

# 74% das indenizações pagas pelo DPVAT em 2017 foram motociclistas

*Seguradora Líder, que administra o seguro DPVAT, divulgou números de indenizações em 2017; os reembolsos diminuíram em 9%, mas montante de vítimas fatais cresceu 24%*

O seguro DPVAT assegura a toda a população brasileira o direito de receber indenizações no caso de acidentes de trânsito, como reembolso de despesas médicas e hospitalares, invalidez permanente e morte. A Seguradora Líder, que administra o DPVAT, divulgou recentemente que entre janeiro e novembro de 2017, houve um decréscimo de 9% de indenizações em relação ao mesmo período de 2016. Na cobertura por Invalidez Permanente, total ou parcial, foram registradas 263.923 mil ocorrências, que representam 74% da totalidade – montante 15% inferior ao registrado no mesmo intervalo de tempo do ano anterior. Por outro lado, o número de vítimas fatais cresceu 24% em comparação com o mesmo período de 2016, correspondendo a 37.492 mil indenizações. O Boletim Estatístico na íntegra está disponível no link.

A maior incidência de reembolsos pagos manteve o mesmo perfil identificado em anos anteriores: a maioria das vítimas é do sexo masculino, com idades entre 18 e 34 anos. Esse público representa 49% do total, o que corresponde a cerca de 172 mil indenizações. O levantamento aponta ainda que os acidentes com motocicletas foram responsáveis por 74% das indenizações pagas pelo Seguro DPVAT. A região Nordeste segue com o maior número de casos de acidentes envolvendo este tipo de veículo, que responde por 63% das mortes no trânsito na região.

A Perkons, empresa especializada em gestão de trânsito, ouviu especialistas para compreender quais são as causas dos sinistros que abrangem os motociclistas. Celso Mariano, especialista em educação para o trânsito,

enumera três fatores que explicam os números expressivos. O primeiro é o aumento da frota. Com a ascensão da classe C, durante um período da economia brasileira, parte da população teve condições de adquirir uma motocicleta.

“Essa parcela, que ascendeu economicamente, viu a oportunidade de deixar o transporte público, que é precário no Brasil. E a tendência é de que o primeiro veículo seja a moto, muito mais barata em comparação ao automóvel. E esse grupo é composto por homens jovens, com idade até 35 anos. Os próprios números divulgados pela Seguradora Líder mostram que esse público se destaca no quadro de vítimas de acidentes com motocicletas. Na região nordeste, a situação é ainda mais crítica. Os jogos foram substituídos por motos e parte do pastoreio passou a ser feito com esse veículo, o que justifica o alto índice de acidentes naquela região”, conta Mariano.

O segundo fator se refere à falha na formação. Conforme Mariano, o processo para adquirir a habilitação é fraco. Os condutores aprendem apenas a se equilibrar e acelerar em um circuito fechado, sem acumular experiência dirigindo nas vias públicas. “Quando recebem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), os motociclistas podem colocar uma caixa de pizza, por exemplo, no veículo, e pilotarem com mais peso, o que interfere no equilíbrio e facilita a ocorrência de sinistros”, explica Celso Mariano.

Por fim, a fiscalização brasileira é ineficaz, o que estimula parte dos condutores a burlarem a lei e dirigirem sem habilitação. “Não temos uma fiscalização intensificada para fiscalizar os motoristas que

pilotam sem a CNH. A falta de habilitação possui ainda uma correlação com a faixa econômica dos motociclistas. São cidadãos de baixa renda, que compram a moto e não têm condição de pagar pela habilitação. Isso é muito característico nas pequenas cidades no nordeste”, afirma o especialista.

Na opinião de Eduardo Biavati, mestre em sociologia e consultor em educação para segurança no trânsito, as estatísticas envolvendo os condutores de motocicleta são reflexo ainda de outros fatores, além da fiscalização precária e da formação ineficiente. “No Brasil, não há políticas públicas voltadas para os motociclistas e falta sinalização. As vias públicas brasileiras não foram preparadas para receber tantas motocicletas, mas, esses condutores, poucos capacitados e sem equipamentos de segurança adequados, passaram a trafegar por elas. Some a esse cenário a omissão dos órgãos públicos, inclusive na educação dos condutores, e temos a realidade atual”, enfatiza o consultor.

## Mudança de rota

Para Biavati, uma alternativa para diminuir os sinistros envolvendo motociclistas, são ações casadas, por parte dos órgãos públicos, de intensificação da fiscalização e campanhas educativas. “As duas precisam ser simultâneas, como vemos no exterior. Desde que dilatou o número de motociclistas, há 20 anos, não houve nenhuma política pública em âmbito nacional para modificar a triste realidade que se desenhava. São os acidentes envolvendo motociclistas que nos mantêm no patamar mais alto da mortalidade no trânsito”, finaliza.



PORTARIA BOM PREVI N.º 066/2018, DE 28 DE MAIO DE 2018.

Repúblicação para Correção  
Proc. TCE-RJ 229.725-6/14  
(Obs. Valores à época)

Ficam **refixados** os proventos mensais de Aposentadoria Voluntária da Servidora da Prefeitura Municipal de Bom Jardim/RJ, a **Sra. IRACI DUTRA FIGUEIRA, Professora de 1ª a 4ª Série, Matrícula 10/2484-SME**, concedida através da Portaria n.º 005/2014 - Processo Administrativo n.º 229/2014, do Instituto de Previdência dos Servidores Públicos de Bom Jardim/RJ – BOM PREVI, **por ter sido constatado equívoco pelo TCE/RJ nos autos do processo acima referendado na elaboração dos cálculos**, tendo em conta que foi utilizado o denominador da fração da proporcionalidade de 9.125 dias, ao invés de 10.950, passando a vigorar o valor de **R\$ 759,21** (setecentos e cinquenta e nove reais e vinte e um centavos), de acordo com o apurado por média aritmética.

Registre-se, publique-se e cumpra-se.

Bom Jardim/RJ, 28 de maio de 2018.

**IVANIR ELEDIR THULLER**  
DIRETOR PRESIDENTE

*Jornal O Macuco. Edição n.º 348, 27 de maio a 01 de junho de 2018, página 03.*

## Uso de celular na direção é a 3ª causa de mortes no trânsito no Brasil

Celular e direção são uma combinação perigosa. A Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) revelou que o uso de celular é a terceira maior causa de mortes no trânsito no Brasil – atrás apenas do excesso de velocidade e do consumo de álcool pelos motoristas. São cerca de 150 óbitos por dia no país e quase 54 mil por ano provocados pela utilização indevida do aparelho na hora de dirigir. A entidade promoveu um estudo para avaliar a interferência causada pelo ato de falar ao telefone celular, com o dispositivo em viva voz, e constatou que fatores humanos como a distração e a falta de concentração, ocasionadas pelo uso do celular, podem motivar o aumento de sinistros.

Na ocasião, com a ajuda de um simulador de direção, foram verificados o desempenho de oito voluntários, sendo quatro homens e quatro mulheres, com idades entre 23 e 52 anos. A pesquisa observou que os tempos de percurso e reação, além do número de infrações e acidentes de trânsito se elevaram quando os voluntários falavam ao celular no mecanismo viva voz, durante a direção simulada. Em condições normais, os motoristas levariam uma média que varia de 3 minutos e 1 segundo a 3 minutos e 48 segundos para percorrer determinado percurso. Para realizar o mesmo trajeto, falando ao celular com o viva voz, demorariam entre 3 minutos e 14 segundos a 4 minutos e 17 segundos.

Os tempos de reação apresentados pelos voluntários variaram de 60 a 66 segundos em condições normais e de 62 a 74 segundos quando foram testados usando o aparelho. O número médio de infrações de trânsito cometidas pelos motoristas testados em condições normais foi de 2,5 e passou para 4,75 quando falavam ao celular. Já o número de acidentes provocados aumentou de 0,5 para 1,5 em razão da distração provocada pelo aparelho. A Abramet calculou tam-

bém, usando dados internacionais, que gastamos entre 8 e 9 segundos para atender a uma chamada telefônica – entre ouvir a chamada, localizar o celular, pegar, desbloquear e atender. Se o motorista estiver a 80 km/h, por exemplo, ele vai percorrer quase duas quadras desatento em relação ao trânsito. No caso de mensagens de texto, a Abramet calculou que levamos de 20 a 23 segundos para responder uma mensagem básica. Se o condutor estiver a 60 km/h, vai percorrer quase quatro quadras dividindo a atenção entre o trânsito e o celular. Difícilmente não vai encontrar um obstáculo pela frente.

## Conscientização

A Perkons buscou informações com o médico especialista em trânsito Aly Said Yassine, que explicou quais são os fatores que interferem no comportamento dos motoristas quando eles usam o celular na direção, mesmo com o dispositivo em viva voz. O primeiro deles é o conteúdo das conversas. “O que prejudica os condutores não é o fato de estarem com apenas uma mão no volante. O pior é dividir a atenção entre a via e o conteúdo da mensagem. Imagine a concentração de uma mãe na direção, se está falando com alguém da escola do filho, avisando que ele está com febre, por exemplo”, observa o especialista.

O segundo fator é o tempo de resposta do motorista, frente a um obstáculo, que é mais lento. “Com a atenção desviada para o celular, o tempo de frenagem, para desviar de um pedestre ou para respeitar o semáforo é mais devagar. Para se ter uma ideia da gravidade da situação, a desatenção causada pelo ato de falar ao celular é maior em comparação à falta de concentração que acomete um motorista sob o efeito do álcool”, informa Aly Yassine.

A visão periférica é o outro fator que sofre prejuízo quando o condutor conjuga

a direção e a conversa no celular. “Em condições normais, o motorista consegue perceber o que acontece nas laterais, como a aproximação de um ciclista, mas quando desvia sua atenção para o telefone, não consegue perceber o que acontece no entorno”, comenta o médico.

Ele acrescenta que dirigir embriagado ou falar ao celular é uma catástrofe anunciada. “Como tudo na vida, tem hora para tudo. Não vamos de sunga no banco e nem de terno na praia. Com a tecnologia é a mesma coisa: é preciso saber utilizá-la. Precisamos diminuir o excesso de velocidade, a incidência de motoristas que bebem e dirigem e aqueles que usam o celular no trânsito para conseguir diminuir as mortes causadas por acidentes nas vias públicas”, salienta Aly Yassine.

Para Eduardo Biavati, mestre em sociologia e consultor em educação para segurança no trânsito, o grande problema no Brasil, é o retrocesso na legislação e nas medidas de trânsito, que deveriam ser mais severas no que diz respeito ao uso de celulares e ao excesso de velocidade, que são os grandes causadores dos acidentes de trânsito no país. No entanto, na opinião dele, o que se vê, por parte dos órgãos públicos, é a preocupação com medidas pouco efetivas, como multar pedestres que atravessam fora da faixa e ciclistas que adotem comportamento arriscado nas ruas – a legislação entra em vigor abril do próximo ano, conforme a Resolução 706/2017.

“Não conseguimos nem fiscalizar o uso de celulares na direção e agora pretende-se fiscalizar pedestres e ciclistas? O grande problema é que estamos olhando para as vítimas e não para os motoristas, que são os causadores de mortes no trânsito quando colocam a vida das pessoas em risco ao falar no celular quando dirigem ou excedem o limite de velocidade, principalmente nas rodovias”, finaliza.



### ESTADO DO RIO DE JANEIRO MUNICÍPIO DE MACUCO FUNDO MUNICIPAL DE SAÚDE

AVISO DE EDITAL  
PREGÃO N.º 55/2018

**Data:** 19 de junho de 2018.

**Horário:** 10h

**Objeto:** Contratação de empresa para prestação de serviços de administração preçial nas repartições públicas da Rede Municipal de Saúde.

**Informações:** o Edital encontra-se a disposição dos interessados, para consulta e/ou retirada, a partir de 04/06/2018, na Rua Dr. Mário Freire Martins, 100 Centro Macuco – RJ, no horário de 12:00h as 17:00h de segunda a sexta.

Rosi Cleide Ferraz Santos  
Pregoeira

*Jornal O Macuco. Edição n.º 348, 27 de maio a 01 de junho de 2018, página 03.*