



# Todos por um trânsito mais humano e seguro



**LIVES DO MOVITRAN - 2020**

**ELABORAÇÃO:**



**E-BOOK  
1º EDIÇÃO  
PARTE 2**

# 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 FETRANSPORTES

Eng. André dos Santos Cerqueira

Consultor de Segurança no Trânsito

CEO Bauer Engenharia

## Revisão de Texto

Anna Carolina Passos

Leonardo Sales de Azevedo

## Layout e Edição

Mateus Fiuza

CEO Hyperfy

## Transcrição de vídeo para texto

André Cerqueira

Antônio Gomes

Carlos Bressan

Cap. Teotônio

Irene Rios

José Antônio Monte Belo

Leonardo Sales de Azevedo

Mateus Fiuza

Robson Ceccon

Ronivon Faroni

Sérgio Luiz Anechini

# 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.

Na 1ª Parte, da 1ª Edição, lançada em Julho/21, contemplou o resumo dos pontos marcantes de 22 das 41 lives. E, agora, a 2ª Parte, apresenta o conteúdo das 19 lives que faltavam para concluirmos a descrição de todas as lives realizadas no ano 2020.

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

Boa leitura a todos!



**Jerson Antonio Picoli**  
Presidente  
Fetransportes



**Dr. Edinaldo Ferraz**  
Superintendente da  
Fetransportes

## Coordenação Geral



**Eng. André Cerqueira**  
Consultor em Segurança de  
Trânsito da Fetransportes

Este é o segundo ebook das “lives realizadas no ano passado pelo MOVITRAN – Movimento Capixaba para Salvar Vidas no Trânsito. Desta feita, composto pela transcrição de 19 “lives” (no primeiro ebook transcrevemos 22 palestras), com especialistas do nosso Estado e do País e com temas altamente relevantes sobre um trânsito mais humano e seguro. A FETRANSPORTES traz, com esse ebook, excelentes lições para quem defenda um transporte voltado à condução segura que não leve à morte de ninguém (“visão zero”), lembrando da frase que tem sido refrão do programa de Segurança de Trânsito: “quem salva uma vida, salva o mundo inteiro”.

**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 harmônio, 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](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

# Índice

<b>Introdução</b>	<b>02</b>
<b>Capítulo 1 – Embaixadora do Maio Amarelo no Espírito Santo</b>	<b>09</b>
<b>Capítulo 2 - Atuação do BPTRAN da PMES</b>	<b>14</b>
<b>Capítulo 3 - Polícia Rodoviária Federal (PRF) - Maio Amarelo</b>	<b>19</b>
<b>Capítulo 4 - Por Dentro do Trânsito de Linhares</b>	<b>24</b>
<b>Capítulo 5 - A Importância do Movimento Maio Amarelo</b>	<b>29</b>
<b>Capítulo 6 - Comportamento Humano e Seus Efeitos no Trânsito Seguro</b>	<b>34</b>
<b>Capítulo 7 - Resposta à Emergência Para Salvar Vidas no Trânsito</b>	<b>39</b>
<b>Capítulo 8 - Educação é o Caminho Para Salvar Vidas no Trânsito</b>	<b>44</b>
<b>Capítulo 9 - Trabalho e Direção: Equilíbrio Para Salvar Vidas no Trânsito</b>	<b>49</b>
<b>Capítulo 10 - Crimes de Trânsito e suas Consequências</b>	<b>54</b>
<b>Capítulo 11 - Salvando Vidas no Trânsito em Nova Venécia</b>	<b>59</b>
<b>Capítulo 12 - Desafios e Soluções Para a Mobilidade</b>	<b>64</b>
<b>Capítulo 13 - Políticas de Trânsito e 2ª Década de Ações para a Segurança Viária (2021-2030)</b>	<b>69</b>
<b>Capítulo 14 - Inspeção Veicular Salva Vidas No Trânsito</b>	<b>74</b>
<b>Capítulo 15 - Trânsito Seguro: Qual A Sua Responsabilidade Nessa Missão?</b>	<b>81</b>
<b>Capítulo 16 - Rodovia Bem Cuidada, Vida Preservada</b>	<b>87</b>
<b>Capítulo 17 - Resgate em Rodovias: Atendimento Ágil e Eficiente Salva Vidas</b>	<b>93</b>
<b>Capítulo 18 - Núcleo de Operações e Transporte Aéreo (NOTAER)</b>	<b>99</b>
<b>Capítulo 19 - Operação Verão Com Foco Na Prevenção de Acidentes</b>	<b>104</b>



Capítulo 1

# Embaixadora do Maio Amarelo no Espírito Santo

Transcrição e edição: Leonardo Sales



# Oszilene de Freitas

Embaixadora do Maio Amarelo no Espírito Santo, especialista em Gestão, Segurança e Educação de Trânsito e diretora de um Centro de Formação de Condutores (CFC).



# Trânsito seguro depende de todos

**Para transitar em segurança é preciso que cada um faça a sua parte e respeite as leis, seja você motorista, motociclista, pedestre ou ciclista.**

Um trânsito seguro depende de cada pessoa que o compõe. Negligenciar as leis de trânsito vitima o condutor infrator e, além dele, pessoas inocentes, que têm os sonhos e vidas interrompidas. Manter a atenção, ser gentil e adotar um comportamento responsável evita conflitos, contribui com o trânsito mais seguro e reduz o número de acidentes e mortes. No trânsito, nossas decisões e atitudes impactam diretamente as outras pessoas que também circulam nas rodovias e vias urbanas. Todos precisamos fazer a nossa parte, e não é pela multa, é pela vida. A ação quer mostrar a importância da união de forças da sociedade para a causa, afinal, enquanto apenas um pedestre, ciclista, motorista, passageiro ou motociclista estiverem desrespeitando as regras todos estarão em risco.

## Equipamento de segurança

Vidas são preservadas quando fazemos uso dos equipamentos de segurança, quando levo quem eu mais amo nos dispositivos infantis de segurança (bebê conforto, cadeirinha ou assento de elevação).

## Cuidado com as pessoas

Usar equipamentos de segurança é fundamental. Tudo isso são cuidados e eu não posso fazer somente pensando na fiscalização, na multa, na pontuação da CNH (Carteira Nacional de Habilitação), mas para preservar a minha vida, a vida da minha família e a do meu próximo.

# Educação vem de berço

A criança, quando é conscientizada desde cedo, se torna uma agente multiplicadora e passa a fiscalizar os pais quando estes estão conduzindo a família. E um pai se sente envergonhado quando é corrigido pelo filho.

“O maior problema do trânsito é a falta de conscientização de quem integra este ecossistema.”

Oszilene de Freitas

## Educação + fiscalização

A educação é a base de tudo na nossa vida. Mas ela sozinha não consegue resolver muita coisa. A educação precisa estar integrada a outras ações, como fiscalização, condições melhores de engenharia das vias, campanhas. Cada um destes tem seu papel.

## Papel da escola é fundamental

Eu sou a favor de ensinar o que é certo antes de punir. Por isso defendo tanto a educação para o trânsito nas escolas. Tão importante quanto o estudo do Português, da Matemática, do Inglês, é preparar a criança, desde as séries iniciais, para que ela seja um pedestre consciente, um ciclista consciente. E ao chegar aos 18 anos, quando se tornar um condutor ou motociclista, ela trará consigo toda gama de conhecimento acerca de cidadania no trânsito, respeito e gentileza.



Capítulo 2

# Atuação do BPTRAN da PMES

Transcrição e edição: Cap. Teotônio



# Capitão QOC PM Theotônio Silva de Oliveira

Chefe do Setor de Comunicação do BPTran-  
PMES



# BPTran em Ação

## **O trabalho do Batalhão de Polícia de Trânsito da PMES e as ações do Maio Amarelo.**

O Batalhão de Polícia de Trânsito existe há 28 anos (1992 - 2020). Sua missão é a realização do policiamento ostensivo de trânsito na circunscrição de atuação do batalhão. O policiamento ostensivo de trânsito corresponde ao atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito, com vítimas e sem vítimas, no local do fato ou nos postos de trânsito, e as fiscalizações de trânsito. São duas vertentes principais de atuação, o atendimento de ocorrências e as fiscalizações de trânsito. O BPTran atua em cinco municípios, Vitória, Serra, Cariacica, Vila Velha e Viana. Nas demais localidades, municípios, o trânsito fica a cargo dos batalhões de área. O Batalhão de Trânsito concentra suas atividades na região urbana da Grande Vitória..

## **Ações preventivas**

Além das vertentes de fiscalização e atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito, o BPTran trabalha também com ações preventivas, de conscientização e educação para o trânsito. A questão da prevenção é muito importante. Não são buscadas apenas as sanções previstas no CTB, as ações repressivas, mas sim as preventivas também. São importantíssimas.

## **Abrangência no ES**

A PMES está presente em todo o Estado. Nos tínhamos no passado postos fora da RMGV, Aracruz, S. Leopoldina, Marataízes, Colatina. No entanto esses postos, em virtude da distância da sede do BPTran, que fica no Parque Moscoso, foram incorporados às Unidades de área. A administração desses postos ficou facilitada, ao serem incorporados às unidades de área. As atividades do BPTran ficaram concentradas na RMGV.



# BPTran difusor

**O BPTran é um difusor de doutrina para toda a PMES, que está presente em todo o Estado. Atos normativos e regulamentações de trânsito para toda a PMES. O BPTran alimenta as seções de trânsito dos batalhões interioranos. Em todas as unidades não pertencentes à RMGV observa-se essa dinâmica. O BPTran, mesmo na capital, partilha o conhecimento de trânsito com toda a PMES.**

“Nossa missão é a realização do policiamento ostensivo de trânsito na circunscrição de atuação do batalhão.”

Cap. Teotônio

## Estatísticas 2020

As medidas restritivas de circulação de pessoas estão mudando a dinâmica do espaço urbano, impactando diretamente no trânsito. Os dados estão favoráveis quanto aos acidentes de trânsito e vítimas.

Média de 1500 acidentes por mês (com e sem vítimas) em anos anteriores à pandemia, na circunscrição de atuação do BPTTran. Entretanto no mês de abril de 2020 foi registrada uma redução histórica no número de acidentes, com uma queda de 57,64% (662 acidentes registrados). Tal mês foi totalmente abarcado pelas medidas restritivas de circulação, o que impactou no trânsito de forma positiva.

## Maio amarelo 2020

Devido à pandemia, foram realizadas ações de publicidade apenas, visando evitar contatos ou aglomeração. Infelizmente, não é possível atuar presencialmente junto ao cidadão, como foi feito nos anos anteriores.



Capítulo 3

# Polícia Rodoviária Federal (PRF) - Maio Amarelo

Transcrição e edição: Leonardo Sales



# Inspetor Bom Jesus

Chefe do Grupo de Educação para o Trânsito da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no Espírito Santo.



# Trânsito e educação andam juntos

**Para o inspetor Bom Jesus, a educação para o trânsito é fundamental para conseguirmos ter mais segurança nas vias.**

As ações de educação para o trânsito realizadas pela Polícia Rodoviária Federal no Espírito Santo sob a supervisão do inspetor Bom Jesus começaram em 2013. Fazemos um trabalho de integração com vários órgãos do Estado e a gente tem conseguido bons resultados em prol da segurança no trânsito. A tecnologia é outro fator relevante em nosso trabalho, pois é um facilitador desse processo de integração entre os órgãos que atuam junto com a PRF. A tecnologia é uma ferramenta fundamental no nosso dia a dia. Vamos pegar como exemplo o etilômetro. Como se trata de um aparelho mais moderno, tem fornecido resultados muito maiores e mais rápidos durante as abordagens.

## Investimento em pesquisas

A PRF tem investido forte nessa área de tecnologia e inovação. E o melhor: não é para guardar isso para a polícia e sim para trazer resultados que são importantes para a sociedade.

## PRF agora tem universidade

É uma universidade corpotativa que fica em Santa Catarina e conta vários colegas da PRF, como professores. O objetivo é incentivar a participação de policiais rodoviários federais a investirem em pesquisa e cursos de estrito senso como mestrado para aumentar o nível de qualificação dentro da própria instituição.

# Sistema digital agiliza atendimento

A era do papel praticamente acabou na PRF. Para citar como exemplo, em um acidente sem vítima, o próprio cidadão pode acessar o site da PRF e fazer o registro do caso. A viatura nem precisa ir ao local nessa situação. A pessoa mesmo coleta os dados e registra as informações.

“Durante a pandemia, diminuimos a quantidade de acidentes, mas o número de mortes está maior.”

Inspetor Bom Jesus

## Maior letalidade na pandemia

Comparando março de 2019 a 05 de maio de 2020, tivemos redução de acidentes nas rodovias federais. Foram 438 em 2019 contra 320 em 2020, porém a quantidade de mortos foi de 24 em 2019 e 23 em 2020. Podemos concluir que a quantidade de acidentes caiu, mas a letalidade está maior.

## Alerta aos motoristas

Esses dados nos ajudam a entender os pontos mais críticos das rodovias e por isso fazemos um alerta para os motoristas. Se vocês virem uma viatura circulando por determinada região, significa que aquele local é um ponto de risco. Então, tome mais cuidado ao trafegar naquela região para evitar acidentes. A campanha do Maio Amarelo é um bom exemplo que a PRF utiliza para fazer campanhas de educação. O objetivo é fortalecer a importância de respeitarmos as leis e agir de forma segura no trânsito.



Capítulo 4

# Por Dentro do Trânsito de Linhares

Transcrição e edição: Leonardo Sales





# Douglas Simplício

Diretor do Departamento de Fiscalização e Operações do Trânsito da Prefeitura Municipal de Linhares.



# Fluxo de veículos é grande em Linhares

**O município é um dos maiores da região norte do Espírito Santo e por lá passam rodovias estaduais e até a BR-101**

O trânsito de Linhares é cortado pela BR-101 e tem um grande fluxo de pessoas e veículos em nosso município. Os desafios são grandes para nossa equipe, porque também passa por aqui rodovias estaduais em nosso perímetro urbano. Uma de nossas preocupações é estar atento sobre o bom funcionamento dos semáforos para evitar que acidentes aconteçam por conta dessas intercessões dentro da cidade. O trabalho de fiscalização é intenso pelas ruas do município para buscarmos cada vez mais a diminuição dos sinistros de trânsito e perdas de vidas.

## Infrações caíram 67%

O número de infrações de trânsito caiu drasticamente aqui em Linhares por conta da pandemia. No primeiro quadrimestre de 2020 comparado ao mesmo período de 2016, reduziu 67%. Isso se dá por conta do isolamento e baixo movimento nas ruas.

## Percepção de risco é importante

Para diminuir os acidentes, as pessoas precisam ter uma maior percepção de risco. Aqui tem muito motociclista, que não respeita a sinalização e também pessoas que atravessam a rua com desatenção. Isso contribui para o aumento dos acidentes.

# Mobilidade está em alta no município

Hoje possuímos uma malha de ciclofaixa de 12 km e estamos revitalizando várias ruas e avenidas. A meta é interligar todos os bairros de Linhares por ciclofaixas. Temos ganhado mais 45 km de ciclofaixas para beneficiar a população.

“Vamos ganhar travessias elevadas para atravessar as ruas e avenidas com segurança.”

Douglas Simplício

## Alerta aos motociclistas

De acordo com dados da Secretaria de Segurança Pública do Espírito Santo (SESP), 75% das mortes no trânsito capixaba ocorrem em cidades do interior. Aqui em Linhares a gente trabalha para combater esse problema. Até porque o trânsito de moto aumentou bastante em nosso município. A conscientização do motociclista é fundamental para que a vida dele não fique em risco.

## Respeite as leis de trânsito

Várias cidades têm passado por uma reestruturação para atender melhor a população e em Linhares não é diferente. Temos boa infraestrutura no município com pavimentação de avenidas e estradas e quem ganha com isso são todos que moram e passam por aqui. Mas é fundamental que as pessoas respeitem as leis e entedendam que cada um de nós tem papel fundamental nessa missão para conter o avanço das lesões e mortes no trânsito não só de Linhares, mas também do Espírito Santo e do Brasil.



Capítulo 5

# A Importância do Movimento Maio Amarelo

Transcrição e edição: André Cerqueira



# José Aurélio Ramalho

Presidente na OBSERVATÓRIO Nacional de  
Segurança Viária



<https://www.linkedin.com/in/jose-aurelio-ramalho-0b260848/>

# O trânsito é um sistema complexo

Enquanto estivermos produzindo maus condutores, nós continuaremos tendo muitos problemas relacionados ao trânsito. Os problemas não estão nos CFC's (Curso de Formação de Condutores), mas no sistema como um todo. O assunto trânsito não está sendo ensinado na sala de aula, quer seja como disciplina eletiva ou de forma transversal.

Só para termos uma noção, a grande maioria dos cursos de direito em nosso país, não tem a disciplina de direito de trânsito. E, sabemos que uma grande parte dos acidentes de trânsito vão acabar nos tribunais.

Nós precisamos de especialistas que conhecem profundamente as reais necessidades e desafios do trânsito. O ONSV já tem quase 200 observadores certificados no Brasil, que de forma voluntária tem influenciado positivamente nosso trânsito.

## O início do Maio Amarelo

O movimento começou em setembro do ano 2013, quando eu estava no aeroporto de SP, onde ao ver a causa do outubro rosa na decoração de todos os lugares, passei a me questionar. Por que não teríamos um mês do ano para também celebrarmos e mostrarmos a importante atenção para o trânsito?

A partir daí, em março do ano 2014 foi criado o Maio Amarelo. O mais interessante é o conceito que está por trás do Maio Amarelo, onde muitos ficavam nos perguntando quais seriam as lideranças. Mas, respondemos que sempre se tratou de um movimento que é liderado por todos, pela sociedade.

# A consciência do trânsito

Nós vivemos em uma sociedade hipócrita, onde criticamos muito os outros condutores; mas, não temos a capacidade de reconhecer quem realmente somos no trânsito. Não temos a capacidade de olharmos para dentro de nós.

A multa é um acidente que não aconteceu. Quando estamos no celular, quando realizamos uma ultrapassagem proibida, quando cometemos excesso de velocidade; e uma infração chega em nossa residência, não deveríamos ficar revoltados com o poder público, mas entendermos que erramos.

A narrativa de que existe fábrica de multas precisa sair do nosso vocabulário, pois representa uma minoria em nossa sociedade. A grande massa da sociedade brasileira respeita as regras de trânsito.

“A multa é um acidente  
que não aconteceu”

José Ramalho



# O Brasil e a 2ª Década de Redução de Acidentes

O Brasil, infelizmente nunca teve uma postura de liderança mundial de redução de sinistros de trânsito, e no último encontro de Estocolmo nossa imagem não foi bem recebida. Meu sentimento é que ficamos com muitos deveres de casa. Nós acabamos não entregando os resultados esperados na 1ª Década, que era reduzir em 50% a quantidade de óbitos. E, isso acabou não sendo bem recebido durante a reunião.

Existem muitos problemas de perda de continuidade, em função das grandes “dança das cadeiras” no setor público. Isso acaba causando muita perda de histórico e continuidade das ações. Algo que não ocorre em países de referência nas ações de redução de sinistros.

Nosso país é maravilhoso, tem um povo muito trabalhador, temos excelentes recursos naturais, geografia favorável e clima excelente. Nós temos tudo para sermos referência no trânsito. Vai depender somente de nós.



Capítulo 6

# Comportamento Humano e Seus Efeitos no Trânsito Seguro

Transcrição e edição: André Cerqueira



# Saete Romero

Especialista em Psicologia e Segurança no Trânsito para empresas, Palestrante, Consultora em Segurança no Trânsito, Colunista na Band FM



[https://www.instagram.com/saete\\_romero/?hl=pt-br](https://www.instagram.com/saete_romero/?hl=pt-br)

# Comportamento humano no trânsito

Mais de 90% dos sinistros de trânsito envolve diretamente o ser humano, e podemos ainda entender que os outros 10%, de alguma forma também tiveram a participação do homem.

Uma das grandes causas é que aprendemos o trânsito de forma inadequada. A própria relação do CTB com sua aplicabilidade acaba recorrente em muitas deficiências no melhor resultado. Aprendemos pelo método da punição.

O CTB é a base de tudo, com seus desdobramentos para a sinalização e as fiscalizações do trânsito. O ápice desse processo sempre será a segurança, e não somente o cumprimento de regras para não sermos autuados em fiscalizações. Nosso aprendizado atual no Brasil, ainda é muito focado para não sermos fiscalizados, cumprirmos meramente as regras do trânsito.

Nos acostumamos a dirigir somente para cumprirmos as regras; ao invés, de aprendermos o verdadeiro motivo para todos cumprirem as regras de trânsito.

Todos nós ao dirigirmos temos um importante papel na sociedade.

## Um olhar diferente para os sinistros

Em todos os sinistros, sempre tem a contribuição de muitas pessoas envolvidas. Nosso foco ainda é em acharmos os culpados, ao invés de entendermos que quando ocorre algo, existem muitos culpados e responsáveis em todo o processo.

A culpa não é meramente de um condutor, mas de vários atores do ecossistema de trânsito, que, com maior ou menor grau, contribuíram para que o sinistro acontecesse.

# Hábitos

No nosso dia a dia, 60% do que fazemos é representado pelos nossos hábitos, sendo positivos ou não. Tudo que fazemos repetidamente vai se tornando um hábito, e o nosso cérebro entende que aquilo já se normalizou dentro do nosso organismo. Esse hábito entra no que chamamos de sistema automático.

Mas, caso o hábito não seja positivo, no ambiente de trânsito, ele pode estar colocando a vida do condutor e demais em risco; pois, o organismo pode entender equivocadamente que aquela situação não representa mais um risco. Nesse momento a percepção de risco dessa pessoa foi alterada, e existe um distanciamento psicológico dele com a realidade.

Existem também muitas relações de poder ao adquirir um veículo. O veículo mexe muito com o lado emocional, vaidade e poder; e, saber lidar de maneira equilibrada é um grande diferencial.

“A nossa atenção é alterada  
pela nossa intenção”

Salete Romero

# Educação no Trânsito

Para mudar um hábito, as campanhas educativas precisarão ser mais continuas ao longo do ano. Mas, antes de tudo, as pessoas precisam ser pedestres, conhecer as necessidades das outras pessoas que utilizam o trânsito. Eu, como pedestre; eu, como ciclista; eu, como transporte coletivo; enfim, eu como os diversos atores do trânsito.

Isso vai gerar empatia no trânsito. Esse trabalho precisa ser realizado, não somente no Maio Amarelo, mas durante todo o ano.

Muitos motoristas desconhecem as regras e técnicas de trânsito, não conhecem a dinâmica de pontuação na CNH. Alguns inclusive não implementam as técnicas adequadas de frenagem, que é algo essencial. Uma das mais importantes técnicas.

## Motociclistas

A cada 10 leitos hospitalares, 7 são ocupados com sinistros de trânsito, sendo 5 envolvendo motociclistas. No geral, o motociclista adquire a CNH sem o real preparo para os desafios do trânsito.

Eles sabem pilotar a moto, mas uma das coisas mais importantes eles não sabem, que é frear a moto.



Capítulo 7

# Resposta à Emergência Para Salvar Vidas no Trânsito

Transcrição e edição: Leonardo Sales



# Coronel Cerqueira

Comandante-geral do Corpo de Bombeiros Militar do Espírito Santo.





# Atuação do Corpo de Bombeiros

**O Corpo de Bombeiros Militar tem como principal função salvar vidas e aqui no Espírito Santo ele possui 20 bases operacionais instaladas em 17 municípios além do Posto Avançado de Bombeiro.**

O Corpo de Bombeiros Militar está presente em 17 municípios do Espírito Santo. Desde Nova Venécia até Guaçuí. Passando pelos maiores municípios do Estado como Linhares, São Mateus, Colatina, Aracruz, municípios da Grande Vitória, Guarapari, Cachoeiro de Itapemirim, Venda Nova, Marechal, entre outros. Cada base operacional dessa pode ser um Batalhão, uma Companhia Independente ou uma Companhia, que é uma estrutura um pouco menor. Todas essas unidades, além dos serviços de prevenção e combate a incêndios, de busca e salvamento, de mergulho, de defesa civil, tem o serviço que chamamos de atendimento pré-hospitalar. São ambulâncias que fazem essa resposta a acidentes de trânsito e outros tipos de acidentes como, por exemplo, acidentes domésticos.

## Acidentes graves de trânsito

Os acidentes de trânsito são responsáveis por 2/3 ou mais dos atendimentos pré-hospitalares das ambulâncias do Corpo de Bombeiros em nosso Estado. Quando os Bombeiros são acionados, geralmente são acidentes mais robustos que produzem vítimas e essas vítimas possuem algum trauma ou estão presas às ferragens do veículo.

## Protocolos de segurança

Os acidentes automobilísticos, em geral, causam dano muito elevado por conta da velocidade do veículo. Quando envolve moto a situação piora porque as lesões são mais graves. Verificar as condições do veículo, não ingerir bebida alcoólica, respeitar o limite de velocidade e checar equipamentos de segurança, como uso do cinto de segurança, e no caso do motociclista, o capacete, é primordial para evitar acidentes. Não dá para negociar com segurança.

# Como gerenciar crises?

**Quando o acidente ganha grandes proporções, passamos a depender de várias equipes, como aeronave para transportar os feridos, socorristas, etc. Temos uma série de agentes que precisam lidar de forma integrada. Por isso é importante fazer exercícios e simulados de acidentes. Esses treinamentos em conjunto com outras agências são fundamentais, pois nos dá a capacitação para agir de forma adequada quando necessário.**

“Não dá para negociar com segurança. As pessoas precisam ter consciência sobre medidas de prevenção de acidente.”

Coronel Cerqueira

## Parceria inédita + 20 viaturas

O Detran-ES doou 20 viaturas de resgate para o Corpo de Bombeiros. É uma parceria inédita aqui no Espírito Santo. Quem ganha com isso é a sociedade capixaba. Isso porque a velocidade e qualidade do atendimento e do transporte adequado até uma unidade avançada são fundamentais para salvar vidas. O tempo de resposta ao acidente é também uma forma de prevenção para evitar a morte ou uma seqüela, que chamamos de segundo trauma, por conta do transporte ruim.

## 80% dos resgates são motos

Temos um dado importante. A moto representa 80% dos acidentes atendidos pelo Corpo de Bombeiros. Estamos falando de algo em torno de 2 mil acidentes com veículos de duas rodas até maio de 2020. Com a pandemia, esse número caiu para 1.600. Mas vale destacar que são acidentes com lesões importantes. Quando envolve moto, os acidentes são de efeito grave e gravíssimo.



Capítulo 8

# Educação é o Caminho Para Salvar Vidas no Trânsito

Transcrição e edição: Irene Rios



# Irene Rios

Graduada em Letras; Especialista em Meio Ambiente, Gestão e Segurança de Trânsito e em Metodologia de Ensino; Mestra em Educação. Atuou como consultora de Educação para o Trânsito na prefeitura de Palhoça/SC e na prefeitura de São José/SC. Autora de artigos e livros e professora universitária de disciplinas na área de Educação para o Trânsito. Atualmente se dedica-se à função de Designer Educacional no Núcleo de Estudos e Pesquisas em Educação para o Trânsito do Laboratório de Transporte e logística da Universidade Federal de Santa Catarina.



# A importância da Educação para o Trânsito

As consequências da violência viária são tratadas pelo setor de saúde, nós, enquanto educadores, devemos tratar das causas. Mas quais são as maiores causas da violência viária?

As infrações já conhecidas, como o excesso de velocidade, o uso do celular enquanto está dirigindo, dirigir sob efeito de álcool, entre outras que constam no Código de Trânsito Brasileiro. Além das infrações regulamentadas há outras imprudências, como dirigir cansado, sem controle emocional, com falta de concentração. Mas não é só isso, por trás das infrações e das imprudências pode haver outras causas.

## O porquê de cometer uma infração

Por exemplo, por que tal pessoa usa o celular enquanto está dirigindo, mesmo sabendo que é uma infração? As respostas podem ser variadas, talvez pense que não é tão perigoso, ou usa o celular enquanto dirige porque todo mundo faz, ou é uma questão de valores, ou seja, para essa pessoa, naquele momento, a prioridade é a mensagem ou a ligação do celular e não a segurança. Pode ser ainda devido à impunidade. Os motivos são pessoais, é preciso, no entanto, investigar o que está por trás da infração e trabalhar nisso. A Educação para o trânsito tem essa função. Não podemos apenas dizer para as pessoas “não fale no celular enquanto dirige”, é preciso abordar a percepção de risco, os valores positivos, enfim os motivos que levam as pessoas a cometer essa infração.

# Finalidade da educação

**A educação para o trânsito tem a finalidade também de fornecer conhecimentos e orientar o cidadão a agir de forma segura e ética no trânsito. O que queremos na educação para o trânsito é que o comportamento seguro nas vias aconteça para preservar a vida e a saúde e não para evitar a multa. Se a educação para o trânsito acontecer em quantidade e com qualidade, a fiscalização terá menos trabalho.**

“Se a educação para o trânsito acontecer em quantidade e com qualidade, a fiscalização terá menos trabalho.”

Irene Rios

## Educação para o trânsito como tema transversal na escola

Trabalhar o trânsito de maneira transversal é abordar o tema junto com os conteúdos curriculares, sem precisar interromper o plano de ensino. Na legislação brasileira, os Temas Transversais foram recomendados inicialmente nos Parâmetros Curriculares Nacionais, em 1996. São seis: saúde, ética, orientação sexual, pluralidade cultural, meio ambiente e trabalho e consumo. Além desses foram indicados temas de urgência local, sendo o trânsito citado como um exemplo de tema transversal de urgência local. Os temas transversais estão apontados também nas Diretrizes Nacionais de Educação para o Trânsito.

Em 2017, foi publicado a Base Nacional Comum Curricular, que tornou os temas transversais ainda mais atualizados e mais próximos da realidade, tratando-os como “Temas Contemporâneos Transversais” e ampliando-os para quinze. Eles estão divididos em seis macroáreas temáticas: meio ambiente, ciência e tecnologia, economia, multiculturalismo, saúde e cidadania e civismo. A educação para o trânsito faz parte da macroárea cidadania e civismo. Esses temas estão estabelecidos como uma obrigatoriedade, não é apenas uma sugestão, os professores devem abordá-los nas disciplinas curriculares. Isso nos faz acreditar que agora irá acontecer a educação para o trânsito nas escolas.





Capítulo 9

# Trabalho e Direção: Equilíbrio Para Salvar Vidas no Trânsito

Transcrição e edição: Leonardo Sales



# Valério Heringer

Procurador-chefe do Ministério Público do Trabalho do Espírito Santo.



# Estratégias para encarar a pandemia

## Ministério Público do Trabalho se mobiliza e traça planos de enfrentamento à Covid-19

O Ministério Público do Trabalho é um ramo do Ministério Público da União e desempenha uma competência especializada em matéria trabalhista. Desde o início da pandemia, quando surgiu o primeiro caso no Brasil, em 26 de fevereiro de 2020, elaboramos um grupo de trabalho nacional para nos posicionar diante desses quadros hostis que já se apresentavam em países europeus. Dividimos essa atuação em quatro grandes eixos: O primeiro eixo trata de políticas públicas, fomento de políticas públicas e fizemos um aperfeiçoamento institucional com vários órgãos para o MPT se colocar como interlocutor, além de nossas atividades rotineiras. O segundo pilar foi relacionado com produção de notas técnicas para orientar cada setor sobre o que fazer de melhor prática diante da pandemia. O terceiro e quarto eixos foram sobre comunicação para acompanhar o andamento da situação das recomendações e procedimentos educativos.

## Atuação do MPT

O Ministério Público do Trabalho atua em busca do trabalho decente, trabalhando sobre todo o contexto econômico, analisando oportunidades de emprego, condições de trabalho, jornada de trabalho decente, jornada de trabalho e muito mais.

## Trabalho escravo

Existe uma grande preocupação com o trabalho escravo e o Ministério Público do Trabalho tem um observatório sobre esse tema. Para quem quiser pesquisar tem em nosso site várias informações. Vale lembrar que aqui no Espírito Santo temos casos de trabalhos análogos a escravos.

# Atenção especial ao trabalho infantil

**Temos um observatório exclusivo sobre trabalho infantil e aí nos cruzamos o senso de 2010, o senso agropecuário de 2017, a Prova Brasil de 2017, os acidentes de trabalho com crianças e adolescentes, crianças resgatadas de trabalho escravo, risco de exploração comercial e sexual em rodovias, por exemplo.**

“Temos cerca de 25% pessoas entre 18 e 30 anos desempregadas”

Valério Heringer

## Trânsito x acidente de trabalho

De acordo com o Seguro DPVAT, o Brasil registrou indenizações por morte no trânsito para 40.721 pessoas em 2019 e 235.456 para vítimas com invalidez permanente. É importante lembrar que os acidentes de trânsito também são acidentes de trabalho. Porque geralmente acontecem com pessoas indo ou vindo do trabalho. Precisamos de indicadores mais precisos para atuar nesse seguimento do trabalho humano.

## Preocupação com o transporte

Esse problema é de grande preocupação para o Ministério Público do Trabalho, porque esses acidentes ocorreram em razão do trabalho ou no exercício do trabalho. Para se ter ideia, 4% de todos os afastamentos se deveram ao transporte rodoviário de cargas. Se associarmos com o transporte coletivo de passageiros, temos aí um total de 6% dos afastamentos relacionados com o transporte. É um indicador muito forte. Temos um conjunto grande de motociclistas, moto-taxistas em situações que revelam índice bastante elevado por conta de atividade laborativa. A profissão que mais acidenta no Brasil é o alimentador de linha de produção, com 5%.



Capítulo 10

# Crimes de Trânsito e suas Consequências

Transcrição e edição: Leonardo Sales



# Paula Pazolini

Promotora de Justiça da Jecrim da Serra.



# Como promotoria atua na Serra

**O trabalho da Promotoria Criminal é reduzir o número de crimes de trânsito e tirar de vez o município do topo do ranking de mortes no Espírito Santo.**

A Promotoria Criminal atua para virar essa triste página com altos índices de morte no município da Serra. Não podemos ficar mais um ano como líder do ranking com maior número de óbitos no trânsito capixaba. Temos feito um trabalho com o Juizado Especial Criminal voltado ao Código de Trânsito Brasileiro para a conscientização e educação dos infratores. O Juizado Especial Criminal trata de diversos crimes do CTB por conta da competência da pena. Todos os crimes de menor potencial ofensivo, com pena de até 2 anos, são de competência do juizado. Paralelo a essa competência realizamos trabalhos de conscientização com outras autoridades que atuam na Serra.

## Crimes que mais acontecem

Os crimes mais corriqueiros na Serra são: fuga do local do acidente de trânsito, motorista sem habilitação e direção perigosa, por exemplo. É preciso ter atenção, pois muita gente não sabe que essas atitudes são consideradas crimes.

## Suspensão da CNH

Essa é outra infração que tem grande destaque, pois o condutor está com a carteira de motorista suspensa, mas continua dirigindo como se estivesse dentro da lei.



# O que acontece com o infrator?

**Quando a pessoa comete um crime de menor potencial ofensivo, a polícia lavra um termo de ocorrência e a pessoa se compromete a comparecer diante do juiz. Lá na Jecrim, oferecemos a transação penal para o cidadão que cometeu esse tipo de crime. É uma forma de quitar o crime. Exemplo: prestando serviço comunitário ou doando bens para entidades cadastradas.**

“O cidadão precisa se conscientizar que a segurança do trânsito é uma responsabilidade de todos”

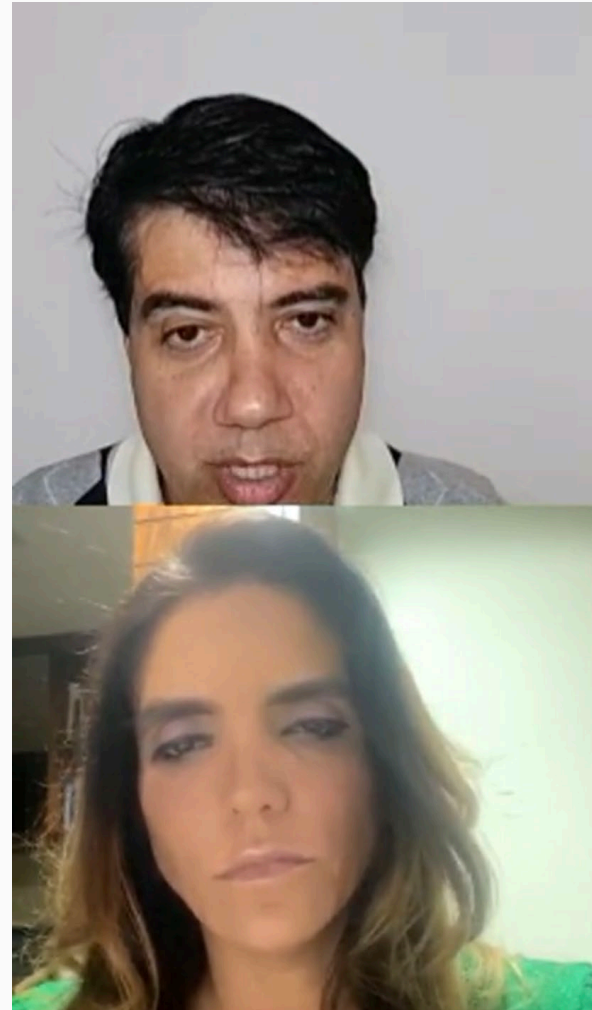
Dra Paula Pazolini

## Inclusão das crianças

Tenho um projeto junto com a Secretaria de Educação da Serra para atuar com palestras nas escolas em que faremos um trabalho para falar das regras mínimas de trânsito. Até porque vemos nessa pandemia aumento de avanço de sinal, excesso de velocidade, imprudência, desrespeito à faixa de pedestre, entre outros.

## Educação é o caminho certo

Notamos que enquanto as pessoas estavam isoladas em casa, tivemos redução no número de acidentes, pois havia poucos veículos e pessoas circulando. Comparando dados de acidentes de janeiro e fevereiro, tínhamos índices alarmantes e a partir de março, com o isolamento, as taxas caíram. Mas com o retorno das atividades, os números voltaram a subir, principalmente com mortes, muito por conta da embriaguez ao volante e excesso de velocidade. Até quando as famílias vão passar por isso? Para essas famílias nada será como antes. Por isso precisamos educar mais as pessoas para mudar esse comportamento e essa triste realidade.



Capítulo 11

# Salvando Vidas no Trânsito em Nova Venécia

Transcrição e edição: José Antônio Monte Belo



# José Antônio Monte Belo “Costinha”

Superintendente de Trânsito  
Prefeitura Municipal de Nova Venécia – ES



# Trânsito é vida

**Há várias definições para o trânsito, como o ato de transitar, a circulação de pessoas, mas podemos definir o trânsito com uma só palavra: vida.**

Trânsito é vida, precisamos trabalhar além da mobilidade, além da sinalização horizontal e vertical, precisamos trabalhar com a educação, trabalhar com a parte psicológica dos condutores, dos jovens e principalmente com as crianças, condutores no futuro.

Quando tomamos a decisão de fechar parte de uma via, criar um contorno um pouco mais longo, fazer uma rotatória ou efetuar alguma mudança no trânsito que venha trazer a insatisfação de comerciantes ou condutores, não devemos nos inibir ou tratar essa decisão politicamente, se essa decisão está aliada a uma única palavra “vida”, devemos fazê-la, pois precisamos salvar vidas no trânsito.

## Municipalizando o Trânsito nas cidades

O trânsito no interior passa por algumas dificuldades, segundo José, existem alguns gargalos: “ tudo dependemos do DETRAN, da Polícia Militar, mesmo recebendo o apoio desses órgãos precisamos de algo mais. Para os gestores dos municípios o trânsito nunca é prioridade.”

Quando falamos em municipalizar o trânsito esses gestores encaram com um “alto custo, vai dar prejuízo”. Precisamos acabar com essa ideia, mesmo que não dê lucro e as cidades tenham que custear essa municipalização, as cidades precisam administrar o seu trânsito, ter seus agentes, instalar o sistema rotatório de estacionamento, ter o trânsito em suas mãos.

O DETRAN deveria incentivar, montar uma comissão para trabalhar com as cidades na viabilização da municipalização do trânsito nas cidades capixabas.

# Educação no trânsito

A educação no trânsito em Nova Venécia, está bem atendida com palestras e campanhas educativas.

Palestras que vão desde crianças de três anos de idade até a faculdade, fizemos palestras em praticamente todas as escolas da área urbana e já estávamos fazendo nas escolas da área rural, paramos devido a pandemia do COVID 19. Quando conseguimos educar uma criança para o trânsito, temos certeza que vamos colher os frutos no futuro condutor que ali se encontra.

“As nossas práticas de gestão de segurança caminharam, caminharam e chegaram até a fiscalização e esqueceram de dar um passo maior que é na educação.”

Salette - Ouvinte

## Educação + fiscalização

A fiscalização também tem um caráter educativo, as vezes só se aprende quando dói no bolso. Hoje em Nova Venécia possuímos 07 (sete) radares eletrônicos na área urbana, e um dado importante que gosto sempre de mencionar é que em Nova Venécia não possui quebra-molas, nenhum tipo de lombada, onde o pensamento clássico da maioria das cidades é frear o trânsito com quebra-molas.

## Papel da escola é fundamental

Acreditamos na educação, quando “Eu sou a mudança no trânsito”. Quando não há esse pensamento e não se respeita a sinalização, horizontal e vertical, literalmente podemos chamar de “falta de educação”, pois se existisse esse respeito, essa educação precisaríamos de bem menos agentes e fiscalizadores no trânsito.

‘



Capítulo 12

# Desafios e Soluções Para a Mobilidade

Transcrição e edição: Leonardo Sales





# Raphael Três

Diretor-presidente da Ceturb-ES.



# O que é e como funciona a Ceturb

**É uma empresa pública que tem a competência de gerir o transporte intermunicipal no Estado.**

A Ceturb é uma empresa pública, que foi constituída em 1984. Era a concessionária exclusiva do transporte público do aglomerado da Grande Vitória. A Ceturb gerenciou o transporte intermunicipal da Grande Vitória entre Viana, Cariacica e Serra durante todos esses anos. Em 2017 a empresa teve uma mudança de organização estrutural, mas continuou como gestora do transporte por meio da Secretaria de Mobilidade. Em 2018, a Ceturb adquiriu a competência de fazer a gestão do transporte intermunicipal rodoviário, que são as linhas que interligam os municípios do Estado entre eles e entre eles e a capital. Esses são os dois grandes sistemas geridos pela companhia.

## Gargalos do trânsito

Encarar trânsito diariamente para ir e voltar do trabalho não é fácil, principalmente nos grandes centros. Por isso o transporte coletivo é uma boa opção para contornar essa situação. Temos que privilegiar o transporte coletivo em detrimento ao transporte individual e privado.

## Efeitos da pandemia

Percebemos que por conta da pandemia, as ruas ficaram esvaziadas e o sistema coletivo de ônibus ganhou muita eficiência. Apesar de ter uma queda de receita e redução de frota, os veículos que estavam operando conseguiam fazer mais viagens do que em dias comuns.

# Solução para boa parte do trânsito

**Notamos que medidas de mobilidade e infraestrutura são fundamentais para a melhora do deslocamento. A criação de linhas e faixas exclusivas para ônibus e facilidade de acesso ao transporte público com o cartão, por exemplo, são algumas medidas que irão ajudar a trazer o passageiro para o transporte público.**

“Vamos expandir a frota com ônibus que possuem ar-condicionado para dar mais conforto ao usuário”

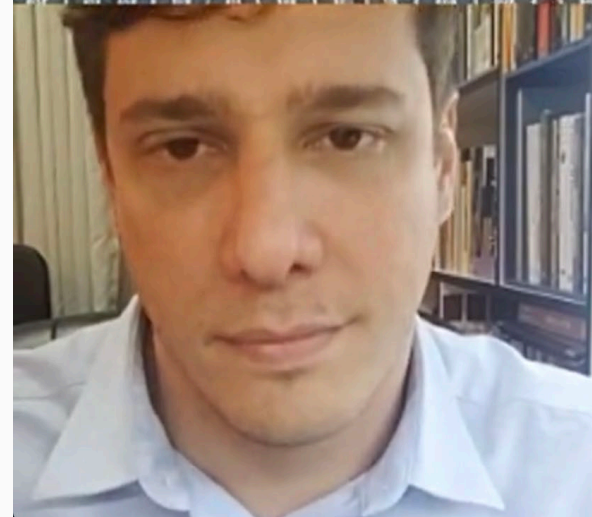
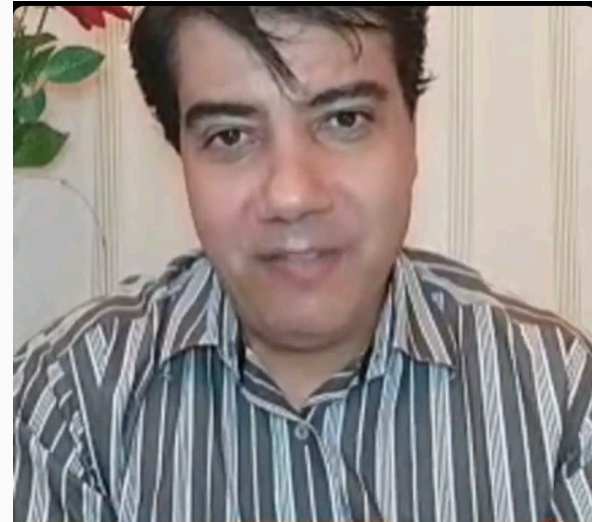
Raphale Trés (diretor-presidente da Ceturb)

## Confiabilidade de horário é peça-chave para melhorar mobilidade

Oferecer conforto e confiabilidade de horário é fundamental para que a pessoa adote o transporte público e deixe seu carro em casa. Assim ela vai ter certeza de que vai embarcar no horário certo e chegar ao destino sem atrasos.

## Integração do transporte é o caminho do futuro

Integrar vários modais é a solução para melhorar a mobilidade das pessoas pela cidade. A intermodalidade faz parte do nosso projeto. Temos que pensar em quem vai sair de casa de bicicleta e depois poder pegar um ônibus para chegar ao destino com mais rapidez. O ideal é equalizar a frota durante todo o dia para incluir mais ônibus nos momentos de maior demanda da população.



Capítulo 13

# Políticas de Trânsito e da 2ª Década de Ações para a Segurança Viária (2021-2030)

Transcrição e edição: André Cerqueira



# Coronel Moura

Consultor de Segurança Viária  
Especialista em Trânsito  
Professor de Legislação e Direito de Trânsito



[https://www.instagram.com/coronel\\_moura/?hl=pt-br](https://www.instagram.com/coronel_moura/?hl=pt-br)

# Uma breve história desde 1940 até os tempos modernos

O escritor Alvin Tofler, em sua narrativa, fala desde a era industrial até a onda atual, a era digital, com forte impacto em nossas vidas, inclusive no setor de transportes. O veículo autônomo será uma realidade muito em breve. A Alemanha está nessa vanguarda.

O foco das leis de trânsito, desde 1940 está totalmente ultrapassado, de uma forma geral, em todo o mundo. De que adianta trabalharmos somente o homem, se ele não tem condições de atuar em um sistema seguro.

Na França, desde 1957, logo após a segunda grande guerra, já atuava com educação para o trânsito, em especial para as crianças nas escolas. No geral, são várias gerações que multiplicaram a educação para o trânsito. Na Inglaterra, a criança tem vivências teóricas e práticas. No Brasil, temos uma pseudoeducação, nosso modelo educacional foca apenas na aquisição de carteiras nacionais de habilitações (CNH), ao invés de formarmos cidadãos com ampla consciência dos direitos e deveres no trânsito.

## Desafios da mobilidade

O professor Cândido Malta, da USP, disse há algum tempo que o crescimento aumenta a velocidade da paralisia do trânsito. As cidades estão muito próximas a travar. De forma exponencial, os problema de mobilidade vão ano após ano se agravando nos grandes centros, como consequência teremos: forte aumento da poluição atmosférica e sonora, aumento no consumo de combustível, dificuldades de mobilidade, perdas de produtividade e oportunidades, impactos na economia, aumento de doenças relacionadas a perda da qualidade de vida.

Considerando todos esses fatores, surge a necessidade cada vez maior de especialistas no tema, a profissão de Engenheiro e Mobilidade, está entre as profissões do futuro.

# Segurança no trânsito x segurança viária

Existem muitas dúvidas sobre o conceito de

Segundo a professora Pilar Gomes Pavon (Universidade de Madrid) Conjunto de condições garantidas pelo sistema jurídico como um todo para fazer com que a circulação de veículos automotores nas vias públicas não apresente riscos maiores que do permitido.

Hoje nos estamos buscando a segurança viária, o que é bem maior. O foco não é mais o homem, e sim o sistema seguro. Daí surge a visão zero.

Em 1962 foi publicado um relatório, elaborado pelo Dr George Normann (Diretor do Serviços de trânsito de Londres), onde já abordava os problemas globais de saúde pública relacionados aos sinistros de trânsito. Mas, apenas no ano 2004, a ONU, reconhece a relevância do tema, e solicita a OMS, um maior aprofundamento no tema. E, somente em 2009 a ONU lança a 1ª Década de redução de acidentes, sendo no período de 2011 até 2020.

“Segurança viária é algo mais amplo que segurança no trânsito. A abordagem passa não somente a ser o homem, mas todo o sistema seguro”

Cel. Moura



# Cultura de Segurança

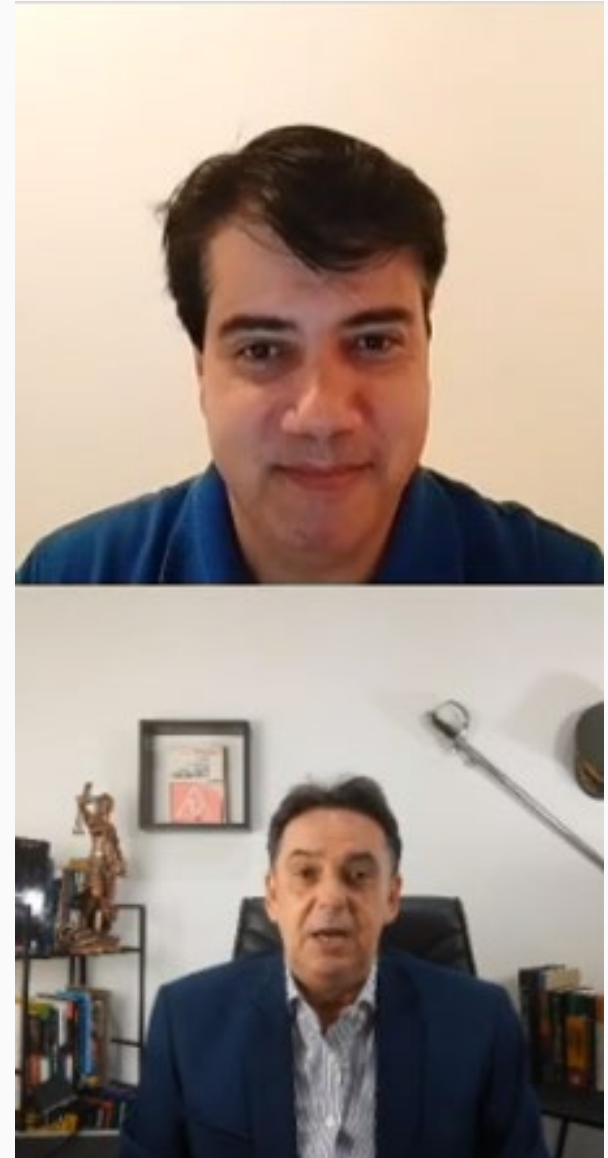
Segundo Prof Gerald Wilde, no seu livro, *O Limite Aceitável do Risco*, em sua teoria homeostática de risco postula que não chegam lá, pois não conseguem influenciar a vontade das pessoas de aceitar de correr risco.

Para o cenário do Trânsito, descreve que quando estamos em uma rodovia com bom asfalto e sinalizada, o risco, de forma surpreendente acaba sendo maior, simplesmente pela concepção de que naquele cenário existe a aceitação/percepção dos condutores que o risco é menor.

Em uma outra pesquisa, com veículos com sistema de frenagem automática, condutores de taxis tiveram maior quantidade de acidentes em relação aos condutores em outros veículos sem o sistema.

A cultura de segurança somente aumentará quando o desejo dos motoristas for de reduzir os riscos. Existe uma teoria motivacional de redução dos riscos, somente quando o sistema seguro está totalmente implementado, com responsabilidades aos diversos atores (poder público, privado e sociedade).

A visão zero, tem como premissa não tolerar mortes no trânsito. Nessa filosofia, o limite de velocidade é de 30km/h, pois os impactos são em sua maioria apenas lesões. A partir daí, existe um crescimento exponencial em mortes, pois a estrutura do ser humano não foi construída para resistir a impactos com velocidades superiores.



Capítulo 14

# Inspeção Veicular Salva Vidas No Trânsito

Transcrição e edição: Mateus Fiuza



# Carlos Bressan

Engenheiro e proprietário do Instituto de  
Qualidade e Tecnologia de Segurança  
Veicular (IQT)



# A História da Inspeção de segurança Veicular

A inspeção de segurança veicular no Brasil, surgiu a partir da promulgação do novo código de trânsito Brasileiro em 1997, estabelecendo nos artigos 98 e 106 as diretrizes básicas. Este artigo foi regulamentado pela Resolução CONTRAN 232, alterado posteriormente pela Resolução 632. Estabelece ainda que a ITL - Instituição Técnica Licenciada seja acreditada pelo INMETRO como Organismo de Inspeção de Segurança Veicular, atendendo entre outras, a norma ISO 17020, e as empresas são submetidas a auditorias anuais de procedimentos e da equipe.

No Espírito Santo são 12 instituições licenciadas pelo DENATRAN, e muitas fazem parte da ANGIS que é uma associação nacional envolvendo mais de 450 outras empresas do mesmo segmento em todo país. A ANGIS faz parte da câmera temática de segurança veicular do CONTRAN e no nosso estado, faz parte do CETRAN-ES, e também colabora com o MOVITRAN no 7º PILAR que trata da inspeção veicular.

## Dinâmica de classificação

Os veículos sinistrados classificados como de média monta, em conformidade com a resolução CONTRAN, sofrem bloqueio administrativo pelo DETRAN e devem ser submetidos a inspeção de segurança veicular para voltar a circular.

Os veículos que sofrerem alteração de características em conformidade com a regulamentação CONTRAN também devem ser submetidos a inspeção de segurança para atestar a conformidade da alteração. Neste escopo estão incluídos também as alterações necessárias a adaptação de acessibilidade de ônibus rodoviário e urbano.

Dada a característica técnica da ITL, os DETRAN's as credenciam a executar a inspeção de segurança de veículos destinados ao transporte escolar, em conformidade com o artigo 136 do CTB.

No estado do Espírito Santo, os veículos destinados ao transporte de granito em bloco ou chapas, são também submetidos a inspeção de segurança veicular, sendo este documento vinculado ao seu licenciamento anual.

Em Brasília o GDF estabeleceu que a inspeção de veículos de transporte individual de passageiros por aplicativo, é anual e vinculada a liberação de sua licença de operação.

As ITL's também fazem inspeção de veículos destinados ao transporte de passageiros interestadual, vinculados a autorização da ANTT, e dos passageiros internacionais, com a emissão do CITV Certificado de Inspeção Técnica Veicular – MERCOSUL. No ES, os veículos de fretamento vinculados a CETURB também devem ser submetidos a uma inspeção periódica em função da idade do veículo.

# Cuidados com a frota GNV no ES

A ANGIS através de seus associados no ES, tem feito periodicamente pesquisas nos postos de abastecimento de GNV, e o resultado é preocupante.

De cada 1000 veículos abastecidos com GNV, 200 estão em dia com a inspeção veicular, ou seja, passaram por inspeção em uma ITL e foram aprovados, com a emissão do Certificado de Segurança Veicular pelo DENATAN e receberam o SELO INMETRO de conformidade.

Outros 400 veículos estão abastecendo de forma irregular, ou seja, embora no documento do veículo esteja informado o combustível GNV, sua inspeção está vencida e está circulando de forma irregular, e poder seu atuado pela fiscalização no artigo 230 do CTB. Para estes veículos o DETRAN encaminha correspondência informando o vencimento de sua inspeção, e em caso de sinistro, a responsabilidade é totalmente do proprietário uma vez que o Estado fez a sua parte.

O mais preocupante são os outros 400 veículos identificados no abastecimento. Estes não possuem qualquer informação quanto a sua conversão ao uso do GNV. É um veículo que circula de forma clandestina. A conversão ao uso do GNV foi feita de forma irregular e o DETRAN não tem conhecimento desta conversão. Este veículo pode causar sinistro durante o uso ou abastecimento, colocando em risco seus ocupantes e também a vida de outras pessoas.

Somente com fiscalização efetiva como as realizadas pelo BPTRAN e PMV na operação METANO, que em 63 abordagens, autuou 19 veículos sem registro de GNV em seu CRLV, Nestas operações de fiscalização, é solicitada a abertura da tampa do motor para identificação do redutor de pressão, pois muitas vezes estes veículos têm o cilindro embutido no bagageiro.

Com este levantamento, e considerando a frota total cadastrada no DEDTRAN, estimamos que existam cerca de 27.000 veículos convertidos ao uso GNV circulando de forma clandestina no ES, além dos 42 mil já cadastrados no estado.

“A fiscalização é a cargo da autoridade que tem circunscrição sobre a rodovia, e geralmente é feita pela PRF.”

Carlos Bressan

# Diferentes Classificações

## Veículos destinados ao transporte de Escolares

A partir de 2010, a inspeção desta frota de cerca de 5800 veículos passou a ser feita no ES pelas ITL's, vinculado ao licenciamento para este transporte pelo DETRAN, o que resultou em uma melhora significativa na qualidade dos veículos destinados a este fim ao longo dos anos.

Embora muitas prefeituras que recebam recursos do FNDE para este fim, não exijam em seu edital que os veículos sejam autorizados pelo DETRAN, a conscientização dos proprietários e dos consumidores tem sido cada vez maiores. A facilidade da consulta do status do veículo através da leitura do QRCODE da inspeção no para-brisa do veículo, indica se o veículo está habilitado para o serviço e traz mais segurança a todos.

## Moto Frete

A inspeção dos ciclomotores destinados ao transporte de carga, embora já regulamentado, depende de autorização e regulamentação pelas prefeituras. O baú deve ser inspecionado juntamente com a moto, além do motociclista estar habilitado para o transporte. O Ministério Público do Trabalho está analisando esta questão para regulamentar a operação e relação de trabalho envolvida. O DETRAN está pronto para a operacionalização destas inspeções que deverão ser executadas pelas ITL's tão logo estejam definidas estas questões.



# Diferentes Classificações

## Transporte de Rochas – bloco e chapas serradas

Os veículos destinados a este transporte devem ser submetidos a inspeção de segurança, em conformidade com a resolução CONTRAN 354, cujo licenciamento anual está vinculado a aprovação do veículo nesta inspeção.

O DETRAN juntamente com os órgãos de fiscalização tem feito esforço para coibir o transporte com sobrepeso.

A Fetransportes juntamente com o Sindirochas tem feito campanhas de conscientização desse segmento, e tem melhorado muito a qualidade deste transporte.

## GNV

Os veículos convertidos ao uso do GNV devem ser submetidos a uma inspeção de segurança veicular, que está vinculada ao licenciamento anual do veículo.

Hoje no ES, temos cerca de apenas 42.000 veículos convertidos ao uso do GNV, que é um combustível mais barato e mais eficiente por Km rodado.

O Espírito Santo é um grande produtor de GNV, mas infelizmente não prioriza a utilização deste combustível em sua frota. Na matriz de consumo de Gás no ES, 97% são destinados ao uso na geração e energia e indústria, e apenas 3% para uso veicular ou doméstico. Ou seja, 3% é uma variação marginal, que o governo insiste em manter com elevada carga tributária para o setor automobilístico. Se zerasse este imposto não faria qualquer diferença para o Estado, e certamente incentivaria o consumo com mais veículos circulando e poluindo cada menos.

Os automóveis também não possuem qualquer incentivo quanto ao uso do GNV. No estado do Rio de Janeiro por exemplo onde a frota de veículos GNV e de mais de 1,9 milhão de veículos, o IPVA é de apenas 1%, e aqui é o dobro.

É importante ter uma visão global e adotar incentivos em toda a cadeia de fornecimento, deste a aquisição e kit GNV com carga de ICMS menor, com IPVA e licenciamento menor e com isenção dos impostos de ICMS sobre este combustível, e com isto ter uma frota circulante gerando menos poluição.

# Transporte de Produtos Perigosos

A ANTT delega ao INMETRO a inspeção da frota de transporte de produtos perigosos.

São emitidos certificados para o veículo e para o tanque que dependendo do tipo de combustível a ser transportado tem periodicidade diferenciadas. O certificado emitido é necessário para o abastecimento dos tanques nas empresas distribuidoras de combustível. Sem este em dia não abastece.

A fiscalização é a cargo da autoridade que tem circunscrição sobre a rodovia, e geralmente é feita pela PRF.



Capítulo 15

# Trânsito Seguro: Qual A Sua Responsabilidade Nessa Missão?

Transcrição e edição: Robson Ceccon



# Coronel Celante

Coronel da Reserva da Polícia Militar do Espírito Santo, ex-comandante do Batalhão de Trânsito da PMES e ex-presidente do Cetran-ES.



# A Importância da municipalização do Trânsito

É importante para dar embasamento legal, nas ações de melhoria em conformidade, com as necessidades pontuais de cada município e lamento que dos 78 municípios do Estado do Espírito Santo, apenas 9 são municipalizados.

As mudanças previstas para o CTB, no ano de 2021, os municípios terão mais flexibilidade em celebrar convênios, para municipalização do trânsito. Os gestores municipais precisam se conscientizar, que municipalização do trânsito é uma forma de proporcionar mais segurança e qualidade de vida para todos que utilizam as vias públicas municipais.

## Avaliação das Leis de Trânsito

Nossa legislação de trânsito, tem alguns pontos, passíveis de melhorias, mas de modo geral, são boas, porém seu cumprimento fica a desejar, tornando a fiscalização um importante instrumento para coibir os infratores. A fiscalização eletrônica, questionada por muitos, tem importante função na redução do risco potencial do acidente, por alterar o comportamento dos condutores em locais onde estão instalados.

## Integração e atualização dos dados estatísticos

Se faz necessário a unificação dos dados estatísticos dos órgãos e entidades, do sistema de trânsito, de forma online, para que se possa ter as informações, integradas e atualizadas, dessa forma, seremos mais rápidos e objetivos nas ações necessárias, consequentemente teremos melhores condições de elaborarmos políticas públicas para o trânsito. Dados estatísticos do DETRAN, mostram os altos índices de mortalidade no trânsito, porém os números computados são de vítimas fatais, ou seja, que vieram a óbito no local do acidente e estima-se que esses números, são bem maiores, se considerarmos os que vieram a óbito após darem entrada nos hospitais, assim destaco a importância do observatório de segurança pública, para o levantamento desses dados, junto aos órgãos de saúde e demais envolvidos na segurança pública do trânsito.

## Tripé da Segurança no Trânsito

Considerando o tripé da segurança no trânsito: Engenharia, esforço legal e educação, penso que temos que fortalecer principalmente as ações de educação, através de campanhas permanentes, com foco na conscientização, formando cidadãos com mais respeito e responsabilidade no universo do trânsito e com isso, equilibrar esse tripé.

A todos que lutam por um trânsito mais seguro, mesmo com todas as adversidades, não desistam! A semente que vocês plantam hoje, pode salvar vidas amanhã e não há nada mais satisfatório que, a sensação de salvar uma vida!

# Retrospectivas das ações no trânsito

Em 2011, os índices de acidentes no trânsito eram altíssimos, na ocasião comandava o Batalhão de Trânsito da PMES, iniciou-se então, a década de ações pela segurança no trânsito (2011/2020 - OMS), com intuito de reduzir pela metade as mortes e lesões, provenientes de acidentes de trânsito e nesse sentido, o governo do Estado do Espírito Santo, iniciou o programa "juntos pela vida", com objetivo de fazer cumprir essa meta, através de ações de conscientização e soluções para um trânsito mais humano e seguro. Isto posto, hoje, já aproximando ao final da primeira década de ações pela segurança no trânsito, nosso estado, está próximo de alcançar a meta proposta, mesmo assim, podemos refletir: O que foi feito? Onde está registrado? O que podemos aproveitar de positivo e negativo?

Poucos tem registros das ações feitas nessa primeira década e quando olhamos para o retrovisor, percebemos que muito pode se perder, por isso reforço a importância de movimentos como o MOVITRAN, para concretizar e armazenar esses dados, possibilitando os sucessores analisarem tudo que foi feito de positivo e negativo.

“Se nosso caminho é feito pelos nossos próprios passos e se a beleza da caminhada depende dos que vão juntos com a gente, porque não fazermos juntos essa caminhada se todos nós somos o trânsito”

Coronel Celante

# Comportamento dos usuários de Trânsito

Com relação ao comportamento, grande parte dos usuários do trânsito “alteram seu comportamento” diante de situações de “repressão”, quando o esperado seria a “mudança no comportamento” por motivo de conscientização.

Exemplo disso:

- Alterar comportamento – Quando o usuário, ao passar por um redutor de velocidade, reduz a velocidade momentânea, alterando o comportamento, apenas para não ser multado. (Baixo nível de consciência).
- Mudança no comportamento – Quando o usuário, ao passar por um redutor de velocidade, reduz a velocidade, percebendo o potencial de risco, que o local oferece. (Alto nível de consciência).



# Mobilidade Urbana

É notório o grande crescimento das cidades metropolitanas e um transporte público que não acompanha esse crescimento, isto posto, estimula o uso do transporte individual, contribuindo para grandes engarrafamentos, poluição, acidentes, etc.

A resolução para os problemas de mobilidade é complexa, temos que melhorar, ampliar e integrar o sistema de transporte público, criar ciclovias, estimular o transporte de aplicativos, flexibilizar horários de comércio e até mesmo utilizar o rodízio de carros, porém, se os municípios que compõe os grandes centros metropolitanos se unirem, planejarem e executarem ações integradas, certamente teremos melhores resultados nos projetos de mobilidade urbana.

Capítulo 16

# Rodovia Bem Cuidada, Vida Preservada

Transcrição e edição: Ronivon Faroni



# André Beltrane

Gerente de Atendimento da Rodosol





# A origem da RODOSOL

Antes da RODOSOL que iniciou em 1998 a rodovia era de pista simples e havia altíssimo índice de acidentes em especial no Verão que iniciava em Dezembro a Março. Devido ao alto índice de acidentes, começou a ser chamada de “Rodovia da Morte” onde eram constatadas muitas irregularidades como Bebida x Direção. O governo em 1998 cria um sistema da Terceira Ponte até Meaípe pelo mediante contrato de concessão 001/98 iniciado em 22/12/1998 a 22/12/2023.

Era necessário conforme contrato criar pistas duplas, marginais, pavimentações, sinalizações, pontes, instalações de passarelas entre outros. Foi necessário logística desafiadora onde além de haver datas a serem cumpridas exigiu uma logística de desapropriação de áreas virgens para que a operação fosse realizada “por fora” da cidade de Guarapari devido ao alto fluxo de trânsito na cidade onde o trecho ficou conhecido como Contorno de Guarapari.

Também haviam obrigações. Com investimentos de 521 milhões em valores atuais, forma realizadas várias obras na parte destinada a RODOSOL. Três Pontes, Dois Viadutos, Seis Passarelas que seriam essências no trânsito urbano, Seis passagens de fauna devido ao compromisso ambiental assumido bem como um monitoramento dos animais no meio-ambiente, bem como construção de 39km de pista dupla, 17 km de pista simples e 02 praças de pedágio, bem como trabalho de convênios, como o Batalhão de Trânsito. Este foi o resumo das ações bem como reformas e construções em postos da PM e fiscalização, em benefício da segurança dos usuários da RODOSOL.

Antigamente condições como velocidade e quantidade de carros eram diferentes dos atuais, como números alarmantes de mortes: 27 apenas durante o Verão! Se hoje não houvesse a RODOSOL os índices de acidentes seriam um “CAOS” de acidentes e vítimas. 90% dos acidentes são por parte humana. Mesmo diante da duplicação e outros benefícios.

# Avaliação de acidentes

A rodovia pode ser segura por suas condições, porém com o tempo as pessoas começam a desconsiderar as informações por achar o trajeto rotineiro, como exemplo diminuição de velocidade em curvas entre outras. Devido a velocidade, índice “graves” de acidentes aumentaram. Trabalhar segurança de trânsito é desafiador, e a RODOSOL monitora os acidentes, cerca de 0,33 acidentes por cada 10.000 veículos que passam pela Rodovia, índice abaixo da média nacional de 1,15 a cada 10.000 veículos trafegados como exemplo em dados numéricos, onde o trecho urbano foi identificado como o trecho mais crítico com colisões traseiras com alto fluxo de veículos e uso irregular de celulares contribuindo para tais acidentes.

O desafio também é que as comunidades em que a Rodovia as corta, entendam que vias internas possuem limites de velocidades que devem ser conhecidos para evitar acidentes, bem como o uso das obras construídos, como passarelas e vias. Campanhas são feitas de forma constante para educação dos moradores, bem como constantes obras de melhorias na pista e sinalizações.

“De 2010 a 2015 houveram 74 vítimas fatais. De 2015 a 2020 houveram 53 vítimas, redução de 28%. A meta é 0%”

André Beltrane

# Ações da Rodosol

Toda a equipe de forma especial interage em trabalho contínuo junto aos parceiros com aquisição de novas tecnologias e equipamentos aos batalhões de PM. Planejar e atuar em pontos críticos identificados são essências para informações de redução de acidentes e anomalias. Como exemplo campanhas como a Operação Presença realizada com veículos sinalizados bem como campanhas em bairros mais pobres onde pessoas utilizam animais em carroças transportando cargas, onde tais animais produzem um alto risco de acidentes. Também foi notado que os pedestres não utilizam as passarelas. É destacado que nos 03 anos que faltam do contrato, as atividades devem continuar de forma contínua e firme. Os motociclistas e ciclistas também foram lembrados e educados em campanhas.

Houve evoluções no cenário, e junto com esta evolução os desafios serão novos. Urbanização tem mudado muito com os últimos anos e é importante o trabalho da RODOSOL, como um Oásis no Deserto.



# Mobilidade Urbana

É notório o grande crescimento das cidades metropolitanas e um transporte público coletivo de baixa qualidade, não acompanhando esse crescimento, isto posto, estimula o uso do transporte individual, contribuindo para grandes engarrafamentos, poluição, acidentes, etc.

A resolução para os problemas de mobilidade é complexa, temos que melhorar, ampliar e integrar o sistema de transporte público, criar ciclovias, estimular o transporte de aplicativos, flexibilizar horários de comércio e até mesmo utilizar o rodízio de carros, porém, se os municípios que compõe os grandes centros metropolitanos se unirem, planejarem e executarem ações integradas, certamente teremos melhores resultados nos projetos de mobilidade urbana.

Capítulo 17

# Resgate em Rodovias: Atendimento Ágil e Eficiente Salva Vidas

Transcrição e edição: Antônio Gomes



# Ântônio Gomes JR

Gerente Operacional da Primer



# Dinâmica de emergência

A Resposta à Emergência se inicia a partir de um chamado realizado pelo usuário que chega a uma Central e é importante dividir os tipos de Centrais: Regulação e Despacho. No caso das Centrais de Regulação existe uma estrutura com Telefonista, Médico Regulador e Rádio Operador. Na Central de Operações (CIODES, Eco101 e Rodosol), o veículo empenhado é o mais próximo ou disponível.

No funcionamento da Central de Regulação, o chamado é atendido pelo telefonista o Médico Regulador irá definir o melhor recurso para cada situação. Existem basicamente três tipos de recurso. Unidade tipo B de Suporte Básico, Tipo C que é uma unidade de Resgate, utilizada pelo Bombeiro Militar e pela eco101 e a Unidade de Suporte Avançado (Tipo D) com médico, enfermeiro e condutor socorrista.

A partir do envio do recurso e a chegada no local do atendimento a equipe realiza o atendimento e desloca este paciente para o hospital de referência.

## Os tipos de Ambulância

Um chamado chegando na Central de Regulação o telefonista realiza o primeiro atendimento e passa a ligação para o médico que irá fazer perguntas chaves e definir o melhor recurso. Para uma menor gravidade é realizado o envio de uma Unidade de Suporte Básico. Para uma maior gravidade é enviada a Unidade de Suporte Avançado.

A ambulância do Tipo C, possui o recurso para retirada de pessoas presas às ferragens em acidentes. São recursos adequados para cada tipo de atendimento.

### Como funciona a agilidade e a melhor logística para chegada à vítima

A decisão pelo envio do recurso precisa ser a mais rápida e com o menor tempo possível para a chegada até o paciente. As vezes, os veículos mais adequados não estão disponíveis e neste caso podem ser enviados múltiplos meios, hoje no Estado do Espírito Santo temos o trabalho do NOTaer (Suporte Aéreo) tem o objetivo de chegar mais rapidamente. O quanto antes a decisão for tomada é melhor e o usuário precisa passar informações mais adequadas para a melhor tomada de decisão. E salvar vidas que é o mais importante.

# Padrão Ouro

A velocidade dos veículos no momento do acidente e o “tamanho” do impacto, mesmo que a equipe de Resgate seja muito eficiente e eficaz, a lesão do paciente, às vezes, é incompatível com a vida. Por mais que sejam feitos os protocolos de atendimento à emergência a gravidade das lesões, prejudica o atendimento. Outro ponto é a quantidade de recursos disponíveis que ainda não são suficientes. Há uma necessidade do Estado ampliação do SAMU 192 para todo o território. Ter mais recursos pois os parâmetros de dimensionamento das equipes de Resgate são inadequados. Ainda, para complementar, as portas de entrada dos pacientes, os hospitais, nem sempre estão próximos. Precisamos avançar nestes quesitos.

## Trotes

No SAMU 192, 80% das ligações eram indevidas e ocupavam as linhas de chamado e prejudicam o chamado real. Os recursos são escassos e cada minuto é importante para qualquer tipo de acidente e para quem está sofrendo o tempo é muito importante. As pessoas já aprenderam a induzir o envio de recurso que às vezes não é necessário.

“Não adianta chegar rápido se o hospital está longe”

André Cerqueira



# Horário de Rush Perigoso

Nossa população ainda não consegue entender a movimentação das ambulâncias que tem a preferência e devem andar sempre à esquerda. Os profissionais são seres humanos e são impactados por situações em que não conseguem êxito durante o atendimento.

65% dos óbitos são de atropelamentos e motociclistas.

Percebe-se este perfil de acidente para locais de maior movimento, grandes centros. A imprudência está envolvida. Precisamos ter mais percepção de risco, ter compromisso e dar o exemplo. O Estado precisa estar mais comprometido, campanhas e todos devem se mobilizar para reduzir o número de acidentes.

## Treinamentos

Os treinamentos são muito importantes e devem ser atualizados. Devem ser constantes e a todo momento tem oportunidade da busca de conhecimento e todos devem estar comprometidos pela busca de treinamento.

O comprometimento pelo melhor desempenho deve iniciar quando se inicia o atendimento. Os profissionais precisam ter um comprometimento emocional importante. É importante valorizar estes profissionais pela capacidade de atuação junto à vítima.



# Medidas que mudam

Estamos em um Estado pequeno, e temos estruturas bem estabelecidas na Rodovia e o MOVITRAN teve a oportunidade de unir os Agentes Públicos, empresas privadas e pessoas compartilhando as informações sobre melhorias. Faz-se necessário que todos estejam envolvidos, buscando a melhoria contínua. Importante que o Estado e as Prefeituras estejam comprometidos pelos resultados em busca da redução das mortes no trânsito.

“Parabenizar todos os socorristas pelo trabalho e profissionalismo. Nós temos muito orgulho de vocês”

André Cerqueira

Capítulo 18

# Núcleo de Operações e Transporte Aéreo (NOTAER)

Transcrição e edição: Sérgio Luiz Anechini



# Sérgio Luiz Anechini

Chefe do Núcleo de Operações e Transporte  
Aéreo (NOTAER)



# NOTAER

O Núcleo de Operações e Transporte Aéreo, pertencente à estrutura da Secretaria da Casa Militar do governo do Espírito Santo, é um órgão integrado, composto por servidores pertencentes às Polícias Militar e Civil e ao Corpo de Bombeiros Militar.

A área de atuação do Núcleo coincide com a extensão territorial do nosso estado. Ou seja, em qualquer ponto, havendo a necessidade de um helicóptero, o NOTAER se fará presente.

Com quase três décadas de existência, acumulando mais de 22 mil horas de voo em operações de segurança pública e defesa civil, o NOTAER se consolidou na imaginário popular como uma unidade de prestação de serviço por excelência.

O principal papel do Núcleo é de servir como facilitador das instituições públicas que prestam serviços essenciais à população, quando estas necessitam do recurso aérea para a conclusão de suas atividades principais. Como exemplo, o SAMU, Serviço de Atendimento Médico de Urgência, quando o transporte de algum paciente exige urgência no atendimento. Da mesma forma, os órgãos ambientais quando da necessidade de acesso a pontos remotos para a fiscalização e monitoramento das áreas verdes do nosso Espírito Santo.

## Conheça o NOTAER

Estamos sediados no Quartel do Comando Geral da Polícia Militar.

Possuímos 04 (quatro) helicópteros, sendo 03 (três) monoturbinas, utilizados nas diversas missões diárias e 01 (um) biturbina, utilizado para os casos que requerem transportes de múltiplas vítimas e buscas em mar aberto.

Possuímos, diuturnamente, 03 (três) equipes em prontidão para atendimento e, conseqüentemente, 03 (três) helicópteros permanecem disponíveis para as diversas atividades operacionais.

Dentro da normalidade, nosso funcionamento inicia às 07h do dia e finaliza ao pôr-do-sol.

# Acidentes em Rodovias

A maior dificuldade para o NOTAER no atendimento de acidentes em rodovias é encontrar um local, o mais próximo ao acidente possível, para o pouso e que ofereça uma mínima condição de segurança à operação.

Fios, árvores, irregularidades do solo, presença de animais são fatores adicionais de risco que devem ser observados para o pouso da aeronave.

A ideia de proximidade do pouso com o acidente se dá em razão da redução do tempo de acesso da equipe médica ao acidentado, proporcionando o atendimento adequado e especializado num menor tempo possível, o que pode determinar a sobrevivência do paciente.

Um mapeamento dos locais de maior risco e possibilidades de acontecimento de acidentes automobilísticos é crucial para determinar a possibilidade de construção de áreas pavimentadas que possam ser utilizadas para pousos e decolagens de aeronaves de resgate.

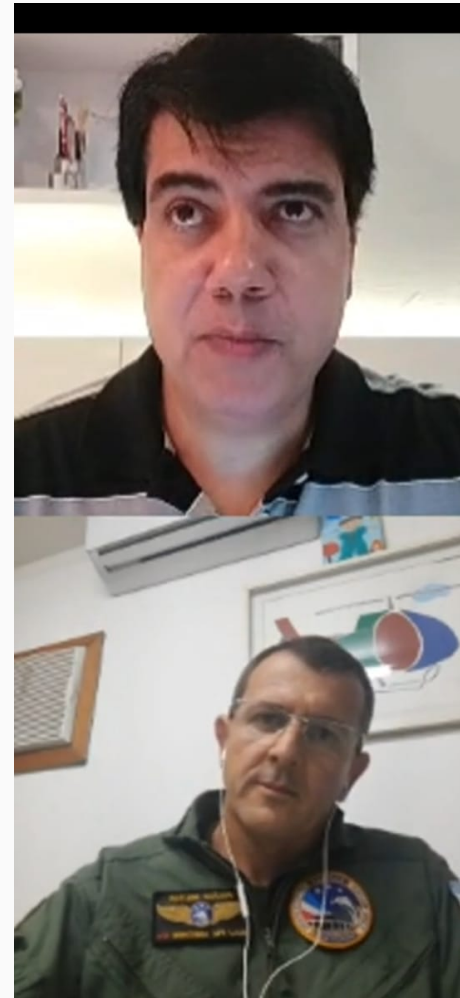
“Com relação aos acidentes, a conscientização dos motoristas será o fator determinante para a mudança do atual cenário. Nisto, o MOVITRAN tem contribuído de forma essencial.”

Sérgio Luiz Anechini

# Paciência e Tolerância

A paciência e a tolerância no trânsito levam a atitudes prudentes e seguras. Ao contrário, a impaciência e a intolerância tem contribuído significativamente para o aumento da violência nas rodovias.

A conscientização será o fator preponderante na mudança de comportamento da sociedade e, contribuirá para um trânsito mais seguro e responsável.



Capítulo 19

# Operação Verão Com Foco Na Prevenção de Acidentes

Transcrição e edição: Mateus Fiuza





# Waldir Soares

Chefe da Seção de Operações da Polícia Rodoviária Federal no ES e Instrutor e especialista em operações de choque



# Papel da PRF e As Estatísticas de Trânsito

O papel principal da polícia rodoviária federal no período 2020 – 2028 é a proteção à vida, promovendo a segurança pública nas rodovias federais e áreas de interesse da união. É importante proteger a vida nas estradas no cenário de muitas mortes e acidentes nas estradas.

As estatísticas de trânsito mesmo em um ano pandêmico e com fator de isolamento, foram ruins. Durante o período do feriado da independência, por exemplo, os relatórios mostram as piores estatísticas em 5 anos com maior números de acidentes e mortes em rodovias federais em todo o Brasil. No ES, de 1º de janeiro de 2020 até 21 de dezembro, ocorreram 2412 acidentes entre casos leves, graves e gravíssimos e 131 mortes em nossas rodovias federais. O custo para a sociedade de um acidente sem vítima, como por exemplo uma colisão em uma traseira de um veículo, gira em torno de 23.000 reais. Um acidente com vítima eleva o custo social para 90.000 reais. Já um acidente com morte, o custo social é de 640.000 reais. A dor dos acidentes se somam a este custo social. Dos 10 trechos com mais acidentabilidades, 4 estão no Espírito Santo.

## Situação das multas de radares

Desde dezembro de 2019 os radares estão ativos. A mudança que gerou polêmica implica que, antigamente surgiam muitos recursos de multa por conta de policiais que deixavam o aparelho de medição de velocidade oculto nas rodovias, e agora qualquer radar precisa estar posicionado ostensivamente. A mudança assim, é sobre a não camuflagem dos radares assim como a clara sinalização dos mesmos. Agora os radares tem função de educação e fiscalização.

# Operação rodoviária

Se trata da maior e mais extensa operação realizada no ano. Tem início no começo de dezembro e dura até o fim de fevereiro. No momento desse registro, está sendo realizado o 10º ano de operação rodoviária, uma operação de segurança viária integrada com todos os órgãos de segurança pública e da sociedade como Polícia Militar, Polícia Civil, Guardas Municipais, Delegacias de Trânsito, DENIT, Departamento de Estradas e Rodagem do Espírito Santo, SEST SENAT, SAMU, Delegacia da Mulher, Secretaria de Saúde, Secretaria da Educação, Secretaria do Turismo, conselhos tutelares, ministérios públicos e outros.

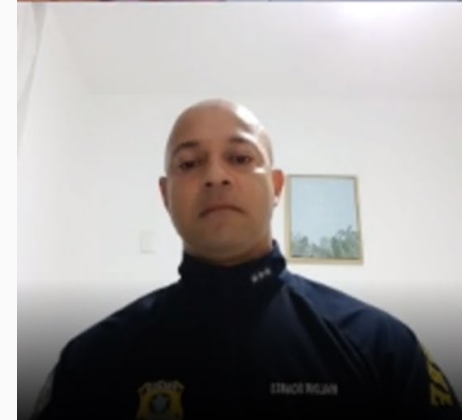
São realizadas diversas ações como ações educativas e outras entregas. A operação rodoviária inclui a operação natal, operação réveillon, operação verão e a operação carnaval.

“A operação rodoviária inclui a operação natal, operação ano novo, operação verão e a operação carnaval.”

Waldir Soares

# A Lei Seca no Verão

Durante o verão brasileiro, o ato de beber e dirigir não é levado tão a sério. A fiscalização, mesmo em época de pandemia, é realizada com uso de etilômetro através do Iblow onde a pessoa fiscalizada assopra o equipamento de longe para não ter contato com o equipamento enquanto o fiscal utiliza EPIs. Caso o Iblow constate irregularidade, o motorista deve realizar o teste via etilômetro clássico que vem esterilizado e é descartado após o uso. A recusa de realização já gera autuação por crime de trânsito, com multa de R\$2.900,00.



# 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)*