

A dualidade da motocicleta: qualidade de vida X acidente de trabalho “in itinere”

DIANTE DA FALTA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE E O CAOS NO TRÂNSITO, A MOTOCICLETA SE TORNOU A ALTERNATIVA DE MEIO DE LOCOMOÇÃO

POR **ANDRÉ GARCIA**
FOTO **DIVULGAÇÃO**

O Brasil passou 50 anos incentivando a produção e comercialização de automóveis, ignorando os meios de transportes coletivos, especialmente o ferroviário. Todavia, com um passe de mágica, por meio da Lei 12.587, de 12 de janeiro de 2012, sancionado pela presidente Dilma, nossos legisladores querem que os cidadãos passem a utilizar o transporte público, veículos não motorizados como bicicleta, ou se tornem tão somente pedestres, deixando de lado o meio de transporte individual motorizada, ou seja, carros, motos e motonetas.

A legislação prevê instrumentos impopulares como a restrição da circulação em horários predeterminados (o chamado "rodízio" que já existe em São Paulo). Também permite a cobrança de tarifas para a utilização de infraestrutura urbana que pode dar margem aos "pedágios urbanos", espaços exclusivos para o transporte público coletivo e para meios de transporte não motorizados, além de estabelecer políticas para estacionamentos públicos e privados. O texto também esclarece os direitos dos usuários de meios de



transporte, como o de ser informado sobre itinerários, horários e tarifas dos serviços nos pontos de embarque e desembarque, algo redundante, já que esse direito existe, ao menos implicitamente, desde quando se iniciou o transporte coletivo pago, mas jamais foi respeitado.

Todos sabem que nosso transporte público é caro e de péssima qualidade. Seu “custo X benefício” é pífio, tanto do ponto de vista financeiro, quanto do ponto de vista tempo de deslocamento que acaba se traduzindo em desperdício de dinheiro. Um indivíduo que sai de São Bernardo do Campo/SP, cidade onde vive o ex-presidente Lula, em direção ao centro financeiro de São Paulo, av. Paulista, necessitará de duas conduções – ônibus da EMTU e Me-

trô. Partindo do terminal Ferrazópolis da EMTU com a linha 288, chegará ao terminal Jabaquara do Metrô gastando R\$ 3,10. Ali, com mais R\$ 3,00 embarcará no Metrô com destino a estação Brigadeiro, fazendo baldeação na estação Ana Rosa, passando da Linha 1 – Azul para a Linha 2 – Verde. No trecho de ônibus, de cerca de 30 km, levará aproximadamente de 1h40, podendo em horário de pico levar até duas horas ou mais, sem contar o desconforto pela lotação e calor. No Metrô a viagem durará cerca de 30-35 minutos. Total da despesa diária: R\$ 12,20 para ida e volta, tempo gasto de quatro horas da jornada com sorte.

Em uma motocicleta com sistema flex de injeção eletrônica, na velocidade das vias públicas, com ▶

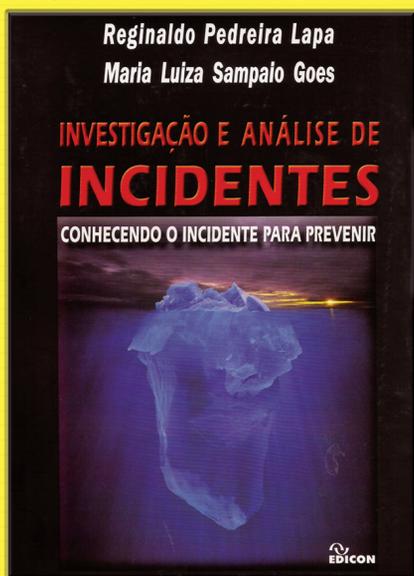
DEMORA

Tempo médio de deslocamento de casa para o trabalho nas maiores regiões metropolitanas do Brasil em 2010:



Fonte: Ipea. Infografia: Gazeta do Povo.

ACESSE WWW.ZEROHARM.COM.BR ADQUIRA SEU EXEMPLAR



CONTEÚDO INÉDITO

- INDICADORES DE DESEMPENHO EM SEGURANÇA
- O HOMEM, A ORGANIZAÇÃO E O ERRO HUMANO
- TEORIAS E MODELOS SOBRE A GÊNESE DE INCIDENTES
- TÉCNICAS E FERRAMENTAS PARA IDENTIFICAÇÃO DE ?
 - O RITUAL DE UMA INVESTIGAÇÃO DE INCIDENTES
- TÉCNICAS E FERRAMENTAS DE ANÁLISE DE INCIDENTES

consulta 110210

Segurança e Proteção Ambiental

Sistemas de Contenção

Pallet de Contenção de 1000L em Polietileno

Armazenamento e manuseio de recipientes contendo líquidos inflamáveis e combustíveis.

- Entradas para movimentação (empilhadeira);
- Dreno para retirada do líquido;
- Pode ser usado em área externa;

Entrega Rápida

Pallets em Aço Carbono de 1000L

OPÇÕES PARA 2 TAMBORES

Consulte Projetos Especiais

Pallets em Aço Carbono

Para 2 Tambores
Cód.: 692002009

Para 4 Tambores
Cód.: 692004009

Pallets em Polietileno

Para 2 Tambores
Cód.: 692109009

Para 4 Tambores
Cód.: 692107009

Abrigo para Tambor Spill Drum

Cód.: 692112009

Cód.: 692113009

Evite multas por vazamentos!

Redentor - Segurança e Proteção Ambiental
(11) 2106-9392 - redentor@jedal.com.br - www.redentor.ind.br

consulta 1245

álcool/etanol (R\$ 1,89) o gasto neste mesmo trecho será de, aproximadamente, R\$ 2,83, considerando média de consumo de 40 Km/l e 30 minutos para se alcançar a meta. Com gasolina (R\$ 2,69), a despesa subirá para R\$ 3,22, com o consumo estimado em 50 km/l.

Assim, parece óbvio o benefício do veículo de duas rodas em face do transporte coletivo atual ou ao automóvel, quer seja no quesito tempo, quer seja no quesito mobilidade, quer seja no quesito bolso, pois a economia é de R\$ 9,37 por dia utilizando etanol ou de R\$ 8,98 se utilizar gasolina. Por mês a economia é de R\$ 180,00, ou R\$ 2.100,00 por ano.

Quanto ao uso da bicicleta, a ausência de ciclovias somada à topografia desfavorável e ao clima tropical restringe tal alternativa. Na Alemanha, mais de 40 mil km de ciclovia interligam praticamente todo país. E aqui, quantos quilômetros têm na montanhosa São Paulo?

Em recente estudo “Análise do impacto de deslocamentos com motocicletas” de um centro de pesquisas especializado em estudos da mobilidade da Bélgica, o TML (Transport & Mobility Leuven), o pesquisador, não motociclista, Isaak Yperman utilizou como laboratório a rodovia E40, que liga sua cidade, Leuven, à capital Bruxelas, em um percurso de 10 km. Tal trabalho demonstra um prejuízo de nada menos que 7 milhões de euros por ano pelo congestionamento de 10 km por dia, enfrentados por todos os cidadãos que utilizam o sistema entre as 6:30

e 9:30. Segundo o mesmo estudo, com veículos de duas rodas, a mobilidade aumentaria em 60%, um número extraordinário, e com economia decorrente idem.

O IPEA em recente estudo constatou que em 10 regiões metropolitanas no Brasil o tempo de deslocamento de casa para trabalho e do trabalho para casa aumentou em 2010, chegando à média de 42,8 minutos em São Paulo.

Segundo recente estudo da CET/SP, nos horários de pico, 78% das principais vias é dominado pelos automóveis – dentro deles, são transportados apenas 28% dos paulistanos que optam pela locomoção sobre rodas. Enquanto isso, os ônibus de linha e fretados, com ocupação de 8% do asfalto, levam 68% das pessoas.

Se um automóvel ocupa o lugar de seis motocicletas, quanto se ganharia de mobilidade urbana incentivando o uso da moto? Em qualidade de vida, quanto melhoraria? Isso sem citar a economia decorrente do fim dos grandes congestionamentos e a drástica redução de emissões de poluentes.

A mencionada Lei de Mobilidade Urbana de abril de 2012 pretende dar equidade no uso do espaço público como uma das diretrizes do planejamento. Para seus autores, criar dificuldades para os meios de transporte individual e facilidades para o transporte coletivo é a receita para resolver o problema crônico de trânsito das cidades, mas infelizmente coloca na mesma vala comum

os automóveis e os veículos de duas rodas motorizados. É um erro, já que motos e scooters são meios econômicos, pouco poluentes e que ocupam menos espaço na via pública.

Contraponto a esta incompreensível ação do governo brasileiro, é assumida pela Sra. Annick Lepetit no ano de 2009, quando assistente da Secretaria de Transportes e Espaço Público da Prefeitura de Paris. A administradora pública anunciou em coletiva de imprensa que até 2014 seriam criadas mais 18 mil vagas para motocicletas, mais do que o dobro das oito mil criadas em Paris entre 2001 e 2008. “Vamos concentrar a criação dessas novas vagas em locais em que automóveis não podem passar. Serão eliminadas 2.500 vagas de estacionamento de automóveis, enquanto outros 5.400 lugares virão de calçadas que medirem mais de 6,20 metros de largura. Desde que se mantenha a passagem e a segurança dos pedestres.” Como se vê, Paris e seu bem menos caótico trânsito se comparado a São Paulo, privilegia a moto/motoneta/scooter mesmo tendo uma malha de transporte coletivo – metrô e ônibus, excepcional.

Infelizmente o caminho traçado pelos nossos governantes vai à contramão do método parisiense, restringindo a circulação, promovendo o pedágio urbano e desconsiderando a criação de áreas de estacionamento. É típico de o Brasil optar pela proibição e onerar o cidadão, com se já não pagássemos uma fortuna de impostos e taxas. ▶



CADASTRE SUA
EMPRESA

FAÇA PARTE DO
SISTEMA DE BUSCA

RECEBA COTAÇÕES
PARA COMPRA DE
PRODUTOS

PARA SABER MAIS ACESSE O SITE WWW.GUSSAFETY.COM.BR

cipa meio de transporte

Em países que se pensa verdadeiramente na mobilidade urbana não há necessidade de lei, as ações fluem naturalmente como política de Estado apartidário, e que principalmente não discrimina clássicas e econômicas soluções de transporte individual como a motocicleta, que seja em Paris, Milão, Londres ou Barcelona servem a grande parcela do povo.

Qual o bom senso do ponto de vista ambiental e de mobilidade equiparar uma moto a um SUV que chega a consumir 1 litro de combustível a cada 3,5 quilômetros? Restringir caminhões, ônibus e motocicletas para a fluidez dos automóveis faz sentido? Não, claro, mas é o que ocorre na maior cidade do Brasil, São Paulo, que vive um caos diário com o trânsito e continua privilegiando os automóveis. Um exemplo: a Avenida 23 de maio há pouco mais de 15 anos passou de quatro para cinco faixas com o estreitamento dessas faixas de rolamentos, o que fez aumentar os acidentes com motocicletas.

Carro no Brasil é sinônimo de status e poder, cuja elite se condiciona a não dividir o espaço público com os “pobres e marginais” que utilizam moto. É intrínseca a psicopatia da força: quem tem mais lata vence e, o pior, sob a benção do Estado.

Se em todas as grandes cidades europeias vemos operários e executivos utilizando scooters, no Brasil infelizmente há um longo caminho a ser percorrido e paradigmas a serem quebrados para tornar a cena comum. Não é uma lei que vai alterar da noite para o dia o preconceito de uma elite míope, que discrimina a moto tomando por base

a distorcida realidade causada pelo mau comportamento de poucos ao guidão.

A MOTOCICLETA NAS RELAÇÕES DE TRABALHO

Diante desse quadro, a utilização da motocicleta como meio de transporte para ir e voltar ao trabalho ou até como meio de trabalho para entrega de produtos ou documentos tem crescido exponencialmente e com ele os acidentes de trabalho “in itinere”, que segundo dados do DATAPREV, publicado na edição 399, foram de 285.731 acidentados entre 2009 e 2011, em dois anos o número de acidentes pelo motivo trajeto aumentou em pouco mais de 10 mil acidentados, saindo de 90.180 no ano de 2009 para 100.230 em 2011.

Não há dados detalhados do tipo de veículo envolvido nos acidentes de trânsito ou “motivo trajeto”, todavia, segundo Seguradora Líder que administra o seguro DPVAT, 66% do total de indenizações pagas foram em acidentes envolvendo motocicleta.

O veículo de duas rodas é uma realidade, portanto Estado e Empregador não podem e não devem dar as costas a essa modalidade de transporte que democratizou o ir e vir dos cidadãos e apesar de seus riscos, quando utilizado corretamente, aumenta a qualidade de vida do operário ou prestador de serviços, já que ficará menos tempo parado no trânsito.

Se qualidade de vida reflete na produção do colaborador, o que o empregador pode fazer para não perder essa força produtiva para um acidente de trânsito ou acidente de trabalho “in itinere”?

NOVA SEDE *Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional*

- PPRA e LTCAT
- PCMAT
- PPP
- PCMSO
- CIPA
- Laudo Ergonômico
- Laudo Elétrico
- Vasos sob pressão e caldeiras
- Para-raios
- Cursos e Treinamentos
- Prêmio Marca Brasil 2012 de Assessoria e Segurança do Trabalho
- Compromisso com o cliente
- Qualidade
- Tradição
- Credibilidade

TRABALHO, SERIEDADE, PARCERIA, SEGURANÇA E SAÚDE

Clínicas próprias, rede credenciada em todo território Nacional.

CONTRATO DE TERCEIRIZAÇÃO COM ACESSORIA PERMANENTE

Recebemos o **Top 7** Marca Brasil 2012

ROCHA ASSESSORIA EM SEGURANÇA E SAÚDE OCUPACIONAL

Tel.: (11) **2182.4182**

www.rochaassessoria.com.br

consulta 1246

MULTISOLUTION

NY

MIAMI

VOCÊ PODE REALIZAR O SONHO DE TER SEU APARTAMENTO EM UMA DESSAS CIDADES. FALE CONOSCO.

www.imovelemmiami.com
Linha direta SP-Miami: 3323-2287

www.imoveisemnewyork.com
Linha direta SP-NY: 3323-2287

cipa meio de transporte

A resposta é treinamento, educação de trânsito, informação, muita informação sobre motocicleta, desde sua escolha passando pela aquisição e manutenção e principalmente incentivando a utilização de equipamentos de segurança individual (EPIs).

TREINAMENTO

Infelizmente o sistema de habilitação no Brasil está falido, já que o cidadão passa por um verdadeiro adestramento para conquistar sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) tanto na categoria “A” quanto na categoria “B”.

Todavia, na categoria “B” o recém-habilitado contará com o habitáculo do automóvel para protegê-lo, além da estabilidade do carro ser

estático, ou seja, está apoiado em 4 pontos (rodas).

Inversamente, o condutor de motocicleta que aprende a frear o veículo erroneamente utilizando só o freio traseiro tem o seu corpo como “para-choque”, daí a necessidade de não só manusear adequadamente a motocicleta sabendo fazer curva e frenagem, como se habituar a utilizar o equipamento de segurança.

EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

É incrível, mas durante o processo de habilitação, o candidato não estuda trânsito, sua legislação e aplicação.

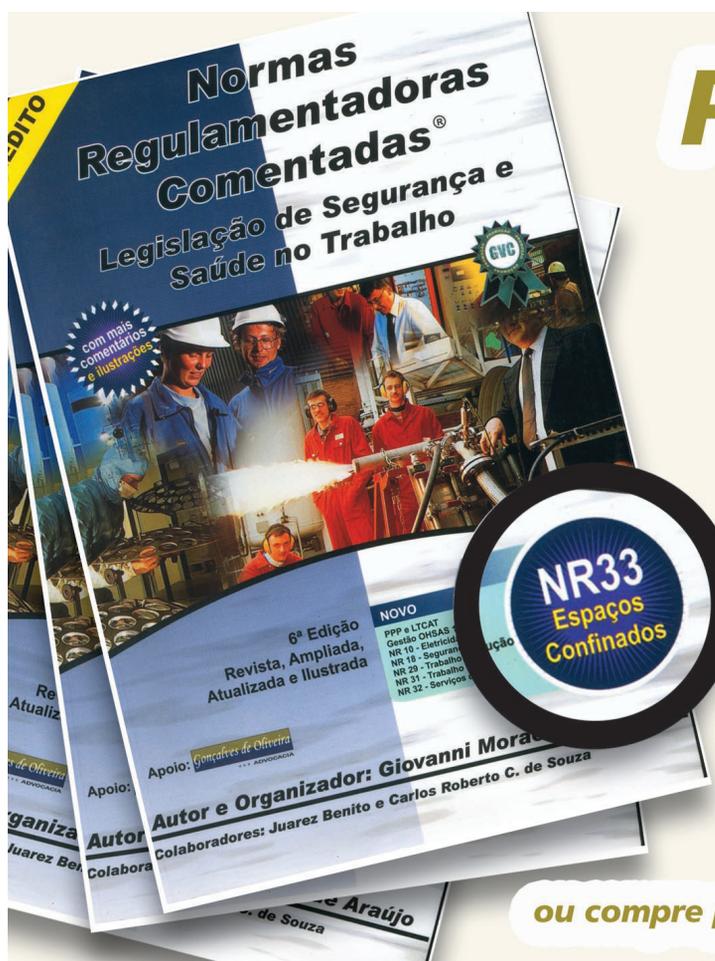
Não é possível falar em “Segurança de Trânsito” havendo total desconhecimento ou ignorância da legislação, sem mencionar a ideia

de prevenção que consiste em adotar comportamento para evitar conflito com quem não cumpre as regras legais, além do óbvio: jamais consumir bebida alcoólica e ou drogas.

ACULTURAMENTO DE DUAS RODAS

Em países como Itália e Espanha a cultura de duas rodas já está “enraizada”, passando de geração para geração.

Cultura de duas rodas consiste em saber o que vai comprar, por que comprar, qual a sua utilização, se existe aptidão, usar e desfrutar adequadamente do veículo e principalmente utilizar equipamento de segurança individual (EPI). Há grandes variáveis desde a aquisição da motocicleta, até a compra de um ▶



Peça já o seu!

Livro: Normas Regulamentadoras Comentadas®
Legislação de Segurança e Saúde no Trabalho

em destaque:
NR-33 - Espaços Confinados

ligue para **(11) 5585-4355**

ou compre pelo site **WWW.cipanet.com.br**

cipa meio de transporte

capacete, escolha de luvas, jaquetas, calças e calçado apropriado.

Assim como o EPI gera um “desconforto” inicial quando o operário trabalha em determinado local que o exige, sendo obrigatória sua utilização sob pena de sanções do empregador, o mesmo acontece com equipamento de segurança para motocicleta. Há um verdadeiro “pré-julgamento” negativo da utilização de EPI, com várias desculpas como calor e perda de sensibilidade na utilização de luvas.

Todavia, além de aumentar o conforto, o motociclista está protegido dos raios solares e possível arrasto no solo ou o salvamento de suas articulações como joelhos e cotovelos em caso de acidente.

De toda forma, se o Estado faz vistas grossas ao veículo de duas rodas e adota uma política para desincentivar sua utilização, tal ação é inócua com a péssima qualidade e o alto preço do transporte público que todos os dias perde clientes para a motocicleta que, dado seu baixo valor agregado, custo de manutenção e agilidade na locomoção, veio para ficar e números não faltam para alicerçar tal informação, basta uma consulta nos dados de frota do Denatran, restando à iniciativa privada assumir o ônus e investir em treinamento para manter seus funcionários, colaboradores e prestadores de serviços incólumes, diminuindo possíveis prejuízos com afastamentos temporários ou definitivos do trabalho.



ANDRÉ GARCIA
é motociclista, advogado especialista em Gestão e Direito de Trânsito e idealizador do Projeto Motociclismo com Segurança. andregarcia@motociclismo.comseguranca.com.br

Visite a uma das maiores feiras de Segurança da Europa com a

NEXTUR

AGÊNCIA DE TURISMO

SICUREZZA

EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL
DE VIGILÂNCIA E ALARME
EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS
E DE SEGURANÇA E
DISPOSITIVOS
DE SEGURANÇA

7 a 9
de novembro
Milão
Itália 2012

O que você encontra:

Sistemas de Segurança / Controle de Acesso /
Alarme de Incêndio / Portas de Incêndio /
Luzes de Emergência / Serviços / Transportes de Valores /
Proteção de valores / Inteligência

INVESTIMENTO POR PESSOA	Em apto DUPLO	Em apto INDIVIDUAL
REGENCY **** Via Giuseppe Arimondi, 12 – Milão – 08,5km do Pavilhão Fiera Milano	EUR 1,470.00	EUR 1,640.00
RADISSON BLU **** Via Villapizzone, 24 – Milão – 08km do Pavilhão Fiera Milano	EUR 1,480.00	EUR 1,650.00

PASSAGEM AÉREA: o valor da passagem aérea é cotado no momento da reserva considerando as alterações cambiais que influenciam os preços e a disponibilidade de assentos na efetivação da mesma. Somente a emissão/pagamento podem garantir os valores reservados. Passagem aérea cotada em classe econômica/tarifa promocional considerando cambio paridade USD/EUR do dia 27Junho2012, voando ALITALIA. Classe promocional que somente permite marcação de assento no momento do check-in. Acrescentar taxas de embarque aos valores acima mencionados.

Formas de Pagamento:

À vista: cartão de crédito ou depósito bancário;

Parcelado: cartão de crédito: 30% de entrada + saldo em 3 vezes sem juros;

Parcelado com cheque: 30% de entrada + saldo em até 30 dias antes do embarque (quantidade de parcelas varia conforme a antecedência da compra).

VENDAS

NEXTUR

AGÊNCIA DE TURISMO

Fone: (11) 5585-4358
Fax: (11) 5585-4359
viagem@nextur.tur.br

Mais Informações

www.nextur.tur.br

* A documentação de viagem deve estar dentro da validade obrigatória exigida por cada país.