutor identificado que praticar homicídio culposo ou lesão corporal culposa na direção de veículo automotor e estiver sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, ou ainda que esteja participando de racha em via pública, fique com o direito de dirigir suspenso de imediato.

Após aprovação do texto, o condutor poderá se reabilitar após o dobro do tempo da pena aplicada, a contar do seu efetivo cumprimento.

Isso quer dizer, de acordo com a deputada, que se o condutor for condenado a cinco anos de reclusão, só poderá obter novamente o direito de dirigir após 15 anos, ou seja, cinco anos da condenação mais 10 anos do período de purgação de sua pena.

Ainda conforme o PL, a autoridade policial ou o Ministério Público deverão requerer a suspensão imediata da CNH. O prazo para esse requerimento será de 24 horas da identificação do condutor. Dessa forma, deverá a autoridade judicial determinar a suspensão em até 72 horas, no máximo, com a comunicação ao respectivo órgão de trânsito.

Conforme a autora da matéria, o que se percebe na realidade do trânsito é que os responsáveis por algumas tragédias envolvendo álcool, direção ou fazendo racha, continuam andando livremente pelas estradas, como se nada tivesse acontecido. Por outro lado, suas vítimas encontram-se hospitalizadas ou em cemitérios. “Com isso, destroem famílias e passam a certeza da impunidade para a sociedade. Assim, ao suspender o direito de dirigir desde sua identificação, o recado para a sociedade é claro”, justifica.

Para a deputada, como a Constituição Federal proíbe penas de caráter perpétuo, parece razoável a imposição da suspensão, contado do momento da sua identificação, ao dobro do tempo de sua condenação.

“Ao meu ver, se mostra coerente tal suspensão. Haja vista suas vítimas já estarem cumprindo uma pena perpétua, na forma da morte ou de uma seqüela. Ou, ainda, na ausência de um ente querido”, conclui Yared.

Tramitação

O PL aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

Parcelamento de débitos de multas de trânsito é aprovado

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que autoriza os departamentos de trânsito (Detrans) a realizarem o parcelamento de multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro. A proposta deverá seguir para o Senado, a menos que haja recurso para que haja votação pelo Plenário.

Atualmente, a matéria é regulada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e alguns Detrans já colocam em prática. O texto que recebeu aprovação prevê ainda que só será possível o parcelamento de multas em outro estado se houver convênio entre os Detrans. Ou seja, o Detran de origem do veículo e o que notificou.

Por recomendação da relatora, deputada Clarissa Garotinho (União-RJ), o texto aprovado foi o substitutivo da Co-



missão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei 2959/19, de autoria do deputado Cezinha de Madureira (PSD-SP).

Substitutivo

O substitutivo permite que a solicitação do parcelamento e o pagamento da primeira parcela sejam suficientes para a emissão do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual referente ao ano da infração ou ao ano

seguinte.

“A aprovação de qualquer projeto que permita o parcelamento de multas de trânsito irá beneficiar milhares de brasileiros. Principalmente aqueles que se encontram em dificuldade para quitar estes débitos e regularizar a documentação de seus veículos”, sustentou Clarissa Garotinho. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)

PL pretende obrigar uso do cinto de segurança em ônibus de transporte coletivo

Estabelecer a obrigatoriedade do cinto de segurança nos assentos preferenciais, dos passageiros, do cobrador e do motorista dos ônibus de transporte coletivo urbano. Esse é o tema do PL 2515/22 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado José Nelto (PP/GO), o PL altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e passa a prever que os veículos que se destinam ao transporte de passageiros em percursos em que se permita viajar em pé, deverão possuir cinto de segurança nos assentos preferenciais, dos passageiros, do cobrador e do motorista de transporte coletivo.

Atualmente, o CTB estabelece o cinto de segurança como equipamento obrigatório em



todos os veículos. A exceção fica por conta dos veículos de transporte de passageiros em percursos em que há a permissão de viajar em pé.

Conforme o deputado, não há motivo para que o cobrador e o motorista não usem cinto de segurança. De acordo com ele, tal medida pode acarretar, inclusive, um possível acidente de trabalho. “Além disso, quando houver assentos livres dentro desse meio de locomoção é de suma importância que haja cinto de segurança. Já os demais que não obtiverem uma cadeira dentro do transporte coletivo, finalizarão o percurso em pé, ou seja, como já é de costume”, esclarece.

Ainda de acordo com o deputado, o PL tem como finalidade instituir o uso do equipamento, de enorme e comprovada importância, sem nenhum prejuízo aos passageiros. “Tal medida beneficiará idosos que já não possuem tanto preparo bem como força física necessária para utilizar esse tipo de meio de locomoção. Assim como, também auxiliará mães e suas respectivas crianças que dependem desse meio de transporte para se locomover”, justifica Nelto.

Tramitação

O PL aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

O que é distância de frenagem?

Situações em que é preciso frear abruptamente são mais comuns do que gostaríamos no trânsito. E isso, dependendo de alguns elementos, pode ocasionar sinistros de trânsito que têm potencial de resultar em mortes ou ferimentos graves. Por esse motivo, é importante ter algum conhecimento teórico sobre direção defensiva para saber como evitar esses acontecimentos que podem se tornar uma verdadeira tragédia. Um desses conceitos importantes é o de distância de frenagem, que explicaremos nesta matéria.

De acordo com Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito, distância de frenagem é aquele espaço percorrido pelo veículo, desde que se pisa no freio até a parada total do veículo. “A partir do acionamento dos freios, o veículo começa a desacelerar, percorrendo a distância de frenagem”, explica.

Ainda conforme a especialista, um automóvel a 80 km/h, com pneus e freios em bom estado, em asfalto seco, leva aproximadamente 50 metros para parar. Já uma motocicleta de porte médio, a 80 km/h, com pneus e freios em bom estado, em asfalto seco, leva aproximadamente 60 metros para parar. “A distância segura com piso molhado é o dobro da distância segura com piso seco. Além disso, veículos mais pesados precisam de mais espaço para frear. Por isso, é preciso cuidar quando se transitar perto de ônibus ou caminhões”, justifica.

Pietsak ainda faz um alerta importante em relação ao assunto.

“Quanto maior a velocidade, maior será a distância a percorrer na frenagem”, garante.

Motos

Em relação às motos, existem algumas informações específicas. Como, por exemplo, a capacidade de frenagem das motos, em geral, é menor que a dos automóveis. “Em freadas de emergência, deve-se acionar os dois freios ao mesmo tempo na motocicleta. O freio dianteiro é responsável por 70% da eficiência da frenagem. Muitos acidentes acontecem porque o motociclista não sabe disso”, alerta.

Tempo de reação

Outro conceito dentro da direção defensiva que deve ser amplamente conhecido é o chamado tempo de reação. Ou seja, do ponto em que o condutor decide frear até o momento em que aciona o freio, decorre um tempo, chamado tempo de reação, no qual o veículo percorre um espaço na velocidade em que estava.

“Esse é um outro fator que é preciso levar em consideração e que influenciará direto na ocorrência ou não de um acidente levando em conta uma condição adversa que surge na pista. Se o condutor não estiver completamente atento, o tempo para reagir diante de um imprevisto é maior, e consequentemente o espaço percorrido para parar também será maior”, explica Pietsak.

Pneus

De acordo com a especialista, outro item que influenciará na frenagem do veículo é o estado e conservação dos pneus do veículo.



Veja como agir em caso de cortina de fumaça na via

Ver e ser visto é condição essencial para um trânsito seguro. E não estamos falando apenas em condições adversas de tempo como chuva forte ou neblina. Circula na internet um vídeo que mostra o que é possível acontecer quando o condutor entra com seu veículo em uma cortina de fumaça na via.

Técnicas de direção defensiva

Algumas circunstâncias podem comprometer a visibilidade e, para isso, existem técnicas que contribuem para evitar a ocorrência de acidentes em condições de baixa visibilidade em vias urbanas bem como rodovias.

De acordo com Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito, a ocorrência de fumaça na pista não é uma situação climática, mas provoca falta de visibilidade semelhante à causada pela neblina, com algumas diferenças importantes.

“A fumaça geralmente ocorre de maneira bem localizada. O problema é que não se sabe o que encontraremos dentro dela (caso do vídeo citado), nem qual é a sua extensão. Ou seja, deve-se evitar, sempre que possível, trafegar sob fumaça densa. Além disso, a fumaça pode provocar irritação nos olhos do condutor e problemas de respiração, como tosse ou sufocação, principalmente nos motociclistas, que estão sempre mais expostos”, explica Pietsak.

Ainda segundo a especialista, acidentes que ocorrem nessa condição adversa normalmente são gravíssimos e podem envolver diversos veículos (engavetamentos).

Para dirigir em situações de baixa visibilidade causada por NEBLINA e FUMAÇA em rodovias, alguns cuidados precisam ser tomados. Veja as orientações da PRF:

- Fechar os vidros;
- Diminuir a velocidade, mas sem freadas bruscas;
- Manter o farol baixo ligado. Além disso, nunca usar o farol alto nessas situações;
- Manter sempre uma distância segura em relação ao veículo que está à frente;
- Sinalizar qualquer mudança de direção;
- Não parar no acostamento, mas se precisar, parar o mais afastado possível da pista de rolamento e, após imobilizado, ligar o pisca-alerta;
- Jamais ligar o pisca-alerta com o veículo em movimento;
- Caso se deparar com uma cortina de fumaça, assim como a neblina, nunca parar sobre a pista e só fazer a travessia se houver visibilidade suficiente. Além disso, ligar o sistema de ventilação no modo recirculação para evitar que a fumaça entre no veículo.



Sinistros graves com ciclistas disparam na pandemia

A maior presença de ciclistas nas vias brasileiras já mostra seu efeito colateral: o total de sinistros graves com ciclistas no Brasil aumentou 11% em 2021, quando comparado a 2020. Em números absolutos foram 14.416 casos em 2020 e 16.070 em 2021. Preocupada com esse cenário, a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) está divulgando diretriz de conduta inédita para orientar os médicos especialistas e a todo o sistema de saúde com as melhores práticas no atendimento de sinistros envolvendo ciclistas. O objetivo da entidade é chamar a atenção para esse público e conscientizar a população dos riscos associados ao ciclismo.

“A Abramet, mais uma vez, cumpre seu papel de dar respostas aos temas mais importantes para a preservação da vida humana no trânsito”, afirma Antonio Meira Júnior, presidente da entidade.

“Um meio de transporte associado à saúde não pode tornar-se vetor de óbitos ou sequelas decorrentes de sinistros. Por isso, estamos trazendo este documento tão importante para orientar o médico do tráfego e todo o sistema de saúde”.

Segundo o documento, entre 2018 e 2020 o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, o Brasil registrou quase quatro óbitos de ciclistas por dia. Além disso, cerca de 55,8 mil ciclistas foram internados gravemente na rede pública entre 2018 e 2021, vítimas de sinistros de trânsito (80% do gênero masculino e 47% com idades entre 20 e 49 anos).

Em alguns estados, o número de internações praticamente dobrou em 2021. É o caso do estado de Goiás: aumento de 101% em relação ao ano anterior. Também chama a atenção o salto no número de sinistros graves envolvendo ciclistas nos estados do Ceará (44%), Sergipe (37%) e Rio de Janeiro (34%).

Outros dados oficiais levantados pela entidade mostram a evolução dos sinistros. Registros de 2020 da Polícia Rodoviária Federal (PRF), por exemplo, mostram que, só nas rodovias brasileiras, a colisão entre veículos e bicicletas vitimou 13.648 pessoas. Destas, 16% não sobreviveram. Outros 223 mil motociclistas e/ou ciclistas também sofreram queda nas pistas, com mais de 7 mil casos com desfecho fatal.

Panorama atualizado

Atividade incluída no plano de ação global da Organização Mundial de Saúde (OMS) 2018–2030, o ciclismo assim como sua prática regular estão associados a redução e prevenção de várias doenças. A bicicleta, entretanto, ganhou adeptos também como meio de transporte para atividade de trabalho e estudo. Estimulado pela pandemia da covid-19, o uso deste meio de deslocamento tornou-se opção



para profissionais que atuam com entregas. Dessa forma, aumentando a população que pedala nas cidades.

O Brasil possui a sexta maior frota de bicicletas circulando pelo mundo.

São 70 milhões de unidades, ficando atrás apenas de países como a China, a Índia, os EUA, o Japão e a Alemanha. Quarto maior produtor mundial, o país coloca no mercado cerca de 4 milhões de novas unidades por ano.

“O uso crescente da bicicleta como meio de transporte bem como o consequente aumento das lesões decorrentes desse tipo de deslocamento tornam essencial que nós busquemos as melhores e mais atuais evidências científicas, para orientar os usuários e estimular a formulação de políticas públicas para tornar mais seguro e saudável o uso da bicicleta no Brasil”, justifica Flávio Emir Adura, diretor científico da Abramet.

A nova diretriz apresenta um panorama que percorre as peculiaridades desse meio de transporte, esclarecendo inclusive a ausência de marcos legais que permitam um melhor monitoramento do seu uso. “Dos ciclistas não é exigido nenhum tipo de habilitação oficial. Ou seja, grande parte desconhece a legislação de trânsito e com frequência violam suas regras”, alerta o documento. “Sendo assim, a prática do ciclismo traz benefícios inequívocos. No entanto, medidas preventivas de sinistros têm que ser consideradas, sendo fundamental que os usuários sejam orientados quanto aos riscos”, destaca.

Fator de risco

O documento aborda o alto risco do deslocamento por bicicleta e aponta os mais frequentes

tipos de lesão nos sinistros envolvendo esse meio de transporte. “Por quilômetro percorrido, aqueles que se deslocam através de bicicletas têm oito vezes maior probabilidade de morrer em um sinistro de trânsito do que ocupantes de um veículo de passeio. Essa sinistralidade é superada apenas pelos deslocamentos a pé nove vezes e por motocicletas 20 vezes”, informa a Abramet.

“Nos sinistros graves e fatais, as lesões se devem a forças assim como acelerações superiores às que o corpo pode tolerar. (...) A probabilidade de uma lesão fatal de um ciclista aumenta 11 vezes quando colide com veículos a velocidades superiores a 64,4 km/h 16 vezes a 80,5 km/h”.

A diretriz também é esclarecedora quanto às ferramentas de prevenção de sinistros. O documento discorre sobre a importância, por exemplo, do uso de equipamentos como o capacete. Além disso, aponta os trajes mais adequados para que o transporte por bicicleta se torne mais seguro para o condutor. A Abramet orienta sobre como prover o atendimento à vítima do sinistro. Isso desde a mobilização do apoio de emergência até a passagem da vítima pelo serviço de saúde.

“Estamos trazendo esclarecimentos que são essenciais não apenas para o médico do tráfego e demais profissionais do sistema de saúde, mas principalmente para o cidadão”, avalia Flávio Adura. Conforme o diretor científico da entidade, quanto mais e melhor informada estiver a população, maiores serão os efeitos da educação para o trânsito. A consequência mais importante é a preservação da vida. *(As informações são da Abramet)*



CARTAS

RECÉM-HABILITADA

Achei super interessante a iniciativa da motorista recém-habilitada de Balneário Camboriú (SC) que escreveu o bilhete avisando que estava dando suas primeiras voltas com CNH. Realmente, não é fácil dirigir e aguentar motorista mal educado pelas ruas, sem perder a calma. Espero que tenham sido gentis com ela.

Mônica Oliveira – São José/SC

ESTUDO

Sem dúvida alguma a precariedade na mobilidade urbana e trânsito afeta negativamente a qualidade de vida e o bem-estar das pessoas, resultando na piora da saúde física e mental dos motoristas. Não precisava nem de estudo gringo. Basta ver o estado de nervos constante das pessoas seja no trânsito ou em qualquer lugar.

Joana Freitas – São Paulo/SP

CAMPANHA

Concordo totalmente com o presidente do MONATRAN! Mais uma campanha eleitoral em que nenhum candidato se manifestou sobre os desafios do trânsito e da mobilidade como bandeira. Uma vergonha! Verdadeiramente, omissos e indiferentes. Será que nunca perderam entes queridos no trânsito ou não leem os jornais?

Carlos Monteiro – Rio de Janeiro/RJ

AIRBAG

Que tristeza essa notícia do airbag assassino da Takata. O dispositivo que deveria proteger o usuário, está matando. Que tristeza meu Deus! E a família? Será que está sendo atendida? Que os órgãos competentes fiscalizem melhor estas questões e as empresas responsáveis sejam punidas com o rigor da Lei.

Jonas Cirimarco – Cuiabá/MT

VOTO LIVRE

Deus te ouça Dr. José Roberto! Tomara que o brasileiro tenha realmente redescoberto o Brasil. Precisamos consolidar este novo momento! Por favor, eleitor! Antes de digitar suas preferências, fiquem com um olho no passado e o outro no seu futuro e no de seus filhos e netos!

Simone Kraus – Campo Grande/MS

SEMANA NACIONAL

Confesso que sempre achei desnecessária esta história de Semana Nacional do Trânsito. Por que uma semana? Deveria ser o ano todo! Mas, por outro lado, melhor uma semana do que nada. Precisamos acelerar em muito essa trajetória para alcançarmos o objetivo proposto pela Organização das Nações Unidas (ONU) de reduzir em 50% o número de mortes no nosso trânsito até 2030.

Claudinei Belz – Curitiba/PR

GASTOS

Sinceramente, não sei o que está pior: se abastecer o carro ou fazer compras no supermercado. Mas é triste como nosso dinheiro está perdendo o seu valor. Isso sem falar no envelhecimento da frota visível nas estradas do nosso país. Onde iremos parar? Tenho medo do futuro.

Otávio Feliciano – Florianópolis/SC

CRIME

Concordo com a opinião do especialista Eduardo Cadore. Se a pessoa fugir do local do acidente, mesmo sem vítima, com a intenção de não ser identificada ou de não assumir os danos, ela estará cometendo crime de trânsito, conforme a legislação em vigor. Tem gente que se faz de desentendido pra não pagar por suas responsabilidades.

Cláudia Nogueira – Belo Horizonte/MG

CARRO ELÉTRICO

Acho muito bonita essa preocupação com meio ambiente mostrando os carros elétricos como opção viável. Mas, além de serem caros, ninguém fala sobre os prejuízos das baterias desses carros. Além disso, já vivemos uma crise energética somente com a utilização residencial e industrial, imagina quando migrarmos nossa frota para essa nova modalidade.

Joel Fernandez – Brasília/DF

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

Art. 180 Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

Estudo mostra que homens sofrem mais acidentes de trânsito que mulheres

Estudo realizado pela Unicamp a pedido da Zignet revelou um dado importante no que diz respeito à ocorrência de acidentes de trânsito no Brasil. Conforme o levantamento, os homens se envolvem muito mais em acidentes de trânsito do que as mulheres. O estudo levou em conta o período de junho de 2021 a julho de 2022.

Os dados fazem parte de uma pesquisa completa sobre o comportamento do trânsito no país, realizada pela Zignet, em parceria com a UNICAMP, baseada em dados de órgãos governamentais como a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), Detrans estaduais e o IBGE.

O censo contou com perguntas sobre infrações de trânsito bem como seus tipos de acidentes, frota de veículos e outras informações gerais que se abordou separadamente em

seqüência.

PERFIL DOS ACIDENTADOS

De acordo com o estudo, a proporção de acidentes de trânsito sofridos por homens é substancialmente maior do que os sofridos por mulheres. As diferenças mais explícitas se observa, por exemplo, nos tipos por queda (18.000 femininos contra 52.440 masculinos), colisão (68.039 femininos contra 192.643 masculinos) e colisão traseira (40.182 femininos contra 123.633 masculinos), além das diferenças em acidentes de tipos não informados, desconhecidos e de outros tipos.

Essa mesma tendência se manteve para as outras classificações de acidentes. Portanto, o sexo da vítima é uma variável importante para diferenciar principalmente quantidade de acidentes de trânsito.



TIPOS DE VEÍCULOS

Ainda conforme o estudo, descrevendo a frequência de acidentes por tipo de veículo nota-se algumas categorias bem acima das outras. Percebe-se que a proporção de veículos que sofreram acidentes foi sumariamente feita por automóveis (649.430), seguida de motocicletas (234.016) e caminhonetes (102.889). Além disso, houve uma quantidade significativamente grande de dados faltantes ou não informados.

Com relação à frequência de acidentes pelos dias semanais, observa-se uma tendência maior de casos na sexta-feira e sábado e com

menor tendência no domingo. Houve o registro de 307.436 ocorrências na sexta, 277.057 no sábado e 206.838 no domingo.

FAIXA ETÁRIA

Analisando os dados sobre a frequência de acidentes de acordo com faixa etária e segmentação por gênero, novamente é visto que o número de acidentes de trânsito envolvendo homens é maior em todas as faixas etárias comparado ao gênero feminino. No aspecto etário, as faixas entre -18 e 24 anos até 40 e 49 anos – são as que concentram a maior proporção de acidentes de trânsito. *(Com informações da Assessoria de Imprensa)*

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



Transporte público: o mais novo jogo de azar

Jogos de azar são jogos nos quais os que têm sorte são os que ganham com o azar dos outros jogadores, devido à diferença de probabilidades entre a sorte e o azar. Como as chances da sorte são escassas, são muitos mais os que têm azar, daí que tais jogos são sustentáveis através das perdas dos jogadores que financiam os que vão ter a sorte. E o que jogo de azar tem a ver com o transporte público? Você já vai entender.

Não é nenhuma novidade que o transporte público passa por uma profunda crise. Ele vem perdendo passageiros há anos consecutivamente e precisa urgentemente de novas fontes de financiamento. Mas a notícia da aprovação do projeto de lei nº 009/22 no último dia 1º de Junho pela Câmara Municipal de Porto Alegre, confesso, me deixou um tanto preocupado com os caminhos tomados pelo executivo. O projeto em questão visa a criação de uma Loteria Municipal. Além disso, tem como objetivo incrementar receitas para a qualificação e redução

dos custos do sistema de transporte coletivo.

Desde 2015, quando se aprovou a Emenda Constitucional 90, de autoria da deputada federal Luiza Erundina (PSOL-SP), o transporte passou a ser um direito social. Ou seja, assim como são a saúde e a educação.

No entanto, é necessário que haja a regulamentação para que a emenda comece a valer na prática. Atualmente, segundo estudo produzido pelo Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc), os usuários arcam com quase 90% da receita do sistema de transporte público urbano no Brasil.

A partir disso, fico me perguntando: quem é o maior público usuário de jogos de loteria no nosso país? De acordo com estudo recente o perfil dos apostadores de Loteria no Brasil, que apontou que 51% dos apostadores tinha renda pessoal de até R\$ 2.800,00 mensais, aproximadamente. Ou seja, mais da metade dos usuários são de baixa renda.

Não é preciso refletir profundamente para perceber quem vai seguir financiando o sistema de transporte...

O que me faz lembrar de uma clássica cena do Chaves. Nela, o personagem fica incumbido por cuidar de uma banca de churros e acaba comprando dele mesmo.

Espero sinceramente estar errado, mas receio que essa proposta venha a contribuir com pouco (ou nada) para reduzir a crise do transporte público. E que, infelizmente, o transporte público parece estar longe de deixar de ser um “jogo de azar”. Nele, ao contrário dos tradicionais, poucos financiam seu próprio bolão. Mas nesse, na hora de receberem seu “prêmio”, os apostadores são deixados à própria sorte.

* Formado em Psicologia pela Unisinos, atua desde 2009 como Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte na EPTC, órgão Gestor do trânsito na cidade de Porto Alegre.

Sexta-feira é o dia que mais acontecem acidentes de trânsito no Brasil

Um novo levantamento revelou um dado importante no que diz respeito à frequência de acidentes por dias da semana. Sexta-feira e sábado são os dias que mais acontecem acidentes de trânsito no Brasil. Em contrapartida, o domingo é o dia em que há menor ocorrência de sinistros.

Os dados fazem parte de uma pesquisa completa sobre o comportamento do trânsito no Brasil, realizada pela Zignet, em parceria com a UNICAMP, baseada em dados de órgãos governamentais como a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), Detrans estaduais e o IBGE.

Conforme o estudo, que levou em conta o período de junho de 2021 a julho de 2022, é possível observar uma tendência maior de casos de acidentes na sexta-feira e sábado, além de uma menor frequência no domingo, com 307.436 observações na sexta-feira, 277.057 no sábado e 206.838 no domingo.

Analisando os dados sobre a frequência de acidentes de acordo com a faixa etária e o gênero, novamente é visto que o número de acidentes com pessoas do gênero masculino é maior em todas as faixas etárias. Focando apenas na questão etária, as faixas entre 18 e 24 anos até 40 e 49 anos são as que concentram a maior proporção de acidentes de trânsito, em ambos os gêneros.

Por que a maioria dos acidentes ocorre na sexta-feira?

De acordo com Anna Maria Garcia Prediger, instrutora, especialista e coordenadora em cursos de formação de profissionais da área de trânsito, que já pesquisou muito sobre o tema, existem questões comportamentais que podem contribuir com essas fatalidades. “Sexta-feira é o dia de início da folga da maioria das pessoas. É nesse dia que o pessoal relaxa e que também ocorrem os encontros sociais, a balada, o happy hour, o barzinho, etc. Esse “relaxamento” por si só já pode provocar a perda de atenção e do foco no trânsito”, comenta.

No entanto, conforme a especia-



lista, o que leva mesmo a sexta-feira ganhar esse triste prêmio, é o alto consumo de bebidas alcoólicas neste dia.

“O álcool é lícito, mas não deixa de ser uma droga e como toda droga afeta o sistema nervoso central. Por mais tolerante que a pessoa seja, acaba afetando pelo menos a concentração e atenção necessária para uma condução segura”, explica Prediger.

A especialista ressalta, ainda, que mesmo sabendo que é proibido beber e dirigir, muitos brasileiros não respeitam a regra. “Essa droga, além de lícita, é altamente social, e nas rodas de amigos, acaba sendo

quase uma exigência que todos a consumam. E muitas pessoas acabam bebendo, mesmo sabendo que é proibido para a condução de um veículo, por conta dessa pressão social”, finaliza.

O estudo

O estudo denominado Censo Brasileiro de Trânsito, da Zignet/Unicamp, traz informações sobre, por exemplo, as principais infrações de trânsito cometidas, a frota atual de veículos no Brasil, os acidentes de trânsito, detalhes sobre os condutores habilitados, entre outras.

“Analisamos os acidentes de trânsito registrados no Brasil, utilizando

como base um grande banco de dados do Governo Federal, que engloba diversas variáveis importantes para o entendimento desse estudo”, afirmam os organizadores.

Além do estudo completo, a UNICAMP e a Zignet criaram um painel de consultas com informações exclusivas sobre o comportamento do trânsito no Brasil. É um painel interativo que disponibiliza os dados mais recentes sobre o trânsito brasileiro.

Atualizada semestralmente, a ferramenta é inovadora. Isso porque ela permite o cruzamento de dados para uma busca detalhada, de acordo com a necessidade de quem está realizando a pesquisa.

O usuário pode selecionar um período assim como pesquisar as seguintes informações:

- quantidade de infrações mais aplicadas, por tipo e estado;
- frota total de veículos por tipo e estado;
- quantidade de habilitações por estado, categoria, gênero bem como faixa etária;
- número de acidentes por estado, tipo de veículo assim como gravidade;
- Entre outras informações sobre o trânsito.

