JORNAL AVOZDOMOTOBOY

Nova Lei de Trânsito aumenta pena para quem beber e dirigir

Página 02

50 anos da regulamentação do DPVAT: o seguro do trânsito brasileiro

Página 06

Como são produzidas as lesões no trânsito? No caso da moto, colisão e queda geram sequelas graves e, na maioria das vezes, irreversíveis

Página 06

Governador Geraldo Alckmin reúne-se com SindimotoSP para tratar da regulamentação e políticas públicas para o setor de motofrete para o Estado de São Paulo

Rodrigo Silva, Gilberto Almeida Santos, Luiz Motta, Governador Geraldo Alckmin e Ricardo Patah

Junto ao governo estadual, o sindicato dos motoboys apresentou propostas para dar continuidade ao processo de regulamentação. Para o SindimotoSP, o avanço da padronização da categoria em âmbito estadual depende de um decreto governamental específico para o motofrete que incentivaria todos os municípios paulistas adequarem-se à lei. Na reunião que aconteceu no Palácio dos Bandeirantes e contou com a presença do presidente Gil e do diretor Institucional Rodrigo Silva (ambos do SindimotoSP), do presidente da UGT e dos Comerciários Ricardo Patah, do presidente estadual da UGT e Federação do Comércio Luiz Motta, além do próprio governador Geraldo Alckmin, também foi discutido na pauta a retomada e criação de linha de financiamento de moto zero padrão motofrete específica para motoboy, já que a categoria tem o menor índice de inadimplência junto ao Banco do Povo Paulista; a volta dos cursos de qualificação gratuitos para quem está entrando na profissão e de requalificação para quem já está exercendo o ofício e precisa renovar documentação, além de campanhas educacionais em parceria com o Detran.SP - Movimento Paulista de Segurança no Trânsito, para contribuir na Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 da ONU – Organização das Nações Unidas, que visa a diminuição de acidentes no trânsito. O governador delegou grupo de trabalho para estudar a possibilidade de viabilizar as propostas para imediata implantação.

Página 05

Ministério do Trabalho e Emprego autuou em 2017 a Loggi por irregularidades apuradas pela SRT-SP

A Superintendência Regional do Trabalho de São Paulo (SRT-SP) autuou em dezembro passado a empresa Loggi após quatro meses de investigações.

Os auditores-fiscais do trabalho expediram 16 autuações. Entre as irregularidades estava a falta de reconhecimento do vínculo empregatício dos motociclistas e do recolhimento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

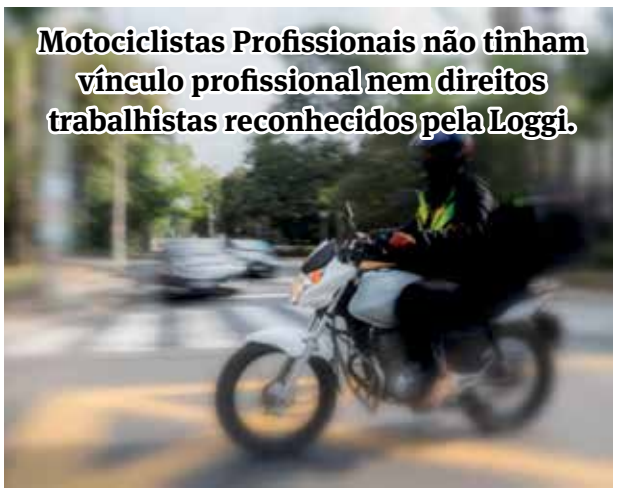
Os valores de multa e FGTS chegaram a quase R$ 2 milhões.

Motociclistas Profissionais não tinham vínculo profissional nem direitos trabalhistas reconhecidos pela Loggi.

Página 02

Ministério do Trabalho e Emprego autuou em 2017 a Loggi por irregularidades apuradas pela SRT-SP

A Superintendência Regional do Trabalho de São Paulo (SRT-SP) autuou em dezembro passado a empresa Loggi após quatro meses de investigações. Os auditores-fiscais do trabalho expediram 16 autuações. Entre as irregularidades estava a falta de reconhecimento do vínculo empregatício dos motociclistas e do recolhimento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). Os valores de multa e FGTS chegaram a quase R$ 2 milhões.



Na aplicação dos valores, os auditores levaram em conta o comportamento da empresa durante um ano e uma amostragem feita com exatos 585 trabalhadores. A Loggi foi notificada e teve até o fim do ano passado para regularizar a situação dos motociclistas sob pena de nova autuação.

Segundo a SRT-SP, a empresa ocultava a relação de emprego com os motofretistas ao alegar que se tratava de um aplicativo de smartphone para facilitar a captação de clientes. Na ocasião foi emitida uma NCRE, tipo de notificação, para que a empresa regularizasse os registros dos 585 trabalhadores em 15 dias.

Para a fiscalização ficou claro que a atividade principal da Loggi era o serviço de entregas, sendo a programação de aplicativos apenas o instrumental para esse negócio. A empresa vende ao cliente final um serviço de entregas rápidas com preço e produto definidos por ela mesma. Tomador de serviço e trabalhador não negociam entre si os valores da corrida e somente são conectados após a aprovação de ambos. O preço é estipulado por meio de uma tabela já definida pelo sistema da empresa, além do procedimento de entregas ser monitorado pelo aplicativo, assim como os todos os passos que o motociclista dá para realizar o trabalho.

Outros argumentos que provaram, segundo a investigação, a relação de emprego, foram a tabela de preços imposta pela empresa e que o próprio trabalhador é que suportava os custos da motocicleta, do combustível e do tempo ocioso entre as ligações etc. A empresa também foi autuada em relação à falta de cuidados com saúde e segurança do trabalho e a adoção de incentivos para aumentar o número de corridas, o que é proibido pela Lei Federal 12436. A fiscalização ainda expediu ofícios ao município de São Paulo e à Receita Federal, para a apuração de eventuais valores de ISS e de encargos sociais não recolhidos.

SindimotoSP, Febramoto e trabalhadores uniram-se para combater as injustiças

O SindimotoSP e a Febramoto, além de outros sindicatos de todo Brasil fizeram manifestações e denúncias ao Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) alertando sobre as condições dos trabalhadores, bem como a precarização dos direitos trabalhistas. O resultado foi positivo e comemorado na época pelos trabalhadores que sentiam-se oprimidos e sem alternativas, já que a empresa desligava da plataforma quem reivindicava seus direitos.

O alerta do SindimotoSP em relação as empresas de aplicativos no motofrete começou em 2015 e as denúncias a partir de 2016. Na época, o sindicato foi criticado, mas manteve-se firme continuou defendendo o trabalhador. Depois de denúncias no Ministério Público do Trabalho e no Ministério do Trabalho, além de manifestações e matérias na imprensa geral, as empresas foram chamadas para explicar sua versão dos fatos. Inclusive a Câmara dos Vereadores de São Paulo e a Secretaria de Transportes Municipais, também saíram em defesa do trabalhador e estão tomando medidas para regulamentar na capital o serviço de aplicativos no motofrete.

Nova Lei de Trânsito aumenta pena para quem beber e dirigir

Punição para motorista ou motociclista que estiverem sob efeito de bebida alcoólica e provocar acidente com morte sobe de dois a quatro anos de prisão para cinco a oito anos.

Para quem insiste em beber e dirigir, em caso de acidentes com vítimas fatais, a pena pode chegar a oito anos segundo a nova Lei Federal nº 13.546/2017, que aumenta a punição para quem provocar acidente no trânsito após ingerir bebida alcoólica. Ela foi publicada na edição de 20/12/2017 do Diário Oficial da União e começa a valer em junho. O Congresso Nacional levou três anos para endurecer a lei que previa no máximo quatro anos e concluiu a votação do projeto. A aprovação foi comemorada por defensores do endurecimento da lei, autoridades de trânsito e especialistas.

Dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) mostram que o trânsito brasileiro é o quarto mais violento do continente americano com alarmantes 23,4 mortes por 100 mil habitantes. Na Europa, a média é menos da metade, ou seja, 10,3 mortes por 100 mil.

Especialistas no trânsito, porém, alegam que conscientização é a via mais segura. A solução para os problemas do trânsito no Brasil depende de uma série de medidas que vão da melhoria das vias e estradas, melhor sinalização, investimentos até maior fiscalização e, principalmente, conscientização dos motoristas e motociclistas.

Estudos mostram que mais de 95% dos acidentes de trânsito estão relacionados à falha humana, o que mostra ser preciso mudança de comportamento por parte dos condutores. Essa mudança pode acontecer com campanhas maciças de conscientização.

Como era e como ficou

A Lei Federal nº 13.546/2017 modifica o Código de Trânsito Brasileiro para tipificar o envolvimento de um motorista ou motociclista com capacidade psicomotora alterada – seja pelo consumo de álcool ou de drogas – em acidente de trânsito que resulte em morte, lesão corporal grave ou gravíssima. A lei traz ainda obriga o juiz a fixar pena-base ao réu. Assim, a autoridade é quem determinará o tempo de detenção "dando especial atenção à culpabilidade do agente e às circunstâncias e consequências do crime". Atualmente, os motoristas embriagados acusados de causarem morte no trânsito podem ser indiciados por homicídio culposo (sem intenção de matar) Agora, a pena de prisão passará para mínima de 4 e máxima de 8 anos.

Expediente

A Voz do Motoboy
Jornalista responsável: Pedro Pimenta
Diagramação: Rodrigo Martins
Colaboradores: Febramoto / Abramoto
DNP / Instituto Motofrete / SindimotoSP
Associação dos Motofretistas
Redação: Rua Dr Eurico Rangel, 58
Brooklin Novo / Cep: 04602-060
Telefone: 5049-0442
Site: www.jornalavozdomotoboy.com.br
email: redacao@jornalavozdomotoboy.com.br

Editorial

O Jornal A Voz do Motoboy está de volta depois de um período de férias. Ano passado estivemos nos principais movimentos que aconteceram no setor profissional de duas rodas noticiando e levando até você, leitor, tudo que aconteceu no motofrete. As lutas do SindimotoSP, nosso principal parceiro, aqui foram relatadas e reafirmamos nosso compromisso de seguir adiante com eles na defesa dos direitos dos motociclistas profissionais. Queremos, como principal meio de comunicação dos motofretistas, dizer a cada um que lê essas linhas que estamos literalmente "juntos" com vocês para o que der e vier nesse ano que começa. Vamos buscar junto com todos os "motocas profissas" mais respeito para à categoria, políticas públicas, benefícios e direitos, além de cursos de qualificação gratuitos, desburocratização da regulamentação, além de incentivos para o setor. Vamos que 2018 só está começando!

Você sabia que dar entrada no Seguro DPVAT é um procedimento totalmente gratuito?

Isso mesmo. Em casos de acidentes de trânsito que resultem em Morte, Invalidez Permanente, total ou parcial, ou mesmo a cobertura de custos médico-hospitalares, você pode contar com a indenização do Seguro DPVAT, o seguro do trânsito brasileiro. São mais de 8 mil pontos de atendimento espalhados por todo o País, onde você pode dar entrada gratuitamente e sozinho, sem atravessadores.

Mais informações

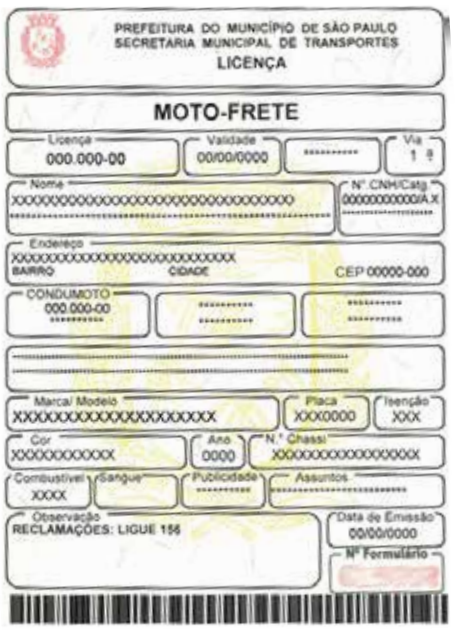
SAC DPVAT 0800 022 12 04
Canal de Denúncias 0800 022 12 05
Ouvidoria 0800 021 91 35

Seguradora
LÍDER
Administradora do Seguro DPVAT

DPVAToficial | DPVAToficial | dpvat_oficial | www.seguradoralider.com.br

SindimotoSP realiza em sua sede todos os serviços do DTP na questão motofrete

Condumoto obrigatório na capital



Licença Moto-Frete (placa vermelha) obrigatório conforme lei federal 12.009

Além de oferecer mais comodidade ao trabalhador motociclista que precisa desses documentos para trabalhar legalizado, os valores cobrados são bem menores dos que os praticados por outras instituições que realizam o serviço. A rapidez na entrega dos documentos também é diferencial, já que o SindimotoSP conhece todas as etapas do processo, emite as certidões e entrega nas mãos do motociclista tudo pronto. O sindicato atende tanto sócios quanto não sócios de segunda a sexta-feira das 8 às 17 hs na Rua Dr Eurico Rangel, 58 – Brooklin Novo – SP. Obtendo o Condumoto e a Licença Motofrete o trabalhador do motofrete fica dentro da regulamentação exigida pela Lei Federal 12009 e Lei Municipal 14491 da capital de São Paulo. Veja os documentos necessários para início do processo de regulamentação.

Para o 1º Condumoto - Celetista e Autônomo

1. CNH categoria "A" expedida há pelo menos 2 anos (original e cópia)
2. Certidão de Distribuição e Execução Criminal junto a Justiça Federal (original) emitida pelo site www.jfsp.jus.br (SindimotoSP tira gratuitamente para associados)
3. Comprovante de endereço com CEP e bairro (original e cópia)
4. Duas fotos 2x2 recentes e coloridas

Para renovação do Condumoto

1. CNH com Curso de Motofretista – Reciclagem (original e cópia)
2. Comprovante de endereço (original e cópia)
3. Duas fotos 2X2
4. Certidão da Justiça Federal
5. Certidão de Distribuição Criminal da Capital SP
6. Certidão da Vara de Execuções Criminal da Capital
7. Certidão de Objeto em Pé
8. Certidão de Pontuário para fins de Direito
9. Extrato de Pontos (Detran ou Poupatempo)
10. Título de Eleitor (original e cópia)
11. Reservista (original e cópia).

Para o Motofrete (placa vermelha) motofretista registrado em carteira

1. Cópia do CONDUMOTO (original e cópia).
2. Cópia da Carteira de Trabalho (páginas da foto, qualificação civil e contrato de trabalho).
3. Apólice de seguro e vida complementar não inferior a 3 vezes o valor do seguro obrigatório (original e cópia) que consta na Convenção Coletiva SindimotoSP / Sedersp 2012 -2014.
4. Certificado de Registro do Veículo (CRV) em nome do interessado (original e cópia frente e verso) caso a motocicleta esteja com placa cinza.
5. Certificado de Registro do Veículo (CRLV) - (original e cópia) caso a motocicleta esteja com placa cinza.
6. Idade máxima permitida para a motocicleta: 8 anos excluído o ano de fabricação.
7. Cilindrada mínima permitida: 120cc.
8. Caso a documentação da motocicleta não esteja no nome do interessado, providenciar o Contrato de Composse.

Observação: caso o condutor esteja registrado em carteira profissional (Celetista) fica dispensado à apresentação do Cadastro de Contribuinte Mobiliário (CCM).

Caso a motocicleta seja Zero KM fica dispensado CRV e CRLV, porém, é necessário Nota Fiscal da motocicleta (original e cópia).

Para o Motofrete (placa vermelha) motofretista autônomo

1. Cópia do CONDUMOTO (original e cópia).
2. Apólice de seguro e vida no valor mínimo de R$ 40.500,00 (original e cópia).
3. Idade máxima permitida para a motocicleta: 8 anos excluído o ano de fabricação.
4. Cilindrada mínima permitida: 120cc.
5. Declaração comprobatória de regularidade junto ao Instituto Nacional Seguro Social – INSS, caso o interessado não esteja registrado em carteira profissional de trabalho, do contrário, apresentar carteira profissional de trabalho (original e cópia).
6. Cadastro de Contribuinte Mobiliário (CCM).
7. Certificado de Registro do Veículo (CRV) em nome do interessado (original e cópia frente e verso) caso a motocicleta esteja com placa cinza.
8. Certificado de Registro do Veículo (CRLV) - (original e cópia).
9. Caso a documentação da motocicleta não esteja no nome do interessado, providenciar o Contrato de Composse.

Observação: caso a motocicleta seja Zero KM fica dispensado CRV e CRLV, porém, é necessário Nota Fiscal da motocicleta (original e cópia).

Para mais informações dirija-se a sede do sindicato na Rua Dr Eurico Rangel, 58 - Brooklin Novo / SP) de segunda a sexta-feira das 8 às 17 hs.

Infosiga diz que maioria dos acidentes fatais ocorre por falha humana. Multas também são geradas pelo mesmo motivo.

Grande parte das mortes ocorridas no trânsito do Estado de São Paulo poderia ser evitada segundo conclusão do Infosiga SP (Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo), se motoristas e motociclistas estivessem mais atentos. O estudo do governo estadual que começou em 2016 para analisar os óbitos em acidentes de trânsito nos 645 municípios paulistas apontou que 94% das mortes são ocasionadas por falha humana como falta de atenção, uso de celular ao dirigir etc. Também houve aumento de aplicação de multas devido a desatenção dos condutores pelos mesmos motivos.

Segundo o Detran, um dos principais meios para reduzir essas ocorrências é a educação e conscientização dos condutores elencou uma série de infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que muitos motoristas não conhecem e não sabem que geram penalidades.

Ainda de acordo com o Infosiga SP, colisões são o principal tipo de acidente fatal, responsável por 37,8% das mortes, seguido de atropelamentos (29,5%). Em relação aos tipos de veículo envolvidos nas ocorrências com morte, as motocicletas representam 34% do total, contra 21,3% dos automóveis.

Febre amarela: todo cuidado é pouco.

A Secretaria da Saúde divulgou balanço da campanha de vacinação contra a febre amarela, com base nos dados informados pelos municípios. O Estado de São Paulo vacinou 521.370 pessoas nos dois primeiros dias da campanha, iniciada ontem dia 25. Até o dia 17 de fevereiro, o governo do Estado de São Paulo pretende imunizar 9,2 milhões de pessoas ainda não vacinadas, que residem nas 54 cidades abrangidas pela campanha e localizadas nas regiões da Grande São Paulo, Vale do Paraíba e Baixada Santista.

Haverá 'Dias D' nos sábados 3 e 17 de fevereiro, data prevista para encerramento da campanha. Em ambas as datas, os postos de saúde dos municípios envolvidos estarão abertos em regime especial para atender a população.

Na capital, onde as estratégias de vacinação têm sido desenvolvidas desde o ano passado, a campanha visa imunizar mais de 3 milhões de pessoas. A medida cautelar segue recomendação do Ministério da Saúde e acontecerá nos postos de 16 distritos da capital definidos como áreas prioritárias: na zona Leste, serão Cidade Líder, Cidade Tiradentes, Guaianases, Iguatemi, José Bonifácio, Parque do Carmo, São Mateus e São Rafael; e, na zona Sul, Capão Redondo, Cidade Dutra, Grajaú, Jardim São Luís, Pedreira, Socorro, Campo Limpo e Vila Andrade.

Histórico

A campanha de vacinação em São Paulo começou em setembro do ano passado na zona Norte. Por conta da proximidade com o município de Itapecerica da Serra, na Grande São Paulo, onde houve confirmação de casos, iniciou-se em dezembro ação preventiva em distritos da zona Sul e no distrito Raposo Tavares, na zona Oeste.

É importante ressaltar que não há registro de febre amarela urbana no país desde 1942. Os casos atuais são do tipo silvestre da doença, transmitida pelos mosquitos Haemagogus e Sabethes, que são encontrados apenas em regiões de mata fechada. Não há registro de febre amarela silvestre autóctone (contraída no município) na capital.

A relação de UBS e outros locais, assim como os dias específicos para vacinação, em todo estado de São Paulo, está disponível nos portais www.saopaulo.sp.gov.br (estado) e www.capital.sp.gov.br (capital).

Em reunião com o governador, o sindicato dos motoboys apresentou propostas para dar continuidade ao processo de regulamentação

Rodrigo Silva, Governador Geraldo Alckmin, Gilberto Almeida Santos e Ricardo Patah

Para o SindimotoSP, o avanço da qualificação juntamente com padronização da categoria em âmbito estadual , depende de um decreto governamental específico para o motofrete que incentivaria todos os municípios paulistas criarem legislações municipais, uns dos principais gargalho do setor. Na reunião que aconteceu no Palácio dos Bandeirantes e contou com a presença do presidente Gil e do diretor Institucional Rodrigo Silva (ambos do SindimotoSP), do presidente da UGT e dos Comerciários Ricardo Patah, do presidente estadual da UGT e Federação do Comércio Luiz Motta, além do próprio governador Geraldo Alckmin, também foi discutido a importância do estado legislar sobre o tema de transporte de cargas por motocicleta(motofrete), por tratar de uma atividade extremamente comercial e não de utilidade pública como o mototáxi. Na pauta a retomada das ações implementadas desde 2012 em todo estado, como a volta dos cursos de 30 horas de qualificação gratuitos para quem está entrando na profissão, já foram mais 70 mil qualificações gratuitas pelo governo do estado desde o programa foi implementado e de requalificação para quem já está exercendo o ofício e precisa renovar documentação e criação de linha de financiamento de moto zero padrão motofrete específica para motofretista, já que a categoria tem índice baixo de inadimplência junto ao Banco do Povo Paulista(projeto piloto), além de campanhas educacionais em parceria com o Detran.SP - Movimento Paulista de Segurança no Trânsito, para contribuir na Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 da ONU – Organização das Nações Unidas, que visa a diminuição de acidentes no trânsito. O governador delegou grupo de trabalho para estudar a possibilidade de viabilizar as propostas para imediata implantação.

O bom relacionamento e parceria do SindimotoSP junto ao governo estadual já rendeu muitas conquistas para os trabalhadores do motofrete em São Paulo.

Com objetivo de trazer mais benefícios para o setor, o sindicato esteve com o governador Alckmin, representado pelo presidente Gil e o diretor Institucional Rodrigo Silva em reunião no Palácio dos Bandeirantes com o próprio governador para apresentar sugestões e propostas para acelerar o processo de regulamentação, que, no entendimento do sindicato, trará mais ganhos à categoria. Presentes na ocasião também estavam o presidente da UGT e dos Comerciários Ricardo Patah e o presidente estadual da UGT e Federação do Comércio Luiz Motta. No encontro, foi discutido os temas: Regulamentação dos municípios através de decreto governamental específico para o motofrete, devido a omissão dos municípios paulista, menos de 10% criaram leis próprias, no caso mais importante e a região metropolitana, que representa 30% de toda atividade no Brasil, apenas a cidade São Paulo funciona 100%, Guarulhos e Osasco tem legislação e os demais 36 não existe nada . No entendimento do sindicato, um decreto não só incentivaria o setor como também criaria a necessidade dos municípios se adequarem a lei federal. Isso facilitaria a padronização em todo o Estado. Criação de linha de financiamento específica de moto zero padrão motofrete. A baixa inadimplência do setor em relação aos empréstimos já realizados pelo Banco do Povo Paulista mostra que a categoria deseja a regulamentação e exercer a profissão com motos adequadas, mais modernas e com os itens de segurança que também são obtidos através desse tipo de empréstimo com taxas de juros subsidiado pelo governo estadual, a exemplo do Banco do Povo Paulista com juros de 0,35% ao mês. Cursos de qualificação gratuitos para quem está entrando na profissão. Os novos profissionais precisam de qualificação e os cursos gratuitos contribuiriam para o aumento de trabalhadores qualificados atuando no setor. Cursos Requalificação para quem já está e precisa renovar documentação. Devido ao alto custo do exercício da profissão, os cursos de requalificação também incentivariam os que já atuam no setor continuar buscando qualificação. Campanhas educacionais em parceria com o Detran.SP - Movimento Paulista de Segurança no Trânsito. A conscientização de um trânsito seguro através de campanhas de educação promovidas por órgãos ligados ao trânsito também foi proposta apresentada para diminuição de acidentes envolvendo motociclistas. Ao fim da reunião, o governador criara um grupo de trabalho envolvendo a Casa Civil (MPST), Planejamento (Detran.sp) em conjunto com Sindimotosp, que aguarda um parecer rápido para implantação das medidas o mais breve possível.

Movimento Paulista de Segurança no Trânsito divulga número de óbitos causados por acidentes de trânsito em 2017

Óbitos entre ocupantes de automóveis reduziram, porém, entre motociclistas houve aumento

Segundo o Infosiga SP, 5.645 ocorrências fatais foram registradas nos 645 municípios do estado. O número representa uma redução de - 1,4% na comparação com 2016 e 82 mortes evitadas. Em dezembro, foram registradas 523 fatalidades, alta de 2,1% na comparação com mesmo período do ano passado, em que registrou-se 512 óbitos.

Na comparação dos dados de 2017 com a projeção de óbitos para este ano, a redução pode ser de 25,4%. A projeção para este ano, feita a partir dos números registrados desde 2010, ano referência para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito estabelecida pela ONU, era de 7.571 óbitos. A meta do programa é reduzir em pela metade o número de óbitos na comparação com a projeção para 2020 (7.761 fatalidades).

As fatalidades envolvendo ocupantes de automóveis tiveram redução de - 6,6% na comparação com 2016. Ao todo, foram registradas 1.335 fatalidades neste ano, contra 1.429 no período anterior. Já as fatalidades envolvendo motociclistas lideraram as estatísticas. Em 2017, 1.900 usuários de moto foram vítimas de acidentes, o que representa 33,6% do total e aumento de 9,4% na comparação com 2016 (1.737 casos).

Noite e fim de semana concentram os óbitos

A incidência de acidentes fatais está concentrada nos períodos da noite e nos fins de semana. Mais da metade das fatalidades (54,3%) ocorrem entre 18h e 06h e 48% após as 18h de sexta-feira e até as 06h de segunda-feira. Jovens com idade entre 18 e 29 anos representam 1 em cada 4 vítimas (26,4%) e 81,5% são do sexo masculino.

Segundo o Movimento, para uma redução maior dos índices é fundamental que projetos focados em motociclistas sejam viabilizados, como mobilizar municípios e demais envolvidos na gestão do trânsito para que as ações se concretizem. Convênio entre o Governo Estadual de São Paulo e prefeituras preve R$ 110,5 milhões em recursos para mais de 5.200 projetos de melhoria viária e educação. Essas ações certamente podem contribuir para salvar mais vidas no trânsito.

50 anos da regulamentação do DPVAT: o seguro do trânsito brasileiro

Você já sabe que o DPVAT, seguro administrado pela Seguradora Líder, tem caráter social e ampara todas as vítimas de acidentes de trânsito em todo o Brasil, não é? Mas você sabia que em dezembro comemoramos 50 anos da regulamentação do seguro? Isso mesmo!

Há meio século, em dezembro de 1967, foi regulamentada a obrigatoriedade do Seguro de Responsabilidade Civil dos Proprietários de Veículos Automotores de Vias Terrestres, hoje conhecido como Seguro DPVAT – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre. Desde a assinatura do decreto, o DPVAT passou a ser pago por todos os proprietários de veículos automotores, uma única vez ao ano, junto com o IPVA, ou até o licenciamento, no caso de veículos isentos do imposto.

Hoje em dia, ele representa uma importante fonte de receita para a União e, por aqui, temos muito orgulho disso! \o/ Do total arrecadado, 45% são repassados diretamente ao Fundo Nacional de Saúde (FNS) e ao Sistema Único de Saúde (SUS), a fim de fazer frente aos custos de procedimentos médico-hospitalares decorrentes da assistência a vítimas de acidentes; e 5% são repassados ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), para a realização de campanhas e outras iniciativas no âmbito da Política Nacional de Trânsito. Os 50% restantes constituem o montante efetivamente destinado à Seguradora Líder-DPVAT, para o pagamento de indenizações, despesas operacionais e administrativas derivadas da operação do seguro obrigatório.

Como a gente quer que você conheça tudo sobre o Seguro DPVAT, que tal falarmos um pouco sobre as suas coberturas? O Seguro oferece cobertura para ocorrências que resultem em morte, invalidez permanente (total ou parcial) e despesas médico-hospitalares decorrentes de acidentes de trânsito. A indenização é paga em até 30 (trinta) dias após a entrega da documentação completa. O pedido de indenização pode ser realizado gratuitamente em um ponto oficial de atendimento pelo próprio demandante ou seus familiares e você pode fazer tudo sozinho! A proteção é assegurada por um período de até 3 anos a partir da data de registro do acidente.

Vale lembrar que o seguro é oferecido independente de culpa no acidente: se houver uma vítima, ela será beneficiada, por isso, o DPVAT é tão importante. Esse é um instrumento de proteção social que beneficia todos os brasileiros.

Fonte: Blog Viver Seguro no Trânsito

Como são produzidas as lesões no trânsito? No caso da moto, colisão e queda geram sequelas graves e, na maioria das vezes, irreversíveis

Conter esse descalabro parece, as autoridades, insolúvel. Porque ocorrem lesões de pequeno, médio e grande porte? É isso que precisamos entender e praticar com objetivo de reduzir o alto número de acidentes no trânsito.

Energia cinética é a energia que anima um corpo em movimento. A energia cinética do trauma ou biomecânica do trauma estuda a transferência de energia de fonte externa para o corpo da vítima.

Lesões por movimento são responsáveis pela maioria das mortes e sequelados em nosso país. Fatores múltiplos levam ao acidente, principalmente velocidade, álcool, drogas, fadiga, sono e desatenções provocadas pela tecnologia introduzida no veículo. Quanto maior a velocidade, maior a energia e em consequência lesões mais graves. O agente lesivo é o que tem energia e que pode ser mecânico ou cinético, térmico, químico, elétrico e radiação. O ambiente do acidente faz suspeitar de lesões que serão encontradas. O aumento do peso dos órgãos pode produzir: ruptura, arrancamento, deslocamento e outros.

Numa desaceleração brusca ou colisão, o fígado que tem um peso médio de 1,700kg, a 100 km/h terá o peso de 47 kg. O coração que tem 0,300 KG passa a 8 kg. O rim com 0,300 kg passa a 8 kg. O cérebro com seus 1,500 kg passam para 42 kg. O baço sai de 0,150kg para 4 kg. Podemos afirmar que a 100 km/h o corpo pesa 28 vezes mais. Interessante é que no que chamamos de trauma fechado ocorre deformidade da parte externa que volta ao normal deixando lesão interna. É dessa forma que não vemos lesão externa e, no entanto temos, por exemplo, uma ruptura do baço ou uma lesão no fígado. Aparentemente nada aconteceu, no entanto, existe um quadro gravíssimo dentro do abdome.

No trauma penetrante forma-se uma cavidade permanente. Numa colisão a energia cinética projeta a pessoa para cima e para frente na velocidade em que estava o veículo. Irão aparecer lesões decorrentes da energia cinética absorvida pelo corpo. Num acidente de trânsito existem três tipos de colisão: 1ª colisão - A energia cinética é absorvida pelo veículo / 2ª colisão - deformidade de estruturas internas evidenciando onde a vítima colidiu / 3ª colisão - lesões na vítima. Na colisão (impacto e parada do veículo), costumamos dizer que a duração desse choque é um lapso de tempo. Estima-seque corresponda a um décimo de segundo. As colisões da máquina podem ser frontal, lateral, traseira e capotamento, sendo este impossível de se prever lesões.

Com a moto temos colisão e queda.

Nos atropelamentos as lesões são mais graves porque a vítima absorve toda a energia. Caracterizam-se três tipos de colisão: 1ª colisão - com o corpo / 2ª colisão - com o veículo / 3ª colisão - corpo com solo. Os atropelamentos em adultos, quase sempre produzem fratura de membros inferiores com lesões secundárias produzidas pela 2ª e 3ª colisões. Em crianças, compromete bacia e tronco e ocorre impacto secundário com a cabeça. Na desaceleração vertical (queda) depende da altura, região do corpo que recebe o impacto e a superfície atingida. Devemos suspeitar de trauma grave quando houver óbito de ocupante, temos que imaginar que outros ocupantes receberam a mesma energia cinética. Também quando houver ejeção, queda maior que duas vezes a altura da vítima e colisão com velocidade a cima de 32 km/h.

Um estudo do departamento de tráfego britânico mostra que com:

32 km/h
- 5% vão a óbito
- 65% sofrem lesões
- 30% ilesos

48 km/h
- 45% vão a óbito
- 50% sofrem lesões
- 5% sobrevivem

64 km/h
- 85% vão a óbito
- 15% sofrem lesões

A velocidade é mais importante que a massa. Dobrando a massa do carro teremos o dobro da energia. Enquanto que dobrando a velocidade teremos o quádruplo dessa energia. Uma colisão a 60 km/h é como se sofresse uma queda do11º andar de um prédio. A 80 km/h seria do 20º andar. A 120 km/h do 45º andar. Dessa forma, podemos dizer que a energia mecânica de colisão de um automóvel com uma árvore, parte será absorvida pela árvore, pelo carro e por seus ocupantes. Parte dessa energia será dissipada sobre a forma de calor. Ocorre transferência de energia. A aceleração e desaceleração são causadas pela transferência de energia para mover um corpo em repouso ou pará-lo quando em movimento. A colisão frontal tem o que se chama de efeito tesoura porque cabeça e tronco são projetados violentamente para frente produzido lesões de face, cabeça, pescoço, lesões internas no abdome e coluna lombar. A vítima nessa condição tem 25 vezes mais possibilidade de ir a óbito. Quando o banco está muito reclinado (a cima de 110º) há grande possibilidade de evoluir com fraturas de membros inferiores, bacia, tórax, abdome, pescoço e cabeça.

Concluímos que quanto mais velocidade maior é a dificuldade de frenagem, maior a possibilidade de colisão de alta energia e maior a possibilidade de óbito e lesões graves. Tudo isso justifica as ações dos gerentes de tráfego atuarem de maneira imperiosa no controle da velocidade quer na área urbana quer nas rodovias. A necessidade de fiscalização e de multas não pode ter o cunho de aumentar a arrecadação do município, mas sim de preservar vidas.

Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior
Diretor de comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET

AÍ, MOTOCICLISTA: SE LIGA NESSA MENSAGEM, JOW.

Você pode não saber.

Mas as **pessoas que pilotam moto**

são as que correm mais risco de sofrer

acidentes no trânsito.

Os dados são recentes (e alarmantes):

1/3 das pessoas que morrem no trânsito

é motociclista*, sendo que **49% dos acidentes**

fatais acontecem no fim de semana,

a maioria de madrugada.*

Por isso, o Detran.SP e o Governo

do Estado de São Paulo contam com você

para pilotar mais consciente e ajudar

a transformar as estatísticas.

E, para essa transformação acontecer,

a atenção tem que ser de dia, de noite, sempre.

SIGA SEGURO,
CHEGAR BEM
É CHEGAR COM VIDA.

#SigaSeguro

*Fonte: Infosiga-SP

detran.sp

SIGA SEGURO

MOVIMENTO PAULISTA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO

HONDA
The Power of Dreams

Y&R

Nova linha CG 160 com freios CBS. Preparada para as surpresas da cidade.

Vá até uma concessionária e faça um test ride.**

CG 160 FAN

Combi Brake

Os freios se falam, você tem a melhor resposta.

Com o sistema CBS (Combined Brake System), ao pisar no freio traseiro, o dianteiro é acionado simultaneamente. Assim, a frenagem é distribuída de modo inteligente, parando a motocicleta numa distância menor e com mais estabilidade.

Minha escolha faz a diferença no trânsito.

3 ANOS DE GARANTIA + OLEO GRATIS ATE 7 REVISÕES*

IBAMA PROMOT HOMOLOGADO

PRODUZIDO NO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS
CONHEÇA A AMAZÔNIA

Honda no Trânsito

*Fornecimento de óleo válido a partir da 3ª revisão. **Disponível para os modelos CG 160 Fan e CG 160 Start. Consulte as concessionárias participantes no 0800 701 3432 ou em honda.com.br/motos.

CG 160 START

CG 160 TITAN

HONDA