



Todos por um trânsito mais humano e seguro



LIVES DO MOVITRAN - 2020

ELABORAÇÃO:



EBOOK
1ª EDIÇÃO
PARTE 1

Índice

Introdução	02
Capítulo 1 - Detran - ES e o maio amarelo	09
Capítulo 2 - Ações para um trânsito mais seguro	14
Capítulo 3 - Segurança de trânsito e o cenário pós covid 19	21
Capítulo 4 - Impactos do trânsito no meio ambiente	26
Capítulo 5 - Responsabilidades no trânsito em defesa da vida	33
Capítulo 6 - Transporte Seguro de Rochas	38
Capítulo 7 - Cultura de Segurança de Trânsito	43
Capítulo 8 - Como a inteligência artificial pode ajudar o trânsito	48
Capítulo 9 - Políticas Públicas de Segurança e Mobilidade do Trânsito	53
Capítulo 10 - Mobilidade ativa e a experiência de pedalar pela cidade	58
Capítulo 11 - Direção e sono: combinação perigosa	64
Capítulo 12 - Gestão de segurança do trânsito no transporte rodoviário de cargas	70
Capítulo 13 - Programa Vida no Trânsito	75
Capítulo 14 - Os desafios da mobilidade para pessoas com deficiência visual	81
Capítulo 15 - Segurança no Transporte com Motocicleta	86
Capítulo 16 - Principais desafios do trânsito de Cariacica	91
Capítulo 17 - A análise das regras do novo código de Trânsito Brasileiro	96
Capítulo 18 - A importância das “rodovias que perdoam” para o trânsito mais seguro	103
Capítulo 19 - A Influência das Leis de Trânsito no Comportamento dos Motoristas	109
Capítulo 20 - A importância da estatística em prol do trânsito seguro	114
Capítulo 21 - Os pilares educação e saúde : A proposta SEST SENAT	120
Capítulo 22 - Programa de prevenção de acidentes da ECO 101	125

Ficha Técnica

DIRETORIA

Presidente: Jerson Antonio Pícoli

Vice-Presidente: José Antonio Fiorot

Suplente: Vansionir Paganini

Vice-Presidente Setorial: Luiz Antonio Pretti

Suplente: Eduardo Martins Carlette

Diretor-Administrativo: Liemar José Pretti

Suplente: Jose Geraldo Valadão

Diretor-Financeiro: Kaumer Chieppe

Suplente: Fabio Couto de Araújo Cançado

CONSELHO FISCAL

Presidente do Conselho Fiscal: Joceny Scheidegger Callenzane

Suplente: Jersilio Cipriano

Membro Efetivo: Adi Silva Gama

Suplente: Darcy Ferreira da Silva

Membro Efetivo: Geraldo Bertollo

Suplente: Heber Guimarães Sobrinho

DELEGADO REPRESENTANTE JUNTO A CNT

Efetivo: Jerson Antonio Pícoli

Suplente: José Antonio Fiorot

Coordenação Geral

Edinaldo Loureiro Ferraz

Superintendente FETRASTRANSPORTES

Eng. André dos Santos Cerqueira

Consultor de Segurança de Trânsito

CEO Bauer Engenharia

Revisão de Texto

Anna Carolina Passos

Leonardo Sales de Azevedo

Layout e Edição

Mateus Fiuza

CEO Hyperfy

Eng. André dos Santos Cerqueira

Transcrição de vídeo para texto

Mateus Fiuza

Leonardo Sales de Azevedo

Ronivon Farani

João Paulo Lamas

Rodrigo Lacerda

Thiago Viana

J. Pedro Corrêa

Robson Cecon

Editorial

A FETRANSPORTES está sendo pioneira em incentivar e congregar ações em prol do trânsito mais humano e seguro. Em conjunto com diversas entidades públicas e privadas do nosso Estado, através do Movitran – Movimento Capixaba para Salvar Vidas no Trânsito, busca a máxima sinergia de atuação em sete pilares estratégicos: gestão, saúde, educação, esforço legal, segurança viária, segurança veicular e resposta à emergência.

O Movitran tem realizado diversas ações para conectarmos sociedade e lideranças nesta nobre causa. No ano passado, com a pandemia, todos nós tivemos que nos reinventar e inovar. E foi assim que lançamos as lives no Instagram do Movitran! Ao todo, realizamos 41 entrevistas inéditas com autoridades locais e de repertório nacional.

E o sucesso foi tão grande que surgiu a ideia de repercutir ainda mais o rico e vasto conteúdo, com uma força-tarefa para transcrever os vídeos em formato de texto aqui neste E-Book.

Nesta 1ª Edição, estamos trazendo em primeira mão um resumo dos pontos marcantes de 22 das 41 lives.

Mas não vamos parar por aqui. Em breve, novas edições – e mais informação e conhecimento! – também serão disponibilizadas.

Boa leitura a todos!

GUIA DE LIVES COM PROFISSIONAIS DO TRÂNSITO



Jerson Antonio Picoli
Presidente
Fetransportes



Dr. Edinaldo Ferraz
Superintendente da
Fetransportes

Coordenação Geral



Eng. André Cerqueira
Consultor em Segurança de
Trânsito da Fetransportes

A FETRANSPORTES, diferente dos anos anteriores, não realizou o Seminário de Segurança de Trânsito, em parceria com o MOVITRAN, do qual a Federação tem sido âncora/parceira, juntamente com representantes de mais de 40 órgãos públicos e privados do nosso Estado, por conta da pandemia. A realização desse evento deveria ocorrer no mês de maio, homenagem e ação que se faz ao “maio amarelo”, divulgando um trabalho em prol de um trânsito mais humano e seguro para todos. Logo, o MOVITRAN, decidiu lançar mão de realizações de “lives” com presença de especialistas e de todos os profissionais que se interessam em discutir ações e difusão de conhecimentos voltados para um trânsito mais humano, eficaz e seguro. Iniciamos a nossa “live” no dia 30 de abril e muitos especialistas, inclusive de outros Estados, nos deram grandes contribuições para nossa causa, fazendo ressoar o grito de todos que lutam para que não ocorram tantas mortes no trânsito. Nesse diapasão, estamos levando ao conhecimento de todos esse primeiro e-book que compreende apresentações de 22 profissionais que participaram das “lives”. A segunda edição já está em desenvolvimento. A FETRANSPORTES, em apoio ao MOVITRAN, assumiu o fraterno e indispensável compromisso de lutar para que tenhamos um trânsito mais humano e seguro e essa é uma forma de mostrar ideias e caminhos que podem ser por todos trilhados.

Somos um Movimento Vivo, que tem por único objetivo gerar conhecimento, consciência e ação para que todos nós tenhamos um futuro melhor em nosso trânsito. Um local, onde possamos conviver em harmonio, respeito e gentileza ao próximo. Todos os integrantes do Movitran são voluntários de uma causa nobre. Nas Lives entrevistamos autoridades nacionais, locais e integrantes deste grande time, formado pelos melhores especialistas em trânsito do nosso estado.

A transmissão de áudio para texto tem por objetivo fortalecer os diversos conhecimentos acerca dos temas. É preciso reverberar todo esse conhecimento. Pois isso pode salvar vidas no trânsito!!!



Há mais de 30 anos fortalecendo o transporte e promovendo a sustentabilidade logística do Espírito Santo, a FETRANSPORTES busca constantemente o fortalecimento da representação do setor de transportes e logística.

Redes sociais:



instagram

<https://www.instagram.com/fetransportes/>



https://www.youtube.com/channel/UCseEMck_i0B3VWgdSJgq0VQ



O MOVITRAN é o Movimento Capixaba para Salvar Vidas no Trânsito, que espelha os princípios e diretrizes do Programa Nacional para Redução de Mortes e Lesões no Trânsito(PNATRANS), instituído pela Lei Federal nº 13.614/2018, reúne entidades públicas da União, dos Estados e Municípios, além de empresas privadas e entidades sem fins lucrativo. O MOVITRAN visa a promoção do conhecimento, consciência e ação em prol da segurança no trânsito nas rodovias federais, estaduais e vias municipais do Estado do Espírito Santo.

Redes sociais:

 **@movitran**

CAPÍTULOS

Capítulo 1

Detran-ES e o Maio Amarelo

Transcrição e edição: Mateus Fiuza



https://www.instagram.com/p/CAGu0aFD_4Q/

Givaldo Vieira

Formado em Direito pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes), advogado e mestrando em Administração Pública (Fucape), o atual diretor geral do Detran|ES tem mais de 20 anos de experiência em gestão pública, com atuação nas esferas federal, estadual e municipal. Foi deputado federal, vice-governador e coordenador do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Espírito Santo, secretário de Estado e secretário municipal.



Totalmente digital

A esmagadora maioria dos serviços do Detran|ES já pode ser solicitada ou executada de forma eletrônica, graças à transformação digital da instituição.

Com exceção da transferência de veículos e emplacamento, todos os demais serviços estão disponíveis no site do Órgão para que o cidadão não precise se deslocar até as suas unidades.

O meio digital foi, inclusive, a estratégia de comunicação que o Detran|ES adotou para realizar ações do Maio Amarelo em 2020 no Espírito Santo. Pensando no potencial de alcance, compartilhamento, engajamento e a impossibilidade de contato, em função da pandemia do novo coronavírus, a campanha do mês de conscientização sobre os riscos do trânsito focou nas redes sociais.]

As diversas atividades realizadas no Maio Amarelo também contribuíram bastante para a prevenção de acidentes, pois possibilitaram o investimento em políticas públicas a partir de dados estatísticos coletados sobre aqueles que interagiram com as ações, além de ter fortalecido a presença digital da instituição perante à sociedade.

Habilitação na pandemia (COVID-19)

Aos poucos, adotando inovações e medidas de segurança como o agendamento on-line para redução de aglomerações, distanciamento social e individualização de equipamentos, os procedimentos de Habilitação, como a prova teórica e prática, foram retomados em abril de 2020, que contou também com o início das aulas teóricas remotas, uma inovação do Detran|ES para o Brasil, além do retorno dos procedimentos de Veículos, Infrações e Penalidades nas agências.

Programa Força pela Vida

O programa integrado de fiscalização e educação de trânsito, coordenado pelo Detran|ES, e que reúne diversas instituições federais, estaduais e municipais, fortaleceu as ações para coibir ilícitos nas vias com foco na redução de acidentes e em defesa da vida das pessoas. Um comitê estratégico, também integrado, executa a gestão de todas as ações, associado a um setor operacional formado pelas instituições participantes.

Registrar é preciso

Com a digitalização do setor de fiscalização, o objetivo é que todo acidente de trânsito que acontecer no Espírito Santo tenha um registro imediato e com dados disponibilizados online. O Observatório do Trânsito do Detran-ES, por meio desses dados enviados por órgãos como SAMU e PRF, dentre outros, conseguirá avaliar impactos sobre previdência, DPVAT e outras análises.

“Todo o fluxo desses dados em caso de acidentes, estarão integrados para seguir as informações da vítima em sua trajetória, podendo rastrear todo o acidente e seus impactos.”

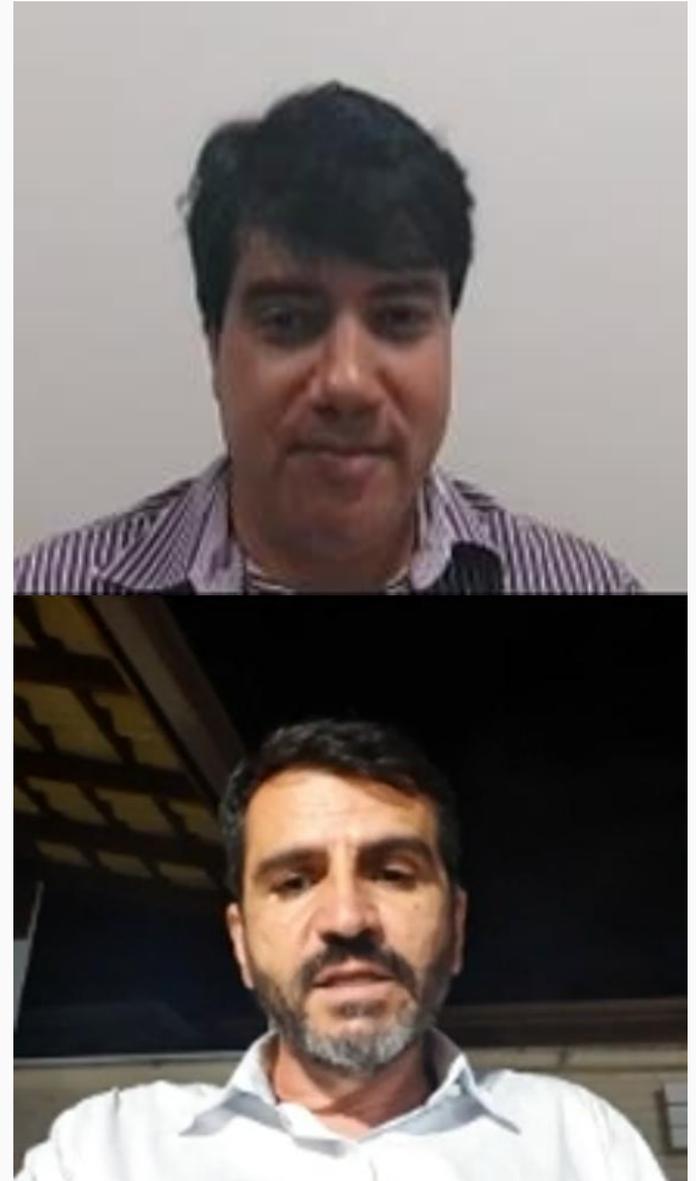
Comentário do ouvinte

Escola Pública de Trânsito

A Escola Pública de Trânsito e Qualificação e Educação, que será coordenada pelo Detran|ES, está sendo estruturada para educar novos alunos e professores contando com o suporte de um corpo técnico especializado. A ideia é potencializar o alcance da educação no trânsito nas escolas para que seja trabalhada desde as séries iniciais, e também junto às empresas credenciadas a partir de uma grade de aulas com foco na criação de projetos e participação em diversos cursos, como Mecânica Básica e Direção Segura, dentre outros.

Qualificação e educação

Todos os profissionais envolvidos e capacitados na formação de trânsito deverão retornar o investimento na forma de criação de atividades pedagógicas nas salas de aula, divulgação e criação de teses e artigos. O estímulo à pesquisa junto à academia também é um foco, já que existem poucos estudos na área no Estado. Os projetos e estudos criados terão impacto futuro em ações preventivas para proteger a vida das pessoas nas vias.



Capítulo 2

Ações para um trânsito mais seguro

Transcrição e edição: Pâmela Santos



<https://www.instagram.com/p/CAYyi5nDmOJ/>

Pâmela Santos

Coordenadora de educação para o trânsito da cidade de Vila Velha no ano 2020.



Direito de todos

O Art. 74 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz que “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT)”

Totalmente integrada nesse sistema, ao longo dos anos, a Prefeitura Municipal de Vila Velha, por meio da Secretaria de Defesa Social e Trânsito (SEMDEST), vem desenvolvendo políticas de educação e segurança no trânsito para as mais diversas faixas etárias, ou seja, da Educação Infantil ao Ensino Superior. São realizadas atividades educativas de trânsito voltadas para ciclistas, motoristas e pedestres, além de ações educativas e informativas nas vias para o público em geral. Nas palestras, oficinas e ações de rua, são abordados aspectos de educação, segurança e cidadania.

Ações para um trânsito mais humano e seguro foi o tema da conversa com a coordenadora de educação para o trânsito da prefeitura de Vila Velha, Pâmela Santos. Ela destacou as ações direcionadas às crianças e os ótimos resultados colhidos no município.

Crescimento de Vila Velha

Segundo o IBGE, Vila Velha cresceu muito! A estimativa populacional da cidade em 2020 foi de 501.325 mil habitantes, densidade de 2 mil pessoas por km². A cidade possui zonas de conflitos, com muitos cruzamentos, como na região dos bairros Glória, Aribiri e Itaparica. São inúmeros cruzamentos e muitos pedestres transitando. Porém, mesmo com esse cenário, Vila Velha conseguiu reduzir o número de acidentes ao longo dos anos.

Como vemos o trânsito e quais os planos para o próximo ano?

Vila Velha tem uma mobilidade ativa forte. Para conhecimento, a mobilidade ativa, também denominada de mobilidade suave ou mobilidade não-motorizada, é uma forma de mobilidade para transporte de pessoas e em alguns casos de bens, que faz uso unicamente de meios físicos do ser humano para a locomoção, como o uso da bicicleta. Vila Velha possui uma malha cicloviária extensa, que vai da Glória até a orla da praia, chegando à Barra do Jucu. E com a quantidade de ciclistas e pedestres aumentando, a malha cicloviária cresce junto.

Plano de mobilidade

A Prefeitura de Vila Velha apresentou seu Plano de Mobilidade e Acessibilidade, que propõe 146 ações para melhorar a circulação viária. Entre as prioridades estão o investimento no incentivo a transportes não motorizados, como as bicicletas. Ainda neste ano, a cidade inicia obras que vão garantir mais 20 km de ciclovias no município. Os recursos chegam a US\$ 34 milhões e preveem, ainda, pavimentação e drenagem de 30 km de vias. Segundo a secretária de Desenvolvimento Urbano e Mobilidade, Caroline Jabour, as novas ciclovias devem ligar as já existentes às vias principais para dentro dos bairros.

“Vila Velha é uma cidade plana e muito aprazível para locomoção em bicicleta. Já é um modal muito utilizado e por isso está entre as principais metas do plano.”

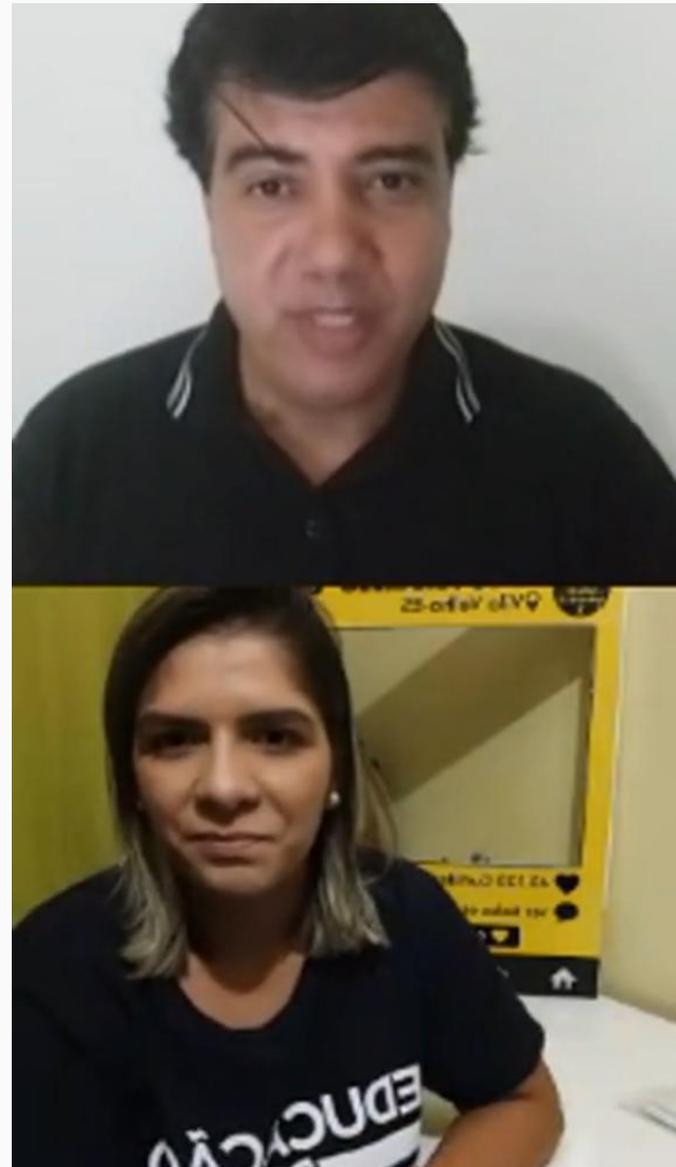
Caroline Jabour
Secretária de Desenvolvimento Urbano e
Mobilidade

Outras medidas

O PlanMob prevê ainda a expansão do Bike VV e visa também a integração com o Sistema Transcol. Outra prioridade é reduzir os impactos de transportes de cargas no município. No caso do transporte individual, a prefeitura pretende aumentar os estacionamentos nos principais centros urbanos e melhorar o desempenho do tráfego, otimizando os semáforos e possíveis mudanças de circulação em pontos críticos.

Parceria: Educação para o Trânsito e Guarda Municipal

Na Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito funcionam vários setores como Transportes, Guarda Municipal, Defesa Civil, Salvamar e a Engenharia de Trânsito, a qual a coordenação de educação para o trânsito está inserida, pelo menos por enquanto, pois com a mudança de prefeito tudo indica que isso será alterado. Logo, Guarda Municipal e Educação para o Trânsito são setores diferentes, mas que conversam entre si, como foi dito na live. Por muitas vezes, o trabalho da educação necessita do apoio da guarda, seja na segurança ou realizando a ação em conjunto, como na blitz educativa, entre outras situações.



Programa Força Pela Vida

A operação integrada “Programa Força pela Vida”, iniciativa do Governo do Estado, realiza operações educativas e fiscalizadoras de trânsito com foco em temas ligados à Lei Seca, motociclistas, transporte clandestino, transporte de blocos e chapas de rochas ornamentais, irregularidades no transporte escolar e furto e roubo de veículos. O objetivo principal da iniciativa é prevenir acidentes buscando a proteção da vida no trânsito.

Compõem o Comitê Integrado que planeja e executa as operações: Detran-ES, Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social (Sesp), Corpo de Bombeiros, Polícia Militar, Polícia Civil, Secretaria da Saúde (Sesa), Guardas Municipais, Educação para o Trânsito (PMVV), Departamento de Edificações e de Rodovias do Espírito Santo (DER-ES), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Conselho Estadual de Trânsito (Cetran), Instituto de Pesos e Medidas (Ipem-ES) e Ceturb-ES.





Capítulo 3

Segurança de trânsito e o cenário pós-Covid 19

Transcrição e edição: Thiago Viana



<https://www.instagram.com/p/CAqygQmjz6r/>

Victor Pavarino

Graduado em Sociologia e licenciado em Ciências Sociais pelo Instituto de Ciências Humanas, Mestre em transportes, atuou em órgãos gestores de transporte, trânsito e saúde em nível estadual e federal. Consultor na OMS e atua na unidade técnica de determinante de saúde de doenças não transmissíveis e saúde mental da OPAS – Organização Panamericana da Saúde



O cenário de acidentes no Brasil

Dados de anos anteriores do DATASUS apontam uma queda na mortalidade de acidentes de 15% a partir de 2012

Apesar de não ser a diminuição esperada, a redução é comemorável e mostra o fruto de um trabalho de prevenção. Um dado não surpreende: o maior número de casos mortais é referente a acidentes de motociclistas, uma verdadeira pandemia.

Falando em pandemia, a redução de acidentes durante o período de quarentena, mesmo existindo, não acompanhou proporcionalmente a redução do tráfego por conta do isolamento social.

Declaração de Estocolmo

A carta firmada entre os países membros da terceira Conferência Mundial Global de Segurança Viária remete às conferências anteriores e visa um compromisso do tema segurança viária com o desenvolvimento sustentável e interdisciplinaridade que envolve a questão. Trouxe um olhar para a infraestrutura e desenho urbano como um fator essencial para a redução de acidentes.

Mobilidade ativa x coletiva

Um dos grandes desafios é integrar os arranjos de mobilidade. Modais de mobilidade ativa, como uso de bicicletas, acabam disputando espaço com modais coletivos, como o ônibus.

Balanço da Década de Ação da ONU

Um dos grandes ganhos que podemos pensar dessa década de ação é justamente chamar os estados membros para um compromisso. A cobrança do Brasil baseada em uma meta move as ações de segurança do trânsito.

“Não me espanta o índice de mortalidade de acidentes com motociclistas, porém, um dado no Espírito Santo, que é estranho, trata do crescimento de acidentes envolvendo pedestres, sendo que no resto do País esse número caiu”

Victor Pavarino

Saldo de 2020, ano da pandemia

O saldo é positivo, ainda que muito distante do que foi vislumbrado. De positivo, podemos destacar o tema trânsito e mobilidade ter sido pautado de forma sem precedentes, já que até os anos 2000 era um problema e agora se tornou uma questão, além do estímulo do compromisso com a causa, como já foi falado. De negativo, não podemos desprezar a não estabilização do número de mortes no trânsito.

A notícia boa e a (também) ruim

O dado bom é que comparado ao esperado para 2020 temos uma redução do número de mortes para 1,35 milhão de mortes. O dado terrível é que temos 1,35 milhão de mortes. Precisamos comemorar as vidas salvas que são em torno de 500 mil, mas temos muito por fazer. O dado não é positivo por si só.



Capítulo 4

Impactos do trânsito no meio ambiente

Transcrição e edição: João Paulo Lamas



<https://www.instagram.com/p/CA80xtJDCGP/>

João Paulo Lamas

Coordenador pela FETRANSPORTES do Programa Despoluir, da CNT, SEST SENAT, no Espírito Santo



Despoluir contribui para a saúde do trânsito

O Programa Despoluir realiza inspeção veicular ambiental por meio de aferições de fumaça realizadas em frotas a diesel de todo o Brasil e no Espírito Santo esse trabalho possui 97% de aprovação

Quando falamos em meio ambiente, rapidamente fazemos uma associação ao trânsito. Criado em 2007, o Programa Despoluir realiza várias ações, sendo a de maior destaque a Avaliação Veicular Ambiental. Ela tem o propósito de melhorar a qualidade do ar, cuidar da saúde dos trabalhadores e estimular o uso racional de combustíveis. São aferições de fumaça que fazemos nas frotas de todo o Brasil. Durante esses anos de atuação no Espírito Santo, o Despoluir teve mais de 97% de aprovação e isso traz para o trabalhador e para a sociedade um ganho fantástico de qualidade de vida. Percebemos a satisfação do empresário e do caminhoneiro autônomo em fazer parte do programa. São mais de 25 federações operando o Despoluir no cenário nacional e mais 100 técnicos atuando no controle das emissões.

GUIA DE LIVES COM PROFISSIONAIS DO TRÂNSITO

300 mil testes de fumaça

A atuação do Programa Despoluir no Espírito Santo completou 13 anos em 2020 e nesse período foram realizados mais de 300 mil testes de fumaça. Sabe o que isso representa? Um ganho aproximado de 166 milhões de litros de combustível economizados com a contribuição do Despoluir.

443 mil toneladas de CO₂

Esse trabalho desenvolvido junto às empresas de transporte tem conseguido grandes feitos em favor do meio ambiente. Para exemplificar melhor, vamos mostrar números que causam um impacto gigantesco para manter o ar mais limpo. Estima-se que deixaram de ser emitidos na atmosfera cerca de 9.960 toneladas de material particulado e 443 mil toneladas de CO₂, e isso é sinônimo de qualidade de vida para os capixabas.

Empresas estão engajadas

O comprometimento das empresas aumenta consideravelmente com relação às questões de segurança e manutenção dos veículos quando ela adere ao Programa Despoluir. Preocupações que antes não existiam passam a fazer parte de sua rotina com o nosso acompanhamento. Esse engajamento traz resultados positivos para todo mundo.

“Em 2020, mesmo com a pandemia do novo coronavírus, o Programa Despoluir atendeu mais de 6 mil empresas e autônomos do setor de transportes em todo o Brasil”.

Luciana Ferreira (Sest Senat)

Prêmio QualiAR

O QualiAR é um prêmio anual, lançado em 2003 pelo presidente da Fetransportes, Jerson Picoli, e serve como um incentivo extra para que as empresas tenham uma frota totalmente aferida. Em outras palavras, é um prêmio à responsabilidade ambiental. O evento sempre ocorre no mês de agosto e as empresas inscritas precisam ter quatro aferições anuais em cada veículo, com 100% de aprovação. De acordo com o índice de opacidade elas podem ser premiadas nas categorias Ouro, Prata ou Bronze. Temos uma adesão muito grande e as empresas trabalham sempre em prol de conquistar o troféu na maior categoria.

Esforço recompensado

Ser vencedor do Prêmio QualiAR é muito importante para as empresas. Isso mostra que elas estão fazendo a diferença em favor do meio ambiente. Gostaria de destacar que é gratificante notar o esforço do pessoal da manutenção, que cada vez mais tem se empenhado para manter os veículos dentro dos padrões exigidos e assim conseguir baixíssimos índices de opacidade.



Aferição trimestral

No Espírito Santo, as aferições do Despoluir são feitas, rigorosamente, a cada três meses. A equipe possui sistema próprio que gera um alerta para as empresas sobre o momento de realizar os testes de fumaça. Em caso de veículo reprovado, a empresa é avisada novamente para que faça a correção e, em seguida, novo teste é realizado. Não queremos ver nenhum veículo parado. O objetivo é manter a frota atuando com perfeição .

Trânsito mais leve

Ter um trânsito com mais fluidez implica em uma série de fatores, mas podemos destacar que um deles é a troca do veículo individual pelo coletivo. Um ônibus transporta pelo menos 40 passageiros e isso impacta também na emissão de poluentes, já que vários outros veículos deixaram de circular e lançar na atmosfera uma grande quantidade de CO₂. Precisamos pensar nessas alternativas se quisermos diminuir as emissões de gases e conquistar um trânsito mais seguro.

Adesão no ES

Apesar do Despoluir ser um programa consolidado no Brasil inteiro, ainda há um caminho enorme para percorrer. É um trabalho de conscientização que ainda precisamos ampliar. Aqui no Espírito Santo, todas as grandes empresas e grandes frotistas fazem os testes conosco. Temos também uma parceria muito boa com os autônomos.

Porém, existe uma certa dificuldade em fazer os pequenos empresários participarem do programa. Precisamos buscar maior adesão de micro e pequenas empresas e tenho certeza que logo vamos conquistá-los.

Capítulo 5

Responsabilidades no trânsito em defesa da vida

Transcrição e edição: Josimar Amaral



<https://www.instagram.com/p/CBB-R1rDVmD/>

Josimar Amaral

Especialista em direito, educação, logística, transporte e segurança no trânsito. Especialista em Logística e Transportes.

Coach integral sistêmico, professor de pós-Graduação e Instrutor técnico e examinador CFC.

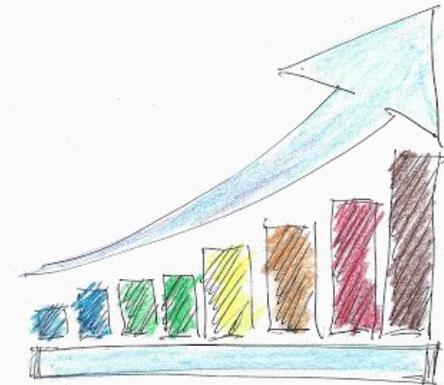


Evolução do Código de Trânsito

A avaliação da evolução do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com destaque para as atribuições, competências e os objetivos do Sistema Nacional de Trânsito

Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das suas respectivas atribuições, ressaltando a importância da padronização dos critérios técnicos e administrativos para a execução das atividades de trânsito.

Dentre as quais a educação para o trânsito, uma das principais ações sugeridas pelos profissionais e especialistas atuantes nas mais diversas áreas de trânsito, como fator primordial para a formação de uma cultura humanizada e responsável, capaz de transformar o cenário adverso em razão das ocorrências trágicas produzidas nas vias terrestres País afora.



O Código de Trânsito Brasileiro apresenta competências que ao longo dos 23 anos de vigência nunca foram praticadas por parte dos órgãos responsáveis, principalmente quando se trata da educação para o trânsito. Lamentavelmente, muitos fingem o desconhecimento e insistem em não cumprir as atribuições elencadas no Capítulo VI do referido Diploma Legal, que, se aplicadas, proporcionaria a construção de valores na sociedade brasileira por meio do desenvolvimento dos elementos da cidadania que envolvem as ações humanas praticadas nas unidades de ensino e, conseqüentemente, percebidas quando da utilização do espaço coletivo, denominado ambiente do trânsito.

Integração necessária

É necessária a integração dos entes públicos que detêm a legitimidade para o exercício das suas atribuições em favor da coletividade. Dessa forma, o discurso genérico sobre a educação para o trânsito deveria ser substituído por ações responsáveis daqueles que têm o dever de fazer, mas fingem não saber, se esforçam para não fazer e acreditam no discurso evasivo de parte da politicagem que se apossa dos órgãos de trânsito, sem a devida capacidade técnica para exercerem funções administrativas essenciais à garantia da segurança no trânsito, sem o devido respeito à dignidade da pessoa humana, sem o compromisso do cumprimento dos princípios constitucionais que determinam a legalidade na prática do ato perfeito.



Responsáveis pelo Sinistro

Não podemos atribuir a responsabilidade somente aos condutores e muito menos à administração, mas sabemos da importância de cada um assumir a responsabilidade e unirmos forças para minimizarmos as consequências dessa guerra insana, agora denominada Sinistros de Trânsito, que acomete milhões de família todos os dias nas vias mundo afora.

“Parabenizo o especialista em Trânsito e grande referência em segurança viária André Cerqueira pela brilhante condução da programação estabelecida pelo Movitran no sentido de ampliar as atuações que versam pela defesa da vida nas ações praticadas no trânsito.”

Josimar Amaral



Capítulo 6

Transporte Seguro de Rochas

Transcrição e edição: Mateus Fiuza



<https://www.instagram.com/p/CBUAQx9DatI/>

Celmo de Freitas

Executivo do Sindrochas, administrador pós-graduado em Gestão Empresarial, com 25 anos de experiência em gestão, diretoria, atuando em administração geral e interdepartamental ligado ao ramo de transporte de passageiros e rochas ornamentais



Transporte seguro de rochas no ES

O setor possui cerca de 1.600 empresas em atividade nos 78 municípios do Estado envolvendo todas as atividades referentes ao transporte de rochas

O Espírito Santo é protagonista na atividade de extração e transporte de rochas. No ano de 2019, a atividade capixaba correspondeu a 82% de todas as exportações brasileiras de rochas ornamentais. Circulam, em média, cerca de 1400 veículos por dia. Trata-se da movimentação de uma riqueza grande e que exige muita atenção, principalmente aos seus desafios inerentes.

Deve existir uma ponderação entre operacionalidade e segurança. Ao longo do tempo, existiram muitas evoluções na segurança e a legislação acompanhou essa evolução como, por exemplo, a Resolução 264, de 2007, que trouxe uma série de medidas que preservam a proteção do motorista e de quem transita na pista.

Evolução tecnológica

Tecnologias como o cálculo do peso de cargas a partir de câmeras e taxas de densidade, por exemplo, são inovações que aumentam a eficiência da fiscalização. O Sindirochas é totalmente favorável a essa evolução.

Participação de ações

O Sindirochas tem participado de debates com o Contran e o Denatran, como a ação de Transporte Legal, em que empresários foram às ruas em cinco municípios levar informação para a população sobre a legislação, a forma correta de transporte e o uso de equipamentos.

Foco na segurança

Apesar do sindicato não ter poder político e nem ter intenção disso para impor ações, são realizados trabalhos, como a realização de cursos, abordagens sobre alteração de legislação e esclarecimento de consultas. Trata-se de investimento e não de custo, tendo em vista o resultado desse trabalho, ou seja, vidas salvas.

“Quando você fala de segurança, você nunca vai ter chegado ao limite. Sempre terá alguma coisa para poder buscar e melhorar ainda mais.”

Celmo de Freitas

Paixão não é tudo!

A paixão pelo transporte não basta. Existe a necessidade das condições técnicas suficientes para transportar, como equipamento de segurança, cursos exigidos pela legislação e veículos seguindo normas de quantidade total de toneladas transportadas, por exemplo.

Pesagem de veículos

Hoje, o principal ponto de fiscalização é a pesagem dos veículos e suas cargas. A legislação evoluiu muito em relação a essa análise, mas ainda é necessário o aprimoramento dessa avaliação. Um veículo com outro tipo de carga, por exemplo, e com o mesmo peso, não é fiscalizado da mesma forma que o transporte de rochas. Adequações são necessárias.



Capítulo 7

Cultura de Segurança de Trânsito

Transcrição e edição: João Pedro Corrêa



<https://www.instagram.com/p/CBg4npWjUsr/>

J. Pedro Corrêa

Jornalista, escritor , comunicador, consultor especialista em trânsito e fundador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito em 1987.

Dirige atualmente a JPC Communication, especializada em comunicação empresarial e segurança no trânsito.



Sinistro no Trânsito

A comunidade de segurança no trânsito foi sacudida no início de 2021 por uma notícia que causou grande impacto e deve provocar muitas reações pelo País

A ABNT, Associação Brasileira de Normas Técnicas, publicou a NBR 10697, que trata da substituição da denominação “Acidente de trânsito”. Essa NBR, cancela e substitui, o que falava do conceito da palavra acidente de trânsito. O objetivo é alterar a palavra “Acidente de trânsito” por “sinistro de trânsito”.

“Na minha caminhada de três décadas atuando na área da segurança no trânsito, em pelo menos a metade deste período, tenho me debruçado sobre a necessidade desta mudança. Fiz longas pesquisas na Internet quando me dei conta do quanto atrasados estamos no Brasil ao não nos preocuparmos em alterar este quadro. Afinal, aquilo que chamamos por tanto tempo de “acidente de trânsito” não era acidente, algo fortuito, mas na maioria esmagadora das vezes resultado de negligências e que, assim, necessitava de outra classificação”, diz o entrevistado.

Coisa do destino

Ainda segundo ele, há algumas décadas tal cenário era ainda pior porque muitos acreditavam que acidente de trânsito era “coisa do destino” ou “vontade de Deus”. Essa crença, felizmente, parece sepultada, ainda que seja possível ouvi-la em alguns grotões do País. Quanto à denominação acidente de trânsito, não me ocorre que tenha havido qualquer tentativa de maior porte no sentido de discutir sua correção. Por outro lado, percebi, sim, que a expressão provocava reações contrárias muito fortes e que havia um certo clamor de que este tema viesse para uma discussão nacional e que, enfim, isso pudesse ser consertado.

Convencer o Brasil

Agora que temos uma solução para o problema do acidente de trânsito com a chegada do Sinistro de Trânsito, a grande pergunta que fica tem a envergadura de um desafio enorme: quem vai dizer à sociedade brasileira que a denominação mudou e quem vai convencer o brasileiro que aquilo que ele pensava tratar-se de um acidente doravante passa a ser chamado pelo nome de sinistro? A quem cabe este papel da maior importância?.

Quem e como?

“Numa primeira passada de olhos, julgo que cabe ao Denatran, como líder do Sistema Nacional de Trânsito, se posicionar sobre o assunto. Defender a solução, explicar os benefícios, dirimir dúvidas através de plano estratégico de comunicação contemplando o País como um todo e todos os segmentos da sociedade. Como sabemos que o Denatran não possui estrutura para uma tarefa desta envergadura, poderia ao menos criar uma força-tarefa para desenvolver tal missão, que exige um planejamento consistente, equipe competente e recursos adequados.

Afinal estamos falando de um trabalho que altera os rumos da segurança no trânsito no País e que marca uma divisão clara na história do trânsito brasileiro como antes e depois dos “acidentes”. Como disse antes, acho pouco provável que o Denatran possa assumir esta empreitada. Então, restaria à comunidade do trânsito tentar fazer sua parte. Ocorre que o setor não tem uma liderança definida e, conseqüentemente, fica difícil imaginar se uma empresa, entidade, ONG se posicionaria num eventual comando de tal movimento para implementar o projeto.

Solução

“A solução que pode salvar a pátria seria o surgimento de um patrocinador de peso, de nome e de atuação em todo o País, que sentisse a importância do apoio de levar essa mensagem aos quatro cantos do Brasil numa decisão histórica que pode mudar a maneira como percebemos o risco e o Sinistro de Trânsito. Na minha leitura, trata-se de um trabalho de vários anos, que deve contemplar todas as implicações que a mudança pode produzir no dia-a-dia do trânsito e, principalmente, na cultura da segurança do trânsito, envolvendo cada segmento da nossa sociedade.”

“A discussão se o termo sinistro é correto ou não, para mim, pertence ao passado, pois o martelo já foi batido. Resta-nos comemorar o fim do acidente de trânsito e fazer um grande esforço para que esta mudança possa ser o início de uma nova etapa da segurança no trânsito no País.

João Pedro Corrêa



Capítulo 8

Como a inteligência artificial pode ajudar o trânsito

Transcrição e edição: Mateus Fiuza



<https://www.instagram.com/p/CBmBP7ijTne/>

Lauro José Lyrio

Graduado em Ciência da Computação (UFES)

Mestre em Informática (UFES)

Co Founder & CTO Motora AI



Veículos autônomos e suas tecnologias

A ideia de veículos autônomos e de tecnologias de controle ainda são recentes no Brasil

Diferente da realidade de países europeus, a vinda do conceito de autonomia veicular está se aproximando lentamente e recentemente no Brasil. Com isso, surgem tecnologias que acompanham esse conceito e ganham mais espaço, tais como telemetria, que lê dados dos veículos, vídeos que analisam a situação e geram informações. O que vem sendo feito é um trabalho de evangelização para que as empresas entendam que apenas instrumentos tradicionais, como o tacógrafo, não são suficientes para garantir a segurança no trânsito. As empresas tendem a fugir de possíveis riscos ao seu modelo de operação tradicional por mais que tragam muitos benefícios ao seu ecossistema.

Transporte 4.0

Tratam-se de sistemas autônomos e semi autônomos presentes nos veículos, tais como o controle de distância, sistemas de entretenimento ou até mesmo veículos em nível de autonomia 4, como os carros da empresa Tesla.

Case de sucesso Tesla

Ao comparar o número de acidentes por milha rodada de veículos autônomos e semi autônomos da Tesla com veículos não-autônomos, percebemos que o primeiro tipo possui uma taxa menor, apontando o potencial dessa tecnologia para salvar vidas, apesar de não existir ainda um veículo 100% autônomo.

Impacto do Big Data

O conjunto de dados coletados define causas e parâmetros que resultam em acidentes. Com a evolução de tecnologias de coleta de dados e uso dessas informações, a previsibilidade e, conseqüentemente, a prevenção de acidentes aumenta bastante, assim como a segurança.

“A tecnologia autônoma é um caminho sem volta, tanto para segurança quanto para o entretenimento.”

Lauro José

A Motora

Empresa capixaba criada em 2014, quando ex-alunos da Ufes tomaram a iniciativa de empreender. A empresa trabalha em modais rodoviários, ferroviários e aeroviários, trazendo tecnologia de ponta de inteligência artificial para fazer o controle e a telemetria de condutores para diversas empresas.

A pandemia e a autonomia

A Motora acredita que a pandemia impulsionará os estudos e tecnologias que envolvem veículos autônomos. Em dois anos é bem plausível afirmar que teremos meios de transporte com serviço de forma autônoma, como táxis e aplicativos de transporte. O mesmo pode se dizer de manobras como pouso de um avião, por exemplo.



Capítulo 9

Políticas Públicas de Segurança e Mobilidade do Trânsito

Transcrição e edição: Robson Ceccon



<https://www.instagram.com/p/CBy51QCjNkW/>

Leonardo Abrantes

Secretário de Infraestrutura do município de Anchieta no ano 2020



Bem-vindo à Anchieta!

As belezas naturais do município, sua extensão territorial e sua malha rodoviária, cortada por rodovias federais, estaduais e municipais, são destaques

O entrevistado ressaltou que a gestão municipal acompanha de perto a duplicação da BR-101, que corta o município, e destacou a importância dessa obra para melhorar a mobilidade e segurança de seus usuários. Ele também expôs as intervenções feitas nos últimos anos na Rodovia do Sol (ES-060), no trecho de Anchieta, onde o governo do Estado transformou antigos trevos em rotatórias e em pontos mais críticos foram instalados radares, garantindo, assim, melhor segurança e trafegabilidade. Anchieta investe de maneira sistemática em ações de educação, fiscalização, infraestrutura e saúde.

Na educação

A Guarda Civil Municipal realiza, permanentemente, ações educativas em várias escolas municipais, além de abordagens no trânsito da cidade em conjunto com membros do Detran-ES, com intuito de conscientizar os motoristas e pedestres sobre um trânsito mais humano e seguro. Vale ressaltar a importância da Guarda Municipal, assumindo papel educativo no que tange o trânsito.

Na fiscalização

Mesmo o trânsito de Anchieta não sendo municipalizado, a Guarda Civil municipal apoia várias ações de fiscalização no trânsito em conjunto com Polícia Militar. Além da sede da Guarda na região central de Anchieta, foi implantada uma nova sede no interior do município, na localidade de Alto Pongal, com intuito estratégico de se fazer mais presente nas ações de fiscalização e educação. Em breve serão instaladas câmeras de videomonitoramento em locais estratégicos para ajudar a fiscalização. Foi criada comissão de segurança, composta por membros do poder executivo, legislativo, Polícia Militar, Polícia Civil, Corpo de Bombeiros, entre outros, para planejar, executar e monitorar ações de segurança em momentos de grande concentração de público no município, Temos o atendimento de emergência da Guarda Civil Municipal por meio do telefone 153.

Na infraestrutura

Por meio da Secretaria Municipal de Infraestrutura estão sendo realizadas diversas obras de melhorias na mobilidade, acessibilidade e, conseqüentemente, na segurança no trânsito do município.

Devido às fortes chuvas ocorridas ultimamente, comunidades ficaram com acesso restrito. Com isso, houve recuperação e construção de pontes e bueiros no interior do município.

Devido à erosão marinha, causada na região de Ponta dos Castelhanos e Vila Samarco, que interditou várias residências, a pista de rolamento e o calçamento colocavam em risco quem circulava por lá. O município construiu 900 metros de muro de contenção, com pavimentação da pista de rolamento, construção de calçamento e sinalização viária.

A orla da praia central está sendo revitalizada e está sendo feita a reurbanizada da orla da praia dos Castelhanos, com nova pista de rolamento, calçamento, ciclovia, faixas elevadas e toda infraestrutura viária. Foram feitas drenagens e pavimentação de 84 ruas em todo município e boa parte delas com calçadas cidadã. As estradas rurais também estão recebendo melhorias visando à trafegabilidade e o escoamento da produção agrícola.

O município tem contrato com empresa especializada para manutenção permanente da sinalização viária, além de fazer análise de pontos críticos, com alto índice de ocorrências, realizando intervenções necessárias.

O município tem hoje em sua frota 180 veículos oficiais e cerca de 60% são novos, adquiridos nos últimos anos. Foi implantado também um sistema de Gerenciamento da Manutenção da Frota Municipal, ao qual temos melhor qualificação dos gastos e serviços.

Em breve será dada ordem de serviço para reurbanização da orla da praia Costa Azul, em Iriri, contemplando nova pista de rolamento, calçamento, ciclovia e toda sinalização viária.

Os investimentos de melhorias na infraestrutura já ultrapassam a casa de 15 milhões de reais.

Nossa administração entende como importante a melhoria e ampliação do sistema do transporte público municipal, pois sabemos que ampliando e melhorando o transporte reduziremos o número de automóveis em circulação e, conseqüentemente, o número de acidentes de trânsito. Também entendemos a importância da municipalização do trânsito nos próximos anos, visto que dará embasamento legal para as ações de melhorias necessárias em nosso trânsito.

Na saúde

Leonardo Abrantes destacou que mesmo com todas as ações citadas, quando o acidente acontece, Anchieta tem uma estrutura de saúde montada para dar uma resposta rápida às emergências de trânsito.

O município tem um Pronto-Atendimento muito bem estruturado, com plantões de emergência 24 horas, além do hospital do MEPES. Temos também três ambulâncias novas e equipadas, com equipes especializadas em resgate, 24 horas por dia, além do apoio do SAMU, da Defesa Civil, do Corpo de Bombeiros, Polícia Militar e Guarda Civil Municipal.

Quando ocorre o acidente, além da Polícia Militar, Corpo de Bombeiros e SAMU, também é acionada a Guarda Civil Municipal, pelo telefone 153, que por sua vez, comunica as equipes de plantão e demais órgãos sobre a ocorrência, dando mais rapidez ao atendimento, proporcionando uma resposta rápida à emergência de trânsito.

“No trânsito, o município de Anchieta busca fazer sua parte, porém, um trânsito mais humano e seguro depende de todos! Vamos ser conscientes!”

Leonardo Abrantes



Capítulo 10

Mobilidade ativa e a experiência de pedalar pela cidade

Transcrição e edição: Leonardo Sales



<https://www.instagram.com/p/CB4D5PFjdno/>

Fernando Braga

Cicloativista, fundador da UCB - União dos Ciclistas do Brasil e servidor da Prefeitura Municipal de Vitória no ano 2020.



Cidades voltadas para pessoas e não para veículos

A ideia é reduzir os espaços dos automóveis e criar ambientes que possam privilegiar pessoas

Esse é o conceito de cidades inteligentes, onde a tomada de decisão é voltada para o bem-estar das pessoas, que vai desde a questão do saneamento básico ao sistema de trânsito. Investimentos em diferentes modais, entre eles o uso da bicicleta, são prioridades. Assim é evitado o estresse causado pelos engarrafamentos, poluição veicular e por aí vai. O uso de bike proporciona mais agilidade nos deslocamentos diários, não prejudica o meio ambiente e ainda promove uma transformação no sistema viário. Há um amadurecimento na mobilidade como um todo quando tal conceito é colocado em prática, com redução de vias destinadas a carros e maior oferta de espaços para as pessoas transitarem.

Cicloativismo na veia

Já são mais de duas décadas dedicadas ao cicloativismo. O uso diário e intensivo da bike começou há mais de 37 anos, quando eu ia para a faculdade. Foi um caminho natural esse trabalho em defesa da segurança viária. Viagens para vários países, principalmente da Europa, nos ajudam a entender melhor como está a evolução desse transporte nas grandes cidades. Além do mais, andando de bicicleta você pode olhar melhor a sua cidade e encontrar pessoas que vivem ao seu redor.

Transporte ativo em Vitória

A topografia da cidade é maravilhosa, o clima é ótimo! Mas falta vontade do poder público. O deslocamento na capital capixaba poderia ser feito com mais segurança, só que é preciso estimular e criar um ambiente em que as pessoas possam deixar o carro em casa e sair pedalando.

Bicicletas precisam ser maioria

A quantidade de carros que vai para as ruas é que satura o trânsito. Investir na mobilidade urbana também é investir em saúde. Até porque muitas pessoas que têm dificuldade de pagar uma passagem de ônibus são as que mais usam bicicleta para se locomover para o trabalho.

“Pedalar só me trouxe benefícios. Além de agilidade para chegar à faculdade, também ganhei mais qualidade de vida”

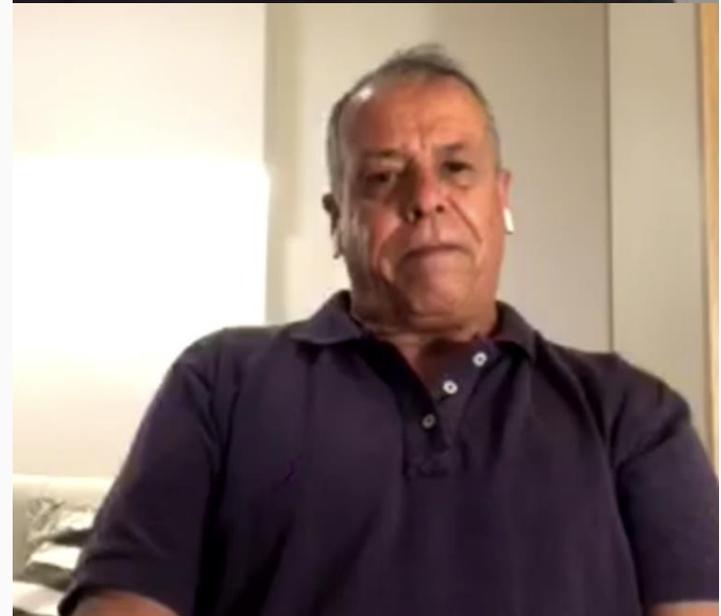
Comentário do internauta

Redução de velocidade e frota de veículos

No início da pandemia, quando as pessoas ainda estavam isoladas em casa, tivemos uma drástica redução do fluxo de veículos e, conseqüentemente, baixíssimo número de acidentes. Isso mostra o impacto que carros e motos geram, aumentando o perigo para quem anda a pé ou de bicicleta pelas ruas. O limite de velocidade é outra grande questão, pois a redução é primordial para evitarmos danos mais graves.

Gargalo no trânsito

A Enseada do Suá é a região que concentra mais de 60% das empresas de Vitória e por isso o fluxo de veículos que circula pela Capital por conta do acesso à Terceira Ponte é gigantesco. Esse nó no trânsito poderia ser evitado se o transporte individual fosse trocado pelo coletivo ou se as pessoas privilegiassem a bicicleta ou outro modal.



Mudança de mentalidade

Infelizmente, no Brasil, a mentalidade ainda é extremamente provinciana de que é preciso dar mais espaço para os veículos do que para as pessoas. Muita gente reclama que vai a determinado local e não tem vaga para estacionar. A ideia é justamente pensar que precisamos mudar isso e reduzir cada vez mais o volume de carros para favorecer as pessoas. Em alguns países existe o desestímulo ao uso do automóvel e para isso tornam o custo de estacionamento altíssimo, justamente para fazer o cara pensar duas vezes antes de usar o veículo, buscando, assim, outra alternativa de locomoção, seja de bike, a pé ou de transporte público.

Soluções práticas

Temos que falar também que existem empresas que estão preocupadas com a situação do trânsito e já se estruturaram para receber os colaboradores que optam pela bike, instalando bicicletário, chuveiro para as pessoas tomarem banho antes de iniciar a jornada de trabalho e por aí vai. São medidas simples, mas que causam grande impacto. É uma questão de vontade.

Espaço do ciclista

Temos ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas como espaços destinados aos ciclistas. Só que é preciso pensar com mais carinho nas pessoas para tornar o ambiente funcional e seguro para quem deseja transitar pela cidade usando outros meios que não seja o automóvel. Precisamos de estrutura voltada para o transporte ativo.

Capítulo 11

Direção e sono: combinação perigosa

Transcrição e edição: Pâmela Santos



<https://www.instagram.com/p/CCuH43aD1zi/>

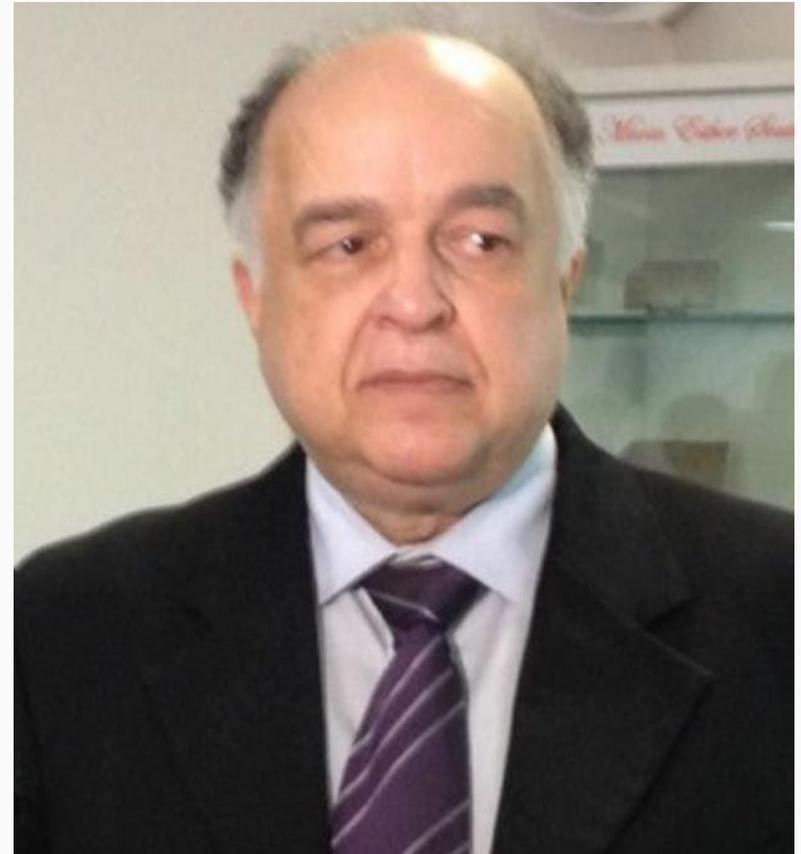
Sérgio Barros

Especialista em Medicina do Sono pela Associação Brasileira de Sono e Associação Médica Brasileira (AMB) por Notório Saber.

Pesquisador estrangeiro do serviço de sono e vigília do Hospital Hotel Dieu-Paris.

Membro da Academia Americana de Medicina do Sono e Membro Efetivo da Sociedade Francesa de Medicina do Sono.

Coordenador Médico do Programa De Medicina do Sono do Grupo Águia Branca e Mineração Rio do Norte-MRN, da Viação útil A/A, Real Expresso S/A e Rápido Federal S/A.



Impacto da medicina no trânsito

Qualquer fator interno ou externo que interfira na avaliação do desempenho do ser humano trará impacto no seu desempenho na direção, em qualquer situação

Nós precisamos do sono por uma razão biológica, inevitável e inquestionável. Ninguém vive sem dormir e, infelizmente, nessa relação entre sono e direção percebemos uma grande falta de conhecimento dos riscos relacionados à privação dele e aos distúrbios no impacto e no desempenho.

Existem dois fatores ligados ao sono, que são a sonolência e a fadiga excessiva. São duas coisas que podem parecer iguais, mas não são! A sonolência é a ausência da vigília, ou seja, o indivíduo pode estar dirigindo um veículo e ao mesmo tempo estar olhando para uma estrada ou para uma rua e não perceber que está passando de fato naquele local.

Distúrbios do Sono

Fator biológico decorrente de algumas alterações no sono, em que perdemos a capacidade de perceber o risco. E essa é a grande dificuldade das pessoas entenderem os riscos de distúrbio no sono ligado ao comportamento da direção, porque as pessoas, quando estão privadas de sono, acham que o limite delas não existe.

Nosso cérebro precisa descansar

Riscos para motociclistas e demais condutores

Dr. Sérgio Barros defende: “Não somos super-heróis. Temos limites e o ser humano, infelizmente, ainda não entende isso. E aí os acidentes acontecem. “

“Um motociclista que dormiu quatro horas à noite e no dia seguinte trabalhou o dia todo. Quando chegou à noite, se acidentou. Bateu num veículo e foi jogado por cima do carro. Quando caiu do outro lado não sabia o que tinha acontecido, ou seja, ele dormiu de olho aberto. E dormir de olho aberto na direção é um fato real. As pessoas negligenciam a necessidade de sono e isso é um equívoco irreparável”.

As consequências no trânsito, diante desta negligência, são enormes porque as pessoas tomam atitudes de direção perigosa, não fazem uso da direção defensiva. A exposição é gigantesca aos riscos e causam problemas de acidentes envolvendo outras pessoas que estão dirigindo de maneira adequada. Perde-se a crítica porque o que nos controla é o cérebro e ele precisa descansar. Porém, ele só descansa quando dorme.

Sono Ideal

Temos, em média, de 7 a 8 horas para dormir e o dobro disso para produzir. Quando ficamos 14 horas acordados de maneira contínua nosso desempenho (reflex) cai absurdamente.

Sono reparador

Falamos em dormir entre 7 e 8 horas, mas além disso precisamos de qualidade de sono adequada para repor os hormônios. Por exemplo, existem alguns hormônios que são produzidos em algumas fases do sono. Se a pessoa não tem o sono profundo, não vai conseguir fazer a reposição.

“Se não houver um equilíbrio do sono, o metabolismo e o funcionamento do corpo são prejudicados.”

Dr. Sérgio Barros

Compensar o sono existe?

Temos um padrão de ritmo que é individual, avaliamos pelo cronotipo, por exemplo. Existem pessoas que dizem ser do dia. Acordam 5/6 horas da manhã, trabalham o dia todo e quando dá 22 horas estão com sono. E tem o indivíduo que dorme às 2 horas da manhã e se puder acorda às 10 horas. Retardando o ritmo dele, isso provoca um distúrbio do ritmo do relógio biológico, que funciona em caráter de 24 horas. Se eu atraso ou adianto esse relógio, acabo comprometendo meu descanso.

A privação do sono favorece a pressão aumentar, infarto e uma série de doenças vasculares.

Causas de sono irregular

Sim, existem os fatores, como escala de trabalho e perfil individual da pessoa. É necessário levar em consideração seu cronotipo, a falta de disciplina para deitar e levantar. Precisamos ter um ordenamento da rotina.



Capítulo 12

Gestão de segurança do trânsito no transporte rodoviário de cargas

Transcrição e edição: Ronivon Farani



<https://www.instagram.com/p/CDSKtLDIjdq/>

Coronel Mario Natali

Superintendente do Transcares (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas & Logística do Espírito Santo).

Ex diretor Geral do DETRAN-ES, ex Secretário Municipal de Trânsito de Vitória, Cel.PM.



História do transporte rodoviário no Brasil

Dirigente do sindicato que representa as empresas de cargas e logística do Espírito Santo apresentou um cenário do segmento no País

Em 1946, os ingleses implantaram linhas ferroviárias no Brasil e anos mais tarde aconteceu o lançamento de fábricas automotivas, como GM e Ford. Naquele momento, então, os conceitos do setor foram mudando, voltando-se mais para o ramo rodoviário. Em 1957, a Petrobras chegou, somando-se a outros fatores de suma importância para a “pujança” rodoviária nacional, como a construção de Brasília. É preocupante o fato do progresso da construção de ferrovias ter parado. Depositar apenas nas rodovias investimento de transporte não atinge a multimodalidade.

O caminhão complementa o transporte e chega onde os demais modais não conseguem chegar, levando alimentos e medicações, ou seja, abastecendo cidades e regiões. Uma pena que às vezes essa relevância do caminhão seja sentida apenas quando acontecem greves.

Problema logístico

O ES apresenta um grave problema logístico em função da localização geográfica do Porto de Vitória. Existe esperança, vinda do atual governo federal, que está olhando com carinho para as necessidades do modal marítimo, que ajudaria muito a desafogar as rodovias.

Evolução e adaptação necessária

O resultado de um ecossistema de transporte pouco ajustado são dificuldades como riscos de maiores jornadas, dificuldades de logística e abastecimento dos carros. Infelizmente, no Brasil, nossa logística é antiga e atrasada. Existem duas leis que sustentam a jornada de trabalho e elas são fundamentais para que se entenda que o motorista deve ser respeitado como ser humano.

Impacto da pandemia na logística

Prazos devem e precisam ser cumpridos conforme resoluções dos órgãos. O gerenciamento é fundamental para isto. Os motoristas são gestores móveis pela importância de tomada de decisões. Premiações que os mesmos recebem pelo seu trabalho são fundamentais no dia a dia do transporte.

“Acidentes ocorridos por ações não praticadas geram uma mancha na história rodoviária.”

Coronel Natali

Indignação e coragem

É louvável o trabalho significativo da Prefeitura de Vitória e seus agentes, e outros órgãos, como o Sest Senat, e o grande segredo quando estamos falando de trânsito é o respeito à vida e à educação, e não projetos de engenharia que possuem custos elevados. Somos pequenos no trânsito, mas podemos realizar grandes atos em prol de um trânsito mais seguro. A esperança tem duas filhas lindas: a indignação e a coragem! Devemos mudar as coisas sempre que necessário.



Capítulo 13

Programa Vida no Trânsito

Transcrição e edição: Leonardo Sales

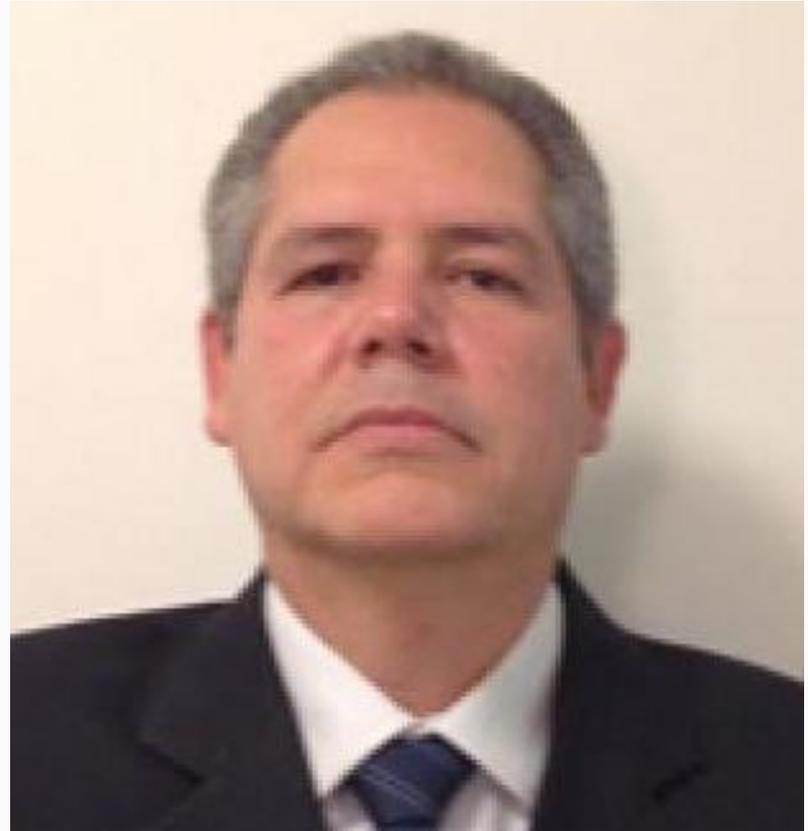


<https://www.instagram.com/p/CEIP3LHDSbN/>

Otaliba Libânio Neto

Consultor Nacional do Programa Vida no Trânsito (PVT).

É graduado em Medicina pela Universidade Federal de Goiás (1987), mestrado em Saúde Coletiva pela Universidade Estadual de Campinas (1996) e doutorado em Saúde Coletiva pela Universidade Estadual de Campinas (2002). É professor associado do Departamento de Saúde Coletiva da Universidade Federal de Goiás desde 1992. É pesquisador nas temáticas de mortalidade Infantil e materna, vigilância de doenças crônicas não transmissíveis, vigilância de violências e acidentes de transporte terrestre. Apresenta experiência em gestão de serviços de saúde, tendo sido Secretário Municipal de Saúde da Prefeitura de Goiânia-Goiás no período de 2001 a 2004 e Diretor do Departamento de Análise de Situação de Saúde da Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério da Saúde do Brasil no período de 2005 a janeiro de 2012.



Como funciona o PVT

O Programa Vida do Trânsito surgiu em 2010, quando a OMS, atuando junto com entidades internacionais, convidou 10 países para iniciarem um movimento em prol da redução de lesões e mortes no trânsito

O Programa Vida no Trânsito (PVT) integra um movimento internacional de redução de lesões e mortes no trânsito. Em 2010, a Organização Mundial da Saúde (OMS), juntamente com entidades internacionais, convidou 10 países com as maiores taxas de óbitos no trânsito para participar de um movimento que promovesse a diminuição dos ferimentos e fatalidades envolvendo veículos. O Brasil foi um dos selecionados e, em seguida, foi estabelecido o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, que tinha como meta diminuir pela metade as mortes e ferimentos por acidentes. O PVT foi implantado inicialmente em cinco capitais (Curitiba, Belo Horizonte, Campo Grande, Teresina e Palmas). Em 2012 expandiu para as demais capitais do Brasil e para os municípios com mais de um milhão de habitantes.

Trânsito + saúde

Tudo que acontece no trânsito acaba, de alguma forma, sendo interligado com a saúde. Seja com hospitais, clínicas, centros de reabilitação, entre outros. Por isso, o PVT possibilita algumas intervenções em que as pessoas conseguem reduzir os fatores de risco de acidentes, que causam traumas, ferimentos e mortes no trânsito.

Articulação entre órgãos

O PVT ajuda na articulação entre os órgãos de trânsito, saúde e educação, por exemplo. E, a partir daí, ocorre um monitoramento e fornecimento de dados relacionados às vítimas. Assim, conseguimos planejar e executar ações que diminuam os fatores de risco, como beber e dirigir, e velocidade excessiva, que são dois dos principais causadores de óbitos nas estradas brasileiras.

Como chegar no município

O município que quiser ter o Programa Vida no Trânsito incluído em sua gestão precisa que o Secretário de Saúde - da prefeitura ou do estado em questão - tenha interesse e faça uma articulação com o Detran, com a área de trânsito da Polícia Militar e com a Polícia Rodoviária Federal, e monte uma comissão para implantar o PVT.

“Vejo que no Brasil a maioria dos acidentes não é causada por imperícia, mas sim pela falta de percepção de risco dos motoristas”.

Comentário de internauta

Pilares do PVT

O Programa Vida no Trânsito é baseado em dois pilares: o primeiro trata do álcool e direção e o segundo da velocidade excessiva. São duas situações que ainda encontramos de forma rotineira e que são provenientes do comportamento humano. Esses dois fatores de risco são responsáveis por grande parte do número de óbitos no trânsito.

Força da Lei Seca

Tivemos uma grande evolução na questão da consciência do motorista, principalmente ao que se refere sobre dirigir sob efeito de álcool. Uma das responsáveis por essa mudança positiva é, sem dúvidas, a Lei Seca. A partir de 2012, a lei sofreu alterações e com isso tivemos mais fiscalização, aumento das penalidades e tudo isso fez com que a pessoa refletisse antes de ingerir bebida alcoólica e assumir o volante.



Velocidade na mira

Sobre a questão da alta velocidade no trânsito, temos muitas cidades brasileiras com impactos positivos. Há vários municípios que conseguiram reduzir de forma significativa os acidentes relacionados a esse fator de risco. Muito disso é fruto do bom trabalho de fiscalização, do controle de velocidade e, claro, de um projeto de educação voltado aos motoristas.



Adulto x criança

Um debate que sempre vem à tona é como fazer a abordagem para mostrar ao adulto e à criança a melhor maneira de se comportar no trânsito. Muitos acreditam que para o adulto a fiscalização é o mais eficiente. Tendo como consequência a multa, isso vai fazê-lo enxergar o problema. Já a educação é algo que funciona de forma mais eficaz para as crianças, que vão crescer entendendo a diferença do certo e errado no trânsito.

Transporte coletivo é a solução!

Muito se fala em como encontrar uma maneira de reduzir o número de acidentes de trânsito. Vejo que a melhoria do transporte coletivo é fundamental para isso. Haja vista que a motocicleta é responsável por uma parcela enorme das mortes no trânsito. A moto veio ocupar uma lacuna da baixa qualidade do transporte coletivo. Esse é um ponto crucial para ser combatido.

Capítulo 14

Os desafios da mobilidade para pessoas com deficiência visual

Transcrição e edição: Mateus Fiuza



<https://www.instagram.com/p/CE-UOd6DATI/>

Neide Sellin

CEO & FOUNDER da Vixsystem, atua no desenvolvimento de produtos de inovação tecnológica, como robótica e sistemas Web. Finalista de diversos prêmios internacionais, incluindo o programa de investimentos Shark Tank



O melhor amigo do homem

O projeto Lysa chega para somar tecnologia com mobilidade urbana trazendo uma evolução na qualidade de vida de todos os deficientes visuais do Brasil

O projeto Lysa tem impacto muito grande na vida das pessoas e teve início com testes em deficientes visuais de uma escola. Trata-se de um robô guia que orienta deficientes visuais, substituindo os cães-guias de tão difícil acesso. O principal desafio do projeto é traduzir as tecnologias disponíveis para o cotidiano de deficientes visuais e o grande diferencial no processo de desenvolvimento foi o feedback de todos os clients.

O cão-guia robô indica que objeto está à frente da pessoa, além de registrar e construir mapas de locais indoors, empoderando usuários.

Um bem necessário

Temos 6.500.000 deficientes visuais no Brasil e 253.000.000 no mundo. A maioria deles fica recluso por não ter muitas opções de mobilidade.

Robô x animal

A fila para recebimento de um cão-guia no Brasil é muito grande devido ao alto custo e ao longo tempo de treinamento do animal. Além de ser necessária a sinergia com o usuário, ele não pode ser “companheiro” por mais de 8 anos. O robô, por sua vez, permite agregar novas melhorias e ainda possui um custo menor, podendo ser até financiado.

Principais desafios

O uso da bengala limita, por exemplo, a ida de um ponto A para o ponto B. Mapas mentais de locais já conhecidos podem ser comprometidos com a modificação de pontos de referência, tais como lixeiras, postes e etc.



“Quando fui ao Shark Tank, fiz apenas uma camisa esperando receber um sim de pelo menos um investidor. Acabei não entregando, pois 4 decidiram entrar no negócio”

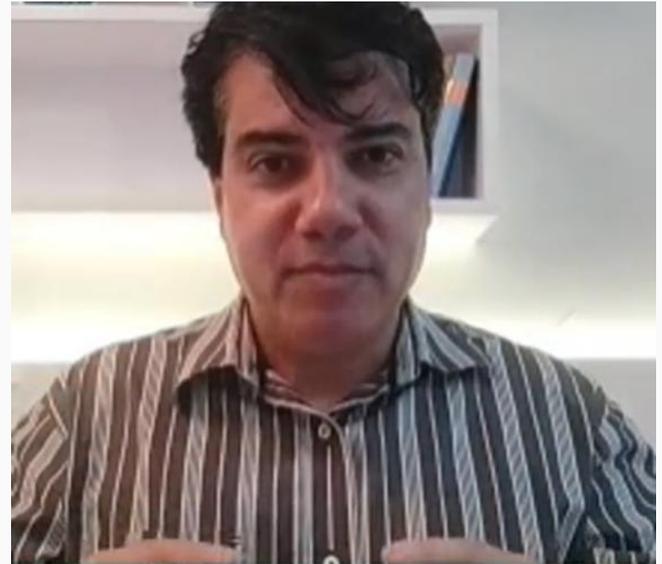
Neide Sellin

Desafio na pandemia

Infelizmente, devido à pandemia, o desenvolvimento do projeto acabou desacelerando. No entanto, continua em alguns ecossistemas, como hospitais e locais fechados. A expectativa é que tenhamos a Lysa em breve nas mãos dos usuários.

A nova fase do projeto

A Lysa passa por um momento de captação de investidores por não estar ainda no mercado. Não é possível receber aportes grandes por não ser possível fazer ainda um valuation, eu preciso do projeto. Mas em breve todos os pontos de desenvolvimento serão alcançados e o produto será lançado.



Capítulo 15

Segurança no transporte com motocicleta

Transcrição e edição: Ronivon Farani



<https://www.instagram.com/p/CGGajtFD4p8/>

Jânio Ribeiro

Piloto de testes e diretor-comercial da Motovena, concessionaria autorizada Honda localizada em Vitória, Vila Velha, Itapoã, Domingos Martins e Marechal Floriano.



Motoqueiros unidos

Diante da situação difícil para os pilotos, uma das alternativas é promover a união

Seja para trabalho ou lazer, os motociclistas circulam cerca de 8 a 14 horas por dia. A união dos mesmos, que se preocupam quando percebem que seus companheiros passam por alguma situação adversa no trânsito, é muito importante. Para juntar ainda mais essa turma que gosta de andar sobre duas rodas são promovidos eventos em várias cidades brasileiras. E a segurança é um tema que sempre está em pauta.

Durante a live, Jânio disse que os motociclistas precisam ficar atentos ao uso correto de equipamentos como capacetes, jaquetas e botas, entre outros, além, claro, de ter conhecimento das leis e normas no trânsito. Como exemplo, Jânio citou um caso vivenciado por ele. Transitando de moto em um cruzamento e mesmo tendo a preferência, ele parou, pensando em uma condução defensiva, já que o outro condutor poderia estar distraído! Essa atitude rendeu elogios durante a conversa com André Cerqueira e também da especialista em Psicologia do Trânsito Salete Romero. Ela lembrou que nos cruzamentos existe um alto índice de acidentes de motos.

Conheça sua moto

O motociclista deve ter amplo conhecimento de sua moto, porque as mesmas mudam constantemente sua tecnologia.

O excesso de confiança também pode ser muito perigoso, assim como uma pessoa que se afoga, destacou Jânio. Quem acha que nada bem, pode morrer. Guiando uma moto isso é tão ou mais perigoso!

Jânio lembrou que na loja da Moto Vena, independente da marca ou modelo da motocicleta que a pessoa tenha, ela pode realizar treinamentos de forma constante para aprimorar a técnica. O curso atende motociclistas individuais ou empresas.

Educação de trânsito

Deveria haver nas escolas um trabalho de conscientização sobre este tema, pois ajudaria muito na educação do trânsito e também dos motociclistas. O aumento de utilização de motos é preocupante, até porque cerca de 50% dos acidentes no Brasil envolvem motocicletas. Com o aumento do desemprego, várias pessoas adquiriram a moto para meio de ganho de renda familiar. Só que boa parte delas não está preparada e nem qualificada para exercer suas atividades no dia a dia.

“Vejo o Movitran como um parceiro de treinamentos voltados para a educação e conscientização no trânsito.”

Jânio Ribeiro

Motoqueiro x motociclista

O motoqueiro, de forma simples, é aquele que utiliza a moto para o sustento da família no dia a dia, enquanto que o motociclista é aquela pessoa que utiliza o veículo como lazer, em momentos de descontração, principalmente nos finais de semana ou outras eventuais datas.



Capítulo 16

Principais desafios do trânsito de Cariacica

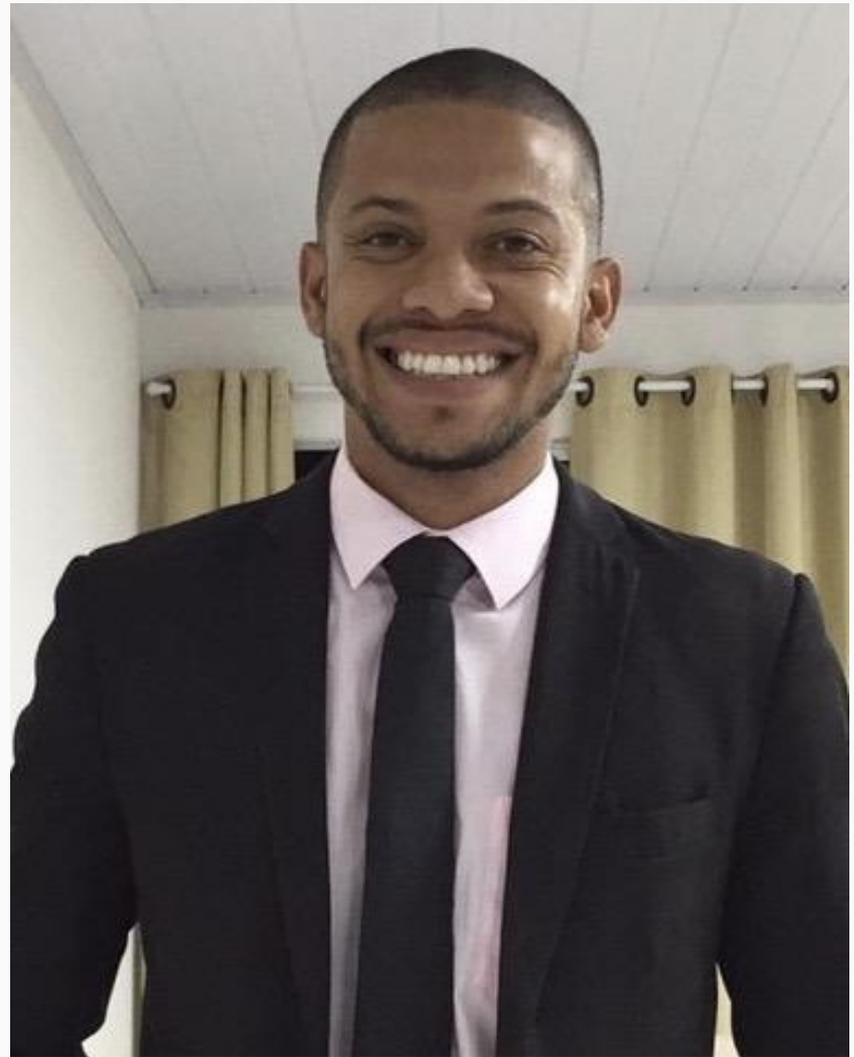
Transcrição e edição: Leonardo Sales



<https://www.instagram.com/p/CGYacDqDLiE/>

Jefferson Amorim

Gerente de trânsito da Prefeitura Municipal de Cariacica no ano 2020.



Trânsito municipalizado

Desde 2014, a Prefeitura de Cariacica passou a garantir a mobilidade do cidadão com ações de engenharia, educação e fiscalização de trânsito na região

O trânsito de Cariacica foi municipalizado em 2014. Isso quer dizer que o município é responsável por planejamento, projeto de regulamentação e operação de trânsito de veículos, pedestres e ciclistas em toda a região. Assumindo também as atribuições relacionadas à implantação, manutenção e sinalização viária. Hoje, Cariacica conta com 16 agentes de trânsito atuando na região. Temos desafios imensos e a partir dessa municipalização houve uma melhora significativa em pontos relacionados à fiscalização e redução de acidentes. Até porque o município é muito grande e conta com um volume enorme de pessoas. Além de ser cortado pela BR 262, ainda temos vasta área rural. Isso se torna um embate constante em nosso trânsito, mas não estamos sozinhos. Temos uma parceria boa com outros órgãos estaduais e federais para ajudar nessa missão em prol da segurança viária.

Principais infrações

Em Cariacica, duas infrações chamam a atenção. Uma delas é o uso de celular ao volante e a outra avanço de sinal vermelho. São infrações de condução do veículo e que trazem um risco muito grande para a população. O motorista precisa entender isso e nossa atuação é focada em resolver esses problemas.

900 infrações por mês

Temos uma média de 900 infrações por mês. Dessa média, mais de 200 são originárias de uso de celular ao volante. Nossa equipe vem realizando um intenso trabalho de fiscalização para diminuir esse tipo de infração em nosso município.

Próximos passos

O trabalho precisa ser ampliado. É importante aumentar o efetivo, pois o número de agentes ainda é baixo em relação ao tamanho do município. Além da infraestrutura, vamos entrar em um plano de mobilidade urbana. Queremos ampliar o serviço de trânsito para os bairros mais afastados do centro. Isso vai ajudar a pessoa acostumada a andar em local com pouco trânsito estar preparada para lidar com uma realidade diferente. Assim vamos diminuir os riscos de acidentes.

“O trânsito de pessoas e veículos em Cariacica é grande e por isso a fiscalização é fundamental para ajudar a reduzir os riscos de acidentes”.

Comentário de internauta

Drama da moto

Existe um grande número de pessoas despreparada e desabilitada transitando no município. Reforçamos a fiscalização em conjunto com outros órgãos de trânsito para que isso seja reduzido. A motocicleta tem tomado uma proporção muito grande e intensificamos a abordagem para que o uso desse veículo seja de forma responsável e dentro da lei. Dados do Detran-ES referentes a 2019 mostram que em Cariacica existem mais de 100 mil veículos registrados, sendo que quase 30 mil são motos.

Desrespeito acelerado

É um número muito grande e com o crescimento dos serviços de entrega, como na região de Campo Grande e Jardim América, os condutores de moto não respeitam o limite de velocidade. Em Porto de Santana, os motoqueiros transitam em ciclovias e calçadas, ou seja, em locais destinados a pedestres. Isso para fugir de redutor de velocidade. Ampliamos a fiscalização, mas notamos que ainda assim essas infrações têm aumentado.



Capítulo 17

A análise das regras do novo código de Trânsito Brasileiro

Transcrição e edição: Marcos Alexandre Alves Dias



<https://www.instagram.com/p/CGqdk5aDA5c/>

Marcos Alexandre Alves Dias

Assessor Jurídico da Fetransportes
Conselheiro do Cetran ES



Alterações no Código de Trânsito

Neste ano, em que o Código de Trânsito Brasileiro completa 23 anos de vigência, ele sofre a sua 39ª alteração por meio da Lei 14.071/2020, a mais extensa alteração até então.

Polêmicas à parte, a Lei 14.071/2020 se originou de um Projeto de Lei (PL) de iniciativa do poder executivo, PL este que foi deliberado e votado pela Câmara dos Deputados e enviado ao Senado Federal, enquanto casa revisora para apreciação. No Senado, o projeto sofreu 12 emendas e por isso retornou à casa de origem (Câmara dos Deputados), que acolheu 8 das emendas propostas, indo à sanção presidencial (com 5 vetos) e sendo publicada no dia 14/10/2020. Todavia, as alterações ao texto do CTB só entram em vigor no dia 12 de abril de 2021, ou seja, 180 dias após sua publicação. A Lei 14.071, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro, assim como toda legislação, não é perfeita. De fato, ela impõe avanços, regulamenta questões já regulamentadas, seja pelo próprio CTB ou pelas Resoluções do CONTRAN, e também traz alguns retrocessos. Enfim, se colocássemos a lei nova numa balança imaginária, o fiel dessa balança penderia para os pontos positivos. Isso porque, no meu entender, toda nova legislação implica em uma oportunidade para a mudança. Pode ser o pontapé inicial para uma reflexão para tornarmos nosso trânsito mais seguro.

Os avanços

Especificamente no que se refere às alterações no CTB, importante destacar dois pontos que entendo positivos e que dizem respeito às regras de sinalização de trânsito. Embora a nova lei venha a alterar profundamente a estrutura e funcionamento do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN (órgão máximo normativo e consultivo em matéria de trânsito), expressamente autorizou que o mesmo CONTRAN possa, ao regulamentar o uso de sinalização vertical e horizontal de trânsito, se valer do emprego de técnicas de estímulos comportamentais para a redução de acidentes no trânsito, a exemplo do Traffic Calming, que são dispositivos de sinalização (cones ou pintura no leito da via – horizontal), advertindo o condutor que aquele trecho da via requer sua atenção, diminuição de velocidade, etc. Exemplo: Na Rodovia do Sol (ES-060), trevo da Ponta da Fruta. Outro ponto positivo que merece realce é a definição legal de área de espera, que é área delimitada por duas linhas de retenção antes da sinalização semafórica destinada à imobilização de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Não se trata de uma novidade. Já existem em São Paulo bolsões de espera e na Eudes Scherrer, mas agora consta da lei e pode ser aplicada em todo o País.

Regulamentação existente

O CRV, CRLV e CNH, pela nova lei, poderão ser expedidos em meio físico ou digital, a critério do proprietário ou do condutor. A novidade é o CRV, pois a CNH e o CRLV já estão regulamentados por meio de resolução do CONTRAN. E a CNH digital, por conter CPF e foto, valerá como documento de identidade.

Desconto do valor da multa em 40% para quem aderir ao Sistema de Notificação Eletrônico - SNE e renunciar ao direito de defesa e de recursos. A novidade é que o SNE agora deverá dispor de campo próprio para a oposição de defesa e de recurso.

O DRL (luzes de rodagem diurna) passa pela lei a ser equipamento obrigatório nos veículos embora já previsto em Resolução do CONTRAN.

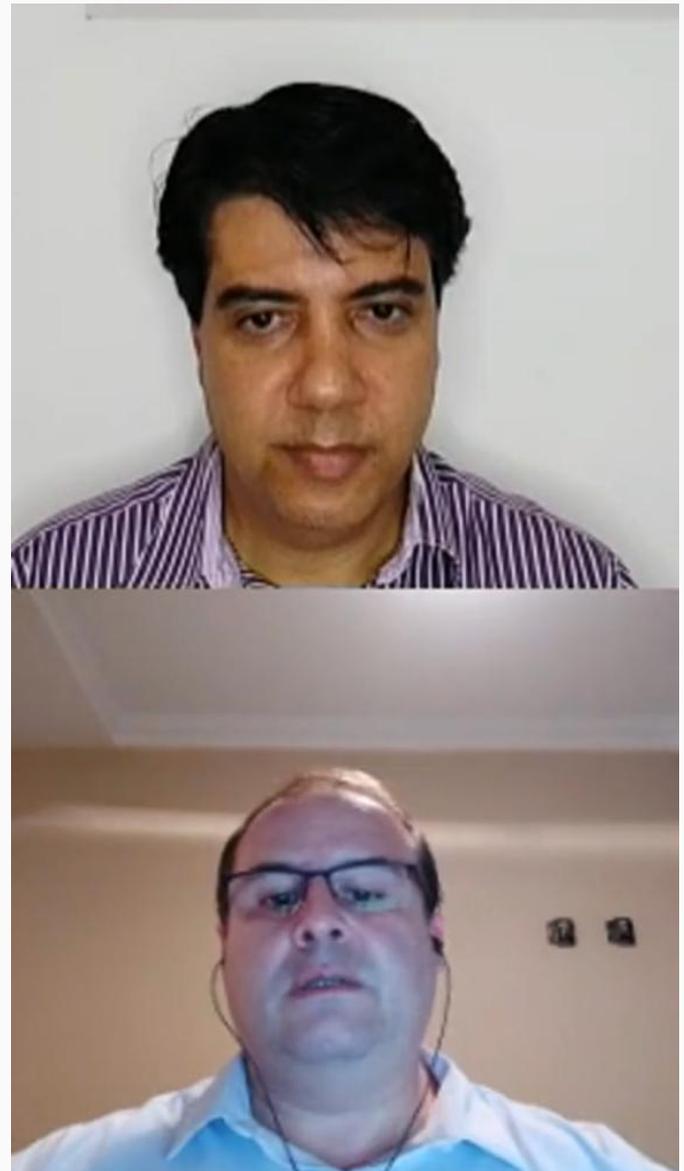
“Acredito que só a educação é o que, de fato, irá proporcionar mudanças no trânsito.”

Marcos Alexandre Alves Dias

Pontos de retrocesso

Veto ao Art. 56-A, que regulamentava a passagem de motociclistas entre veículos de filas adjacentes (corredor) somente se o trânsito estiver parado ou lento. Veto este que deve ser apreciado pelo Congresso Nacional (Não obstante o veto, os motociclistas podem ser autuados com base nos arts. 192 e 211 do CTB quando deixarem de guardar distância lateral de segurança ao ultrapassarem os veículos ou ultrapassarem veículos parados em fila aguardando o semáforo, por exemplo).

Substituição automática da penalidade multa pela de advertência por escrito nas infrações leves e médias se o infrator não cometeu nenhuma outra nos últimos 12 meses. O critério atual exige que o infrator requeira essa substituição e que atenda a critérios objetivos e subjetivos. Não sou contra essa substituição, apenas entendo que pelo fato de ela ser obrigatória, isso retira o caráter pedagógico da sanção. Não tenho dúvidas de que o infrator, ao receber a notificação de advertência, dificilmente irá mudar o seu comportamento no trânsito.



Alterações sobre o crime no trânsito

As alterações trazidas pela nova lei dizem respeito exclusivamente à proibição de substituição da pena privativa de liberdade por restritiva de direitos nos crimes de homicídio culposo e de lesão corporal culposa praticada na condução de veículo automotor quando o agente ou o autor do delito cometerem tais crimes sob a influência de álcool ou de substância psicoativa. Homicídio culposo ou lesão corporal culposa ocorre quando o resultado morte ou lesão ocorrer por negligência, imprudência e imperícia. Não estamos falando aqui de homicídio doloso, ou seja, quando o agente tem a intenção de matar. Apenas, em caso de condenação, as penas aplicadas serão de reclusão e não poderão ser substituídas por aquelas expressamente previstas no CTB, que são o trabalho em pronto socorro em clínicas de acidentados, etc.

Não houve aumento de pena. O aumento de pena ocorreu em 2017. A morte ou lesão corporal no trânsito em decorrência de uma conduta negligente, imprudente ou imperita devem ser tratadas de forma rigorosa, todavia o agravamento das condições da pena ou da punibilidade não reduz a criminalidade. A solução, ao meu ver, está na parte administrativa do código, ou seja, na fiscalização como forma de se prevenir e de se dissuadir a ocorrência desses crimes. Atualmente a direção sob o efeito de álcool ou substâncias psicoativas é infração suficientemente punida na esfera administrativa.



Principais alterações nas novas regras de trânsito

① Exames de aptidão física e mental (prazos de validade da CNH), obrigatoriamente renováveis a cada 10 anos se o condutor tiver menos de 50 anos, a cada cinco anos se tiver idade entre 50 e 70, e a cada 3 anos se possui mais de 70 anos. Todavia por proposta do examinador, esses prazos podem ser reduzidos se constatada doença física ou mental, ou a possibilidade de progressividade de doença neste período, que reduza a capacidade neste período.

② Candidatos à habilitação eliminada a obrigação de aprendizagem noturna (4 horas hoje) e uma vez reprovado no exame escrito ou de direção ele pode se submeter a novos exames sem a necessidade de aguardar um período de 15 dias do resultado.

③ RNPC – Registro Nacional Positivo de Condutores. Cadastro a cargo do Denatran por expressa autorização do condutor que não cometer infrações sujeitas à pontuação (leves e médias convoladas em advertência). Os entes federados poderão se valer do RNPC para conceder benefícios fiscais e tarifários aos condutores que estejam no RNPC.

④ Obrigatório farol baixo em túneis, dias de chuva, situações de cerração e neblina, e nas rodovias de pista simples fora do perímetro urbano - neste último caso salvo se o veículo possuir DRL (luz de rodagem diurna), na fabricação de veículos novos, conforme cronograma a ser definido pelo CONTRAN (atualmente a Resolução 667 define esse cronograma para projetos novos a partir de 2021 e todos os veículos em 2023).

⑤ Obrigatoriedade de transporte de crianças com menos de 10 anos no banco traseiro, salvo se atingirem mais de 1,45m. Permanece a obrigatoriedade do uso dos dispositivos de retenção para crianças (conforme idade, peso e altura) na forma definida pelo CONTRAN, inclusive exceções em relação a determinados veículos.

⑥ Nas Infrações Específicas, o processo de suspensão do direito de dirigir será iniciado pelos respectivos órgãos autuadores. Na Suspensão por pontuação, o processo se inicia atingidos 20 pontos se 2 ou mais infrações forem gravíssimas; com 30 pontos se 1 infração for de natureza gravíssima e com 40 pontos se nenhuma infração for gravíssima no período de 12 meses.

⑦ Recall (chamamento para substituição ou reparo do veículo) pendente no prazo de um ano serão inseridas no CRLV (já existe por meio da portaria conjunta 03/19). A novidade é que o não-atendimento ao recall impede o licenciamento do veículo.

⑧ Prazo e procedimento para a comunicação de venda por parte do antigo proprietário é agora de 60 dias, contados da expiração do prazo de 30 dias que o atual proprietário possui.

⑨ Prazo defesa prévia não será inferior a 30 dias contados da expedição da NA.

Capítulo 18

A importância das “rodovias que perdoam” para o trânsito mais seguro

Transcrição e edição: Rodrigo Lacerda



<https://www.instagram.com/p/CHOhmoRD1LI/>

Rodrigo Lacerda

Especialista em regulamentação da ANTT -
Agência Nacional do Transportes Terrestres.



Rodovias que perdoam

Perdoar é renunciar a punir (dicionário Larousse). Em uma sentença literal, esse verbo não poderia designar a ação de um sujeito inanimado como uma rodovia. Contudo, a ação própria de Deus ou de homens pode muito bem ser útil a um slogan, um bordão. A mensagem é precisa ao conceituar uma rodovia que perdoa como aquela que permite erros humanos sem que as consequências sejam tão traumáticas, como mortes ou lesões graves.

Os atores envolvidos em todas as fases da infraestrutura rodoviária, ou seja, projeto, construção, conservação e operação, devem ao máximo adaptá-la a usuários, que invariavelmente cometerão erros e devem ter suas consequências mitigadas, preservando ao máximo o bem mais precioso, a vida e a integridade física das pessoas.

“É necessário focar em soluções ao alcance da realidade orçamentária.”

Rodrigo Lacerda

Histórico

O CTB (Código de Trânsito Brasileiro) conceitua trânsito como a utilização das vias por pessoas, veículos e animais. Nos últimos anos, as pessoas têm se tornado mais conscientes, os animais mais raros e os veículos mais seguros. As vias, porém, não acompanharam a evolução na mesma velocidade. Nosso sistema viário é antigo, projetado e construído para um trânsito que não mais existe e carece de adaptações para melhorar a segurança do trânsito.

Pesquisa CNT de rodovias

A Confederação Nacional de Transportes (CNT) divulga anualmente a Pesquisa CNT de Rodovias, em que é apresentada uma avaliação das características e condições das rodovias pavimentadas brasileiras. Ao analisarmos os resultados da pesquisa, percebemos a baixa qualidade da geometria das vias (inclinação de rampas, raio de curva, distância de visibilidade, etc.) em detrimento dos outros dois parâmetros avaliados: pavimento e sinalização.

Demanda de investimentos

Para a melhoria de cada uma das características viárias avaliadas pela CNT se faz necessária a elaboração de projetos de engenharia, licenciamento ambiental e execução de obras. Destas, a melhoria da geometria da via é um desafio maior, pois requer investimento mais vultoso em cada etapa do processo, potencializado pela complexidade do licenciamento ambiental, por impactar consideravelmente o meio ambiente.

Por demandar alto volume de investimentos e licenciamento ambiental complexo, a melhoria da geometria das vias vem sendo postergada, potencializando a cada dia os riscos de acidentes, já que a via não vem sendo adaptada ao tipo, velocidade e volume de veículos que por ela circulam.

A carência de investimentos não ocorre apenas na infraestrutura rodoviária. Em todas as áreas existe essa deficiência, seja na saúde, educação, infraestrutura de comunicação, energia, etc.

Estratégias

Conhecido o problema de carência de investimentos, é necessário focar em soluções ao alcance da realidade orçamentária. Uma alternativa adotada pelos últimos governos à baixa capacidade de investimento público é a atração do investidor privado. As concessões rodoviárias são cada dia mais utilizadas e pretendem atrair o investidor privado para a melhoria da infraestrutura e a prestação de serviço.

Infelizmente a concessão não pode ser implantada em todos os segmentos rodoviários. Para se mostrar viável, a concessão de infraestrutura deve focar em segmentos com alta demanda para que os investimentos necessários sejam distribuídos por um número significativo de pagantes de uma tarifa módica, com o menor subsídio governamental possível.

Alternativa

Alternativa eficiente para a redução do número de acidentes ou de seus danos é a implantação de medidas de baixo e médio custo, mediante instalação de equipamentos que evitem acidentes ou reduzam suas consequências em caso de colisão.



Medidas

Como exemplo de medidas de baixo custo podemos citar a manutenção geral do pavimento, dos dispositivos de drenagem, da sinalização vertical e horizontal, que devem ser mantidas de acordo com as normas técnicas e a boa prática da engenharia de trânsito. Corrobora também com a segurança viária a implantação de defensas metálicas, marcas de canalização, atenuadores de impacto, sinalização horizontal termoplástica de alto-relevo, iluminação de cruzamentos e travessias de pedestres, implantação de gradis para direcionamento de travessia de pedestres, etc.

Medidas de médio custo também podem ser tomadas, tais como a implantação de áreas de escape em declives, asfalto com rugosidade e suficiente para a melhoria da aderência pneu-pavimento e diminuição de projeção da cortina de água (spray), melhorias e restrição de acessos, dentre outros.

Todas essas medidas podem ser tomadas integradas e coordenadas com os grandes projetos de concessão, duplicação, implantação, correção de traçado, contornos viários e interseções em desnível. As intervenções acima citadas não substituem as grandes intervenções nas rodovias, mas as complementa e mitiga os problemas causados pela sua postergação.

Desafios

Nossa necessidade de infraestrutura é muito maior do que o orçamento público pode comportar. A sociedade não pode esperar apenas por grandes investimentos, que não se encaixam no orçamento público, para trafegar por vias razoavelmente seguras.

Necessitamos de estratégia e criatividade para solucionar os problemas de segurança de nossas vias, mediante a redução da burocracia, o incentivo à iniciativa dos técnicos e gestores da ponta, os maiores conhecedores os problemas viários, além da adoção e adaptação de boas práticas que apresentaram resultados dentro e fora do País.

Devemos focar nas soluções que apresentam maior relação custo-benefício, com constante avaliação dos resultados. Uma ferramenta que tem se mostrado útil nessa avaliação é a metodologia iRAP (Programa Internacional de Avaliação de Estradas), que baseado em evidências classifica as rodovias de acordo com o risco aos usuários.

Nenhum recurso ou tempo pode ser desperdiçado. A vida e a integridade humana são as maiores riquezas de uma nação.

Capítulo 19

A influência das leis de trânsito no comportamento dos motoristas

Transcrição e edição: Mateus Fiuza



<https://www.instagram.com/p/CIWnAUOjyDe/>

Julyver Modesto

Mestre em Direito, major da Polícia Militar de São Paulo, 24 livros publicados, conselheiro do CETRAN-SP e membro da Câmara Temática do Esforço Legal do CONTRAN.



Leis de trânsito x normas sociais

A lei representa a necessidade de um comportamento que se não fosse a própria lei ele não seria adotado

A lei parte do pressuposto de que aquilo que está presente nela não está sendo cumprido. A lei já tem início na desobediência a ela, pois se o que está presente na lei fosse cumprido, ela não existiria.

Em uma fila de banco, por exemplo, embora não tenha nenhuma lei obrigando a fila, com exceção de fila prioritária, sabemos que quando você tem um conjunto de pessoas, uma atrás da outra, precisamos ficar atrás da última. Isso define uma norma social, assim como é uma norma social cumprimentar alguém conhecido quando nos encontramos com ele em local público. Normas sociais não são impostas e, conseqüentemente, não tem sanções para o seu descumprimento.

Um comportamento humano passa a ser previsto na lei como obrigatório ou proibido quando não é natural, quando o cumprimento é necessário para que a sociedade tenha relações harmoniosas.

Surgimento de uma lei

Não é proibido que se ande com as palmas das mãos ou com os pés para cima, mas caso esse comportamento se replique e gere conflitos como acidentes, poderá ser criada uma lei para manter a harmonia na sociedade.

Leis de trânsito

Analogamente, o mesmo acontece em relação à criação de leis de trânsito. A lei de obrigatoriedade de uso de cinto de segurança foi criada pois chegou-se à conclusão de que as pessoas não utilizavam cinto e que era essencial para diminuir a lesividade dos acidentes de trânsito e ocupação dos leitos hospitalares, por exemplo.

Impunidade no trânsito

Norma sem sanção é como um sino sem badalo. Não serve para nada! A certeza internalizada de uma consequência é fundamental para a não realização de uma infração. Entretanto, não temos um sistema carcerário preparado para receber todos os infratores que possuem sua liberdade privada em sanções.

“A multa é um ótimo negócio comparado ao potencial do que se pode perder ao executar uma infração de trânsito.”

Comentário de internauta

Punição x reconhecimento

Para a sociedade em geral, a legislação acaba tendo um caráter punitivo, olhando apenas o infrator sem reconhecer as melhores práticas dos condutores. Talvez fosse o momento de termos uma balança pesando para o reconhecimento. Em algumas campanhas de trânsito, por exemplo, atores caracterizados foram contratados para bater palmas para quem usava o cinto como forma de reconhecimento e incentivo.

Proteção de vulneráveis

Com a Visão Zero, ideia originada na Suécia, onde ao invés de falar sobre diminuição de acidente, buscamos a visão zero acidente, o trinômio do trânsito - engenharia, esforço legal e educação - é deixado para uma visão mais circular, com várias áreas de atuação ao redor da proteção do ser humano com o objetivo de protegê-lo. Na prática, “rodovias que perdoam” propõe o seguinte: não adianta apenas impor ao ser humano as consequências por suas escolhas inadequadas, é preciso criar mecanismos na rodovia, como o guard-rail, para proteger a pessoa após uma falha.



Capítulo 20

A importância da estatística em prol do trânsito seguro

Transcrição e edição: Leonardo Sales



<https://www.instagram.com/p/Cl6qy3AjWqH/>

Carlos Souza

Gerente do Observatório da Segurança
Pública do Estado do Espírito Santo no
ano 2020



De olho nas mortes do trânsito

Entenda a importância do trabalho do Observatório da Segurança Pública, com análise das estatísticas para identificar falhas e causas, e poder atuar de forma produtiva visando reduzir as mortes no trânsito capixaba

O Observatório da Segurança Pública tem como objetivo monitorar todos os incidentes criminais no Espírito Santo. É a porta de comunicação com a sociedade sobre estatísticas criminais. Já o monitoramento sobre as mortes no trânsito iniciou juntamente com a criação do Movitran, em 2018. Logo nas primeiras reuniões existiu a necessidade de conhecer o tamanho do problema e a quantidade de óbitos que aconteciam no Estado. A partir do Movitran iniciamos o monitoramento diário das mortes e todo mês é feito um relatório no site da Sesp (Secretaria de Estado de Segurança Pública) sobre o quantitativo de óbitos no trânsito. Lá são registrados os óbitos ocorridos no local do acidente e também nos hospitais. Além disso, são acompanhadas todas as entradas no Instituto Médico Legal (IML), o que nos dá uma margem de erro próximo de zero, pois conseguimos contabilizar quase 100% das fatalidades no trânsito.

Disponível no site

Mensalmente é publicado no site da Sesp um painel com essas estatísticas de óbitos no trânsito e o bacana é que qualquer pessoa pode acessar. Oferecemos também uma segunda entrega, no site do Instituto Jones dos Santos Neves. Lá, as pessoas encontram um painel dinâmico em que, inclusive, é possível baixar as planilhas, os dados, para poder trabalhar esse conteúdo da forma que achar melhor.

Rastreio inédito no Brasil

É importante destacar que até onde se tem notícia o Observatório da Segurança Pública do Espírito Santo é o único no Brasil que vai além e faz o rastreio em hospitais e IML sobre os dados de vítimas fatais do trânsito. Haja vista que as informações de outros órgãos públicos só contabilizam as mortes no local do acidente. Ou seja, o que a Sesp faz é um ímpar! Por conta desse monitoramento diário e minucioso, temos um relatório de alta confiabilidade.

O poder da estatística

Infelizmente, ainda temos que contar os óbitos para entender o tamanho do problema que temos em nosso Estado. A estatística é fundamental neste processo, pois conseguimos identificar quais são esses problemas e, em seguida, discutir ações de prevenção para que vidas não sejam perdidas no trânsito.

“Sem estatística não tem como fazer um bom planejamento para conseguirmos reduzir o número de mortes no trânsito”.

Edinaldo Ferraz (Superintendente da Fetransportes)

Trânsito na pandemia

O ano de 2020 foi atípico para o trânsito por conta da pandemia do novo coronavírus. Com a restrição da circulação de pessoas e veículos, notamos uma queda nos acidentes e óbitos. Mas com a flexibilização, as lesões e mortes voltaram a crescer. Mesmo assim, temos a expectativa de fechar o ano com redução em torno de 12% e com a menor quantidade de óbitos na nossa série histórica.

Perigo sobre 2 rodas

Mesmo com diminuição dos óbitos no trânsito, os motociclistas ainda preocupam bastante. As mortes com esse tipo de veículo são altíssimas! Elas representam 47% do total de óbitos no Espírito Santo. Sabe o que isso quer dizer? Que praticamente metade das vítimas fatais estavam transitando sobre duas rodas.



650 mortes

A violência nas ruas e estradas é preocupante. Para se ter ideia, de janeiro a novembro de 2020 tivemos 650 óbitos no trânsito capixaba. Como fazemos um monitoramento diário dos dados, nesses primeiros 15 dias de dezembro já contabilizamos mais 42 mortes e isso acende o sinal de alerta com relação ao aumento no número de acidentes fatais. Entretanto, a expectativa é de fechar a temporada com aproximadamente 700 óbitos no Espírito Santo.

Ranking dos municípios

Quando fazemos uma análise dos acidentes de trânsito, notamos que eles se concentram nos grandes municípios, cortados por rodovias federais e que possuem frota maior de veículos. Os top 10 municípios até mudam de posição entre si, mas são basicamente os mesmos. Serra ocupa o primeiro lugar há 10 anos, mas em 2020 traz boa notícia com redução de 20% comparado com 2019. Cariacica também registrou queda, assim como São Mateus, por exemplo.

Desrespeito à lei

O desrespeito ao Código de Trânsito resulta nessa triste estatística de óbitos. Excesso de velocidade, avanço de semáforo, álcool e direção e uso do celular ao volante são algumas das infrações que mais resultam em fatalidades nas ruas e estradas capixabas. Precisamos ter mais educação e responsabilidade para mudar de vez essa situação.

Capítulo 21

Os pilares educação e saúde : A proposta SEST SENAT

Transcrição e edição: Marco Antônio Rocha



<https://www.instagram.com/p/Cloo4n8DO2T/>

Marco Antônio Rocha

Mestre em Planejamento de Sistemas de Transportes, 1989, pelo Instituto Militar de Engenharia. Engenheiro Civil, formado pela UFES, 1986. Atuando há 27 anos em empresas de transportes de cargas e passageiros. Atualmente Supervisor Regional do SEST SENAT no estado do Espírito Santo.



Educação e Saúde: o papel do SEST SENAT

Uma Visão Geral do SEST SENAT no Brasil

O SEST SENAT disponibiliza hoje para seus clientes 155 unidades em todo o Brasil. Todos os estados do Brasil tem unidades do SEST SENAT. A missão do SEST SENAT é : Transformar a realidade dos trabalhadores do transporte e dos seus dependentes e contribuir para elevar a competitividade dos transportadores por meio da educação profissional e da promoção da saúde e da qualidade de vida.

O grande destaque dos nossos serviços é que eles são gratuitos para os trabalhadores do transporte e seus dependentes. Para se ter uma ideia estou falando de serviços de saúde onde temos odontologia, psicologia, nutrição e psicologia e também na área de educação todos os cursos são gratuitos.

Iniciativas para redução de acidentes e mortes no trânsito

O SEST SENAT tem a nível nacional vários programas voltados a causa da redução de acidentes e mortes no trânsito.

Como destaque temos o Programa Prevenção de Acidentes, onde foram adquiridos veículos tipo van e adaptadas com recursos áudio visuais. Com estes veículos as equipes vão até as empresas e pontos estratégicos de parada dos caminhoneiros autônomos e fazem palestras rápidas sobre saúde e também sobre condução segura.

Mas, o ponto de destaque em 2020 foi a campanha Herói Caminhoneiro, onde no início da pandemia os caminhoneiros estavam querendo paralisar as atividades em função de não terem apoio ao longo das rodovias para comer, tomar banho. Assim, o SEST SENAT se mobilizou junto com parceiros para fornecer kit de limpeza com álcool gel, sabão, papel higiênico, etc..

Pilar Educação

Em função da pandemia o SEST SENAT inovou muito com relação aos treinamentos. Com a necessidade de fechamento das unidades para não gerar aglomeração nas salas de aula o SEST SENAT criou cursos através da webaula onde o instrutor fica online com os alunos e também incentivou o uso da EAD. Temos o programa de Jovens aprendizes com cursos voltados para o setor de transportes.

O portfólio hoje tem mais de 400 cursos voltados para o setor de transportes tanto online quanto presencial e webaula. Os cursos especializados das resoluções do DENATRAN também podem ser realizados nas unidades do SEST SENAT.

As unidades do SEST SENAT contam com simulador de operação de veículos tipo caminhão, ônibus e van. O simulador é usado para treinamento de operação de veículos com diversos cenários e possibilidades de situações de risco e situações adversas.

O engajamento do SEST SENAT quanto a educação virtual os profissionais de transporte foi e sido de fundamental importância.
Comentário de um participante da Bahia

Pilar Saúde

O SEST SENAT atua na parte de saúde de forma a dar apoio aos trabalhadores e seus dependentes nas áreas de odontologia, fisioterapia, psicologia e nutrição. Estas são especialidades que conseguem manter os nossos motoristas em condições físicas e mentais de forma que eles possam operar os seus veículos com mais segurança. Temos também a área de esporte e lazer em algumas unidades que contam com piscina, campo de futebol society, quadras e churrasqueiras. Os motoristas utilizam pouco os serviços em função do tipo de serviço que eles atuam e assim as unidades do SEST SENAT fazem um atendimento dos seus familiares que acaba sendo a porta de entrada para o motorista, uma vez que sua família comenta o que tem nas unidades.

Visão de Futuro

O futuro é educação e treinamento para que os operadores-motoristas possam conseguir trabalhar com mais segurança e com isso promover a redução de acidentes.

A tecnologia usada nos veículos de carga e passageiros está muito avançada mas o fator humano ainda é o grande responsável pelos acidentes de trânsito. Assim, a educação deve ser o principal objetivo a ser alcançado para um trânsito mais humano.



Capítulo 22

Programa de prevenção de acidentes da ECO 101

Transcrição e edição: Christian Tanimoto



https://www.instagram.com/p/CCcF_jJjVXj/

Christian Tanimoto

Gerente de Atendimento ao Usuário da
Eco101



Segurança Viária

O entrevistado Christian fala sobre o trabalho da ECO 101

“A Eco101 faz parte do grupo Ecorodovias, que é uma empresa de infraestrutura, focada na gestão e operação de concessões rodoviárias. A Eco101 atravessa 25 municípios em todo o estado então é um grande desafio. Sabemos que a BR101 é o principal corredor logístico do Espírito Santo, por isso entendemos a importância da infraestrutura, da redução de acidentes, da educação no trânsito, pois com isso podemos trazer cada vez mais negócios para o estado e contribuir para o futuro e desenvolvimento do Espírito Santo. O Espírito Santo possui também lindas praias, sendo a BR101 também o corredor principal para chegar a esses destinos. Neste primeiro semestre, tivemos uma média de 59 mil veículos de tráfego na BR101, isso exige bastante dos nossos profissionais, por isso realizamos simulados e treinamentos para capacitar cada vez mais as equipes, visando prestar serviços de mais qualidade para a sociedade. A Eco101 envolve mais de 2 mil colaboradores, entre diretos e indiretos. Com isso geramos empregos para o estado. A Eco101 também foi reconhecida pela ANTT em 2020 e recebeu o Prêmio entre as cinco concessionárias do Brasil que tiveram as melhoras práticas socioambientais, como: políticas, certificações, ações socioambientais.”

Programa de Redução de Acidentes

“O Comitê de Segurança Viária interno da Eco101 foi iniciado em 2014 e dentro desse comitê tem o Programa de Redução de Acidentes (PRA) que tem como objetivo analisar as estatísticas de forma bem profunda para identificar a causa raiz do acidente e propor soluções assertivas que contribuam com a redução de acidentes.

Esse comitê é multidisciplinar, tendo um representante de cada área da concessionária. Onde participam, desde o nosso Diretor Superintendente, além dos setores de operação, engenharia, comunicação, jurídico, contratos e sustentabilidade, que trabalham juntos e contribuem para que sejamos cada vez mais assertivos em nossas ações.

Além disso e também de forma conjunta, há dois anos fomos convidados a participar do Movitran e com isso, muita coisa que implementamos em nosso Comitê interno, é apresentado e discutido também nas reuniões do Movimento Capixaba para Salvas Vidas no Trânsito, que na minha opinião já se tornou o maior e mais estruturado comitê aqui no Estado. Essa iniciativa melhorou muito até nossa comunicação, sinergia e engajamento com os mais de 40 outros órgãos públicos e privados que trabalham nesse comitê. Juntos somos mais fortes e conseguimos unir forças para estruturar ações e oferecer uma prestação de serviços à sociedade de forma mais eficiente.”

Ações da ECO

“Com relação a fiscalização, nós apoiamos a PRF dando suporte e também disponibilizando os dados estatísticos mensalmente. Com isso conseguimos organizar estratégias para atuar nos pontos, dias e horários com maior número de acidentes. Disponibilizamos também à PRF as imagens das câmeras de vídeo monitoramento que temos ao longo da BR101, isso amplia o campo de atuação e fiscalização da instituição. Também foram implantados 26 radares ao longo da rodovia. Participamos do Cinema Rodoviário, com a PRF, que são ações educativas realizadas em nossas Balanças, Bases de Serviço de Atendimento ao Usuário ou nas Delegacias onde são realizadas abordagens rápidas com usuários e fornecemos dicas de segurança viária. Na parte de educação no trânsito realizamos campanhas de conscientização, onde trabalhamos de forma conjunta com a PRF e outros órgãos. Numa das frentes nós visitamos algumas transportadoras e conversamos com os motoristas para falar sobre segurança viária e educação no trânsito. Fazemos também as ações do Maio Amarelo, de forma conjunta com inúmeros órgãos e o Movitran. Outra iniciativa é a Simulação de Acidentes onde participam diversos órgãos públicos e privados, o objetivo deste exercício é capacitar as equipes envolvidas para atender qualquer tipo de situação.”

Resultados

De 2013 até 2019, conseguimos reduzir o número de acidentes em 27,5%. Com relação a acidentes com óbitos reduzimos em 63,2%, este é um número bem significativo. Estamos bem alinhados com a meta da ONU, que entre o ano de 2011 até 2020 sejam reduzidos em 50% o número de mortes no trânsito. Na BR101 a cada ano a gente vem conseguindo resultados bem positivos, bem expressivos e temos que cada vez mais buscar soluções e resultados ainda melhores, através do comitê e de todas as entidades do Espírito Santo envolvidas.

Se compararmos o primeiro semestre de 2020 com o primeiro semestre de 2019 tivemos uma redução em 24% no número de acidentes. De acidentes com feridos tivemos uma redução de 17% e com óbitos tivemos uma redução de 2%.

Infelizmente, já constatamos em reuniões com a PRF e o maior número de acidentes é causado por uma escolha errada do usuário, por isso é importante trabalhar forte com educação no trânsito. O tripé da segurança viária é a Educação no Trânsito, Esforço Legal e Infraestrutura, esses três pilares precisam estar em sinergia e de forma equilibrada para que consigamos atingir melhores resultados. Ou seja, a responsabilidade por um trânsito seguro é de todos nós. Todos temos um papel fundamental para a prevenção dos acidentes. Então, desde de respeitar as leis de trânsito, trafegar com veículo em bom estado de conservação, ter um planejamento de mobilidade e um bom comportamento do usuário.

Considerações finais

Nosso caminho é um tanto sinuoso, com momentos de redução e outros de aceleração.

Mas, no final, nosso destino é salvar vidas no trânsito!

Nessas Lives aqui registradas por grandes especialistas de mobilidade e trânsito, ficam muitas lições e aprendizados. De uma forma geral, buscando uma convergência de ideias, podemos acreditar que o melhor caminho à seguirmos passa por:

- ① Investimentos em inteligência de dados, integração entre os órgãos federais, estaduais e municipais, para geração de estatísticas ágeis e de maior confiabilidade;
- ② Campanhas educativas durante todo o ano, ao invés de ações temporárias em épocas e feriados. Além disso, com maior criatividade, pois as vezes não estamos ainda conseguindo mudar o nível consciencial do usuário do trânsito;
- ③ Sem melhor infraestrutura viária não conseguiremos avançar, em vias municipais, estaduais e federais. As Rodovias precisam ser inteligentes para reduzir as lesões em caso de colisão. Elas precisam ser intuitivas;
- ④ As regras de trânsito devem ser um mínimo a ser atingido e não o máximo. A condução de um veículo, o cenário da rodovia e os níveis de riscos vão muito além do código;
- ⑤ A visão precisa ser global, mas a ação precisa ser local. Cada município, cada rua, cada grupo da sociedade tem uma particularidade e uma necessidade no trânsito. É preciso aplicar o remédio conforme o paciente;
- ⑥ Mobilidade vai ser uma das palavras mais pesquisadas no Google. Todos nós precisamos nos movimentar, e isso precisa ser de forma saudável e segura. Cada vez mais utilizaremos mais modais de transportes no nosso dia a dia;
- ⑦ Se quisermos resolver grande parte do nosso problema, vamos ter que investir em transporte coletivo e mobilidade ativa. O transporte individual vai precisar ser fortemente desidratado. Em algum momento vamos ter que abrir mão.

Eng. André Cerqueira



MOVITRAN

Movimento Capixaba para
Salvar Vidas no Trânsito

QUEM SALVA UMA VIDA, SALVA O MUNDO INTEIRO.

(Oskar Schindler - A lista de Schindler)