RELATÓRIOANUAL**2019**

OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

RELATÓRIO ANUAL 2019

VISÃO

Ser reconhecido pelos setores públicos, privados e sociedade como entidade referência e agente catalisador em prol de um trânsito mais seguro no Brasil e no mundo.

MISSÃO

Desenvolver e compartilhar conhecimentos técnicos e comportamentais para influenciar políticas públicas e sociais, por meio de alianças estratégicas, ações contínuas, estudos e pesquisas a fim de contribuir com a construção de um trânsito mais seguro no Brasil.

VALORES

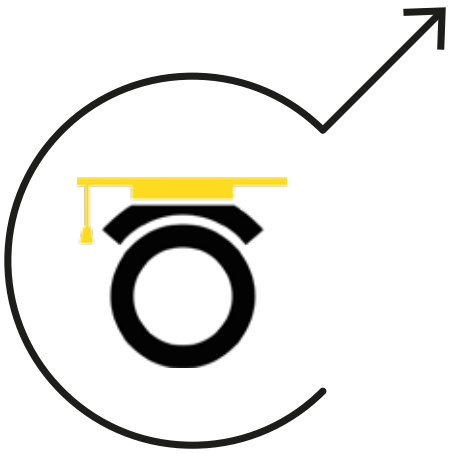
Entusiasmo,
Respeito
Imparcialidade
Integridade,
Transparência
Responsabilidade
Excelência

ESTUDOS E PESQUISAS

Aprofundamento TÉCNICO CIENTÍFICO, nacional e internacional para análise junto aos setores público e privado.

DADOS E INFORMAÇÃO

Por meio de análises comparativas, quantitativas e qualititativas, tomamos decisões e elaboramos opções com embasamento estatístico.



EDUCAÇÃO

Conhecimento, habilidade e atitude. Divulgar para a sociedade conteúdos visando a formação de opinião e a consequente mudança de comportamento do cidadão no trânsito.

ADVOCACY

Trabalho que visa influenciar tecnicamente as decisões de ordem pública, no âmbito político, econômico, social e institucional.

EXPEDIENTE

OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária
“O SENTIDO É A VIDA”

Conteúdos, fotografias e projeto gráfico: OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária.

Distribuição gratuita

José Aurelio Ramalho
Diretor-presidente

Francisco Garonce
Relações Institucionais

Marcius D’Ávila
Relacionamento com o Mercado

Giselle Marinho
Projeto Gráfico e Diagramação

Daniela Gurgel
Comunicação

Larissa Mayumi
Coordenação do Movimento Maio Amarelo

Fabiana Amado
Coordenação de Projetos

Lidiane Tiemy
Assessoria

Rodrigo Silva
Administrativo Financeiro

Leonardo Keiji
Fernando Silva
Estagiários

www.onsv.org.br

Rua 9 de julho, 831 - Centro – Indaiatuba/SP
CEP – 13.333-100 - Tel: (19) 3801-4500

Página 2

1 APRESENTAÇÃO

Página 3

2 CENÁRIO DO TRÂNSITO

Mundo
Relatórios
Conferência

Página 11

3 DEPOIMENTOS

Eli Correa
Jerry Adriani
Larissa Abdala
Antônio Megale
Silvio Médici
Zeca Chaves

Página 13

4 ADVOCACY

Mudanças no CTB
A questão dos ciclomotores
Placa Mercosul
Simuladores

Página 19

5 ESTUDOS & PESQUISAS

Parceria com a UFPR
Estudos 2019
Participar conselho Avaliação das rodovias Federais – BrasilRap
Indicação para as Câmaras Temáticas

Página 25

6 EDUCAÇÃO

Maio Amarelo
Siga Seguro
Seminários 1 e 2
Observadores Certificados
Educa
Estivemos presentes

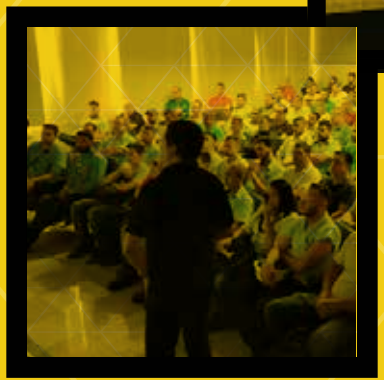
Página 35

7 COMUNICAÇÃO

Página 41

8 EQUIPE

WORKSHOP 2020
SEGURANÇA É O NOSSO PROPÓSITO.
PERCEPÇÃO DE
RISCO
IC
TRANSPORTES



APRESENTAÇÃO

2019 e a esperança

Depois de uma eleição que dividiu o país de norte a sul, chegou 2019 carregado de esperança. A torcida para que tudo desse certo foi majoritária; poucos foram os que desejaram, do fundo da alma, que o país não retomasse os rumos do desenvolvimento e do fim da crise econômica. E, para o trânsito, mesmo com algum discurso contrário às boas práticas mundiais de segurança, a oxigenação nos órgãos públicos, elevou a expectativa de que bons ventos iriam soprar na maior parte das decisões.

Além disso, 2019 trouxe a expectativa do último ano da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, proposta pela ONU (Organização das Nações Unidas) em 2009, promulgada em 2010 e assinada por todos os países membros da organização em 2011. Quais países cumpriram efetivamente o pacto e reduziu em 50% o número de mortos e feridos nos dez anos que se passaram? Quais países adotaram os cinco pilares, trabalham duro e "economizaram" milhares de vidas, tornando o trânsito um lugar seguro para todos? E o Brasil, como vai prestar contas de ações que mal foram alardeadas em alguns rincões e pouco se avançou na redução da violência no trânsito? Eram muitas das questões que o emblemático 2019 trazia consigo quando o calendário mudou.

O Movimento Maio Amarelo tinha o seu sexto ano pela frente, com uma expectativa gigante de poder alcançar ainda mais adeptos e mudar a consciência de outros brasileiros acerca do comportamento diário no trânsito seja a pé, de bicicleta, de carona, de carro ou motocicleta. Era mais um desafio que 2019 trazia.

As questões envolvendo a placa Mercosul, a multa para pedestres e ciclistas, uma nova diretoria no Denatran e em outros postos chaves do Governo Federal, quais seriam as mudanças que nos aguardavam nesse último ano da segunda década do milênio? Enfim, 2019 tinha muito a trazer e nós pudemos participar de muitas dessas decisões e, no final, o ano terminou com decisões acertadas, discutíveis e outras terríveis em se tratando de segurança no trânsito para todos nós, brasileiros e esperançosos de um ir e vir acompanhado de educação, respeito e segurança.

José Aurélio Ramalho

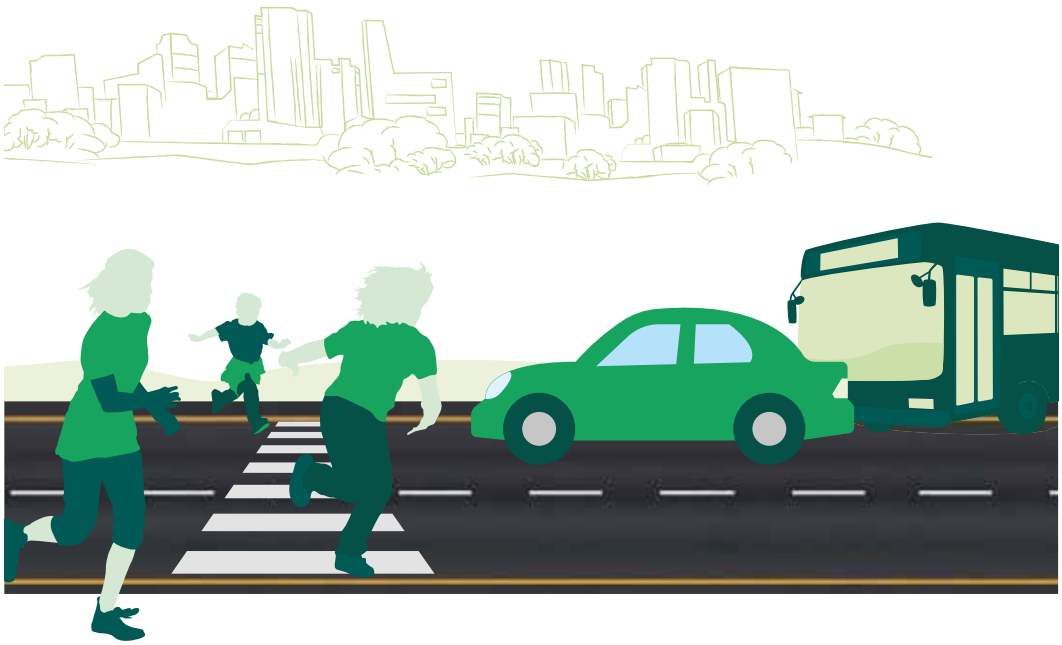
CENÁRIO DO TRÂNSITO

MUNDO

Um novo relatório da OMS (Organização Mundial da Saúde) lançado no mês de dezembro de 2018 indica que as mortes no trânsito continuam aumentando, e pela primeira vez, o total de mortes por ano no mundo passou de 1,2 milhão para 1,35 milhão, um aumento de pouco mais de 10%. O Relatório Global de Segurança Viária apresenta informações de 175 países e este é o quarto documento da série e fornece uma visão geral da situação mundial sobre o tema. Esses documentos são a ferramenta oficial para monitorar a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020.

World Health Organization

GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018



RELATÓRIO

Brasil

População: 207 652 864 | Grupo de renda: Médio | Renda nacional bruta per capita: US$ 8 840

ESTRUTURA INSTITUCIONAL	
Agência responsável	Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Ministério das Cidades
Há orçamento destinado para segurança viária	Sim
Há estratégia nacional para segurança viária	Sim
Há fundos para implementar a estratégia	Parcialmente financiado
Há meta de redução de fatalidades	–

RODOVIAS SEGURAS E MOBILIDADE	
Auditorias ou classificação por estrelas para nova infraestrutura viária:	Sim
Projeto padronizado para a segurança dos pedestres/ciclistas	Parcial
Inspeções/classificação por estrela das rodovias existentes	Não
Investimentos para melhorar os locais de alto risco:	Sim
Políticas e investimentos em transporte público urbano	Sim

VEÍCULOS SEGUROS	
Registro total de veículos em 2016	93 867 016
Carros e veículos leves de 4 rodas	61 938 226
Veículos motorizados de 2 a 3 rodas	25 311 251
Caminhões pesados	5 586 558
Ônibus	984 847
Outros	46 134
Normas do veículo aplicadas (UNECE WP.29)	
Normatização do impacto frontal	Sim
Controle da estabilidade eletrônica	Não
Proteção ao pedestre	Não
Sistema de travagem e antibloqueio da motocicleta	Sim

CUIDADOS PÓS-ACIDENTE	
Acesso ao número de emergência	Número nacional único
Registro do trauma	None
Certificação formal para fornecedores pré-hospitalares:	Não
Avaliação nacional dos sistemas de atendimento de emergência	Não

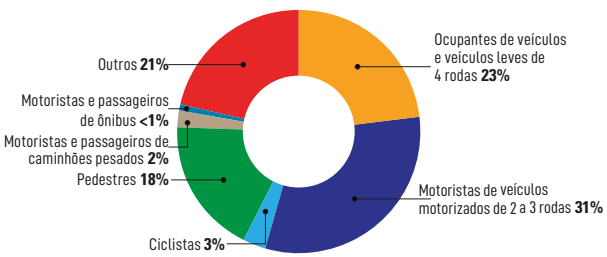
DADOS	
Óbitos no trânsito registrado (2015)	38 651 (82% Homem, 18% Mulher)

MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DE ESTRADA	
Outros	21%
Motoristas e passageiros de ônibus	Menos que 1%
Motoristas e passageiros de caminhões pesados	2%
Pedestres	18%
Ciclistas	3%
Motoristas de veículos motorizados de 2 a 3 rodas	31%
Ocupantes de veículos e veículos leves de 4 rodas	23%

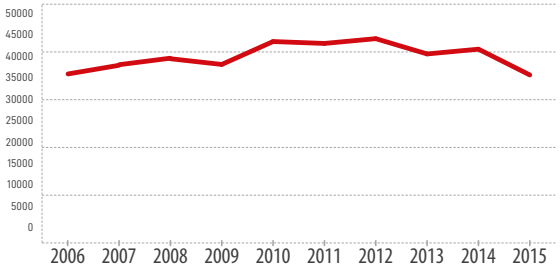
USUÁRIOS DE RODOVIAS	
Lei nacional de limite de velocidade	Sim
Limite de velocidade máxima urbana	80 km/h
Limite de velocidade máxima rural	60 km/h
Limite máximo de velocidade da rodovia	110 km/h
Autoridades locais podem modificar limites	Sim
Aplicação	0 1 2 3 4 5 (6) 7 8 9 10
Tipo de aplicação predominante	Automatizado
Lei Nacional de Beber e Dirigir	Sim
Limite de álcool no sangue – população em geral	0.00 g/dl
Limite de álcool no sangue – jovens ou motoristas iniciantes	0.00 g/dl
Realização de teste aleatório da respiração	Sim
Realização de teste em caso de batida fatal	alguns motoristas testados
Aplicação	0 1 2 3 4 5 (6) 7 8 9 10
% de mortes no trânsito envolvendo álcool	–
Lei nacional relacionado de capacete para os motociclistas	Sim
Aplica-se para os motociclistas e passageiros	Sim
É necessária a fixação do capacete	Sim
Padrão de capacete referido e/ou especificado	Sim
Crianças passageiras em motocicletas	Proibido para menores de 7 anos
Aplicação	0 1 2 3 4 5 6 (7) 8 9 10
Taxa de utilização de capacete	83% entre os motociclistas, 80% entre os passageiros
Lei nacional de cinto de segurança	Sim
Aplica-se aos ocupantes dos bancos dianteiro e traseiro	Sim
Aplicação	0 1 2 3 4 5 6 (7) 8 9 10
Taxa de utilização do cinto	79% dianteiro, 50% traseiro
Lei nacional de retenção para crianças	Sim
Crianças sentarem no banco dianteiro	Proibido para menores de 10 anos
Necessidade de um sistema de retenção para crianças	Maiores de 7,5 idade
Norma de retenção para crianças referida e/ou especificada	Sim
Aplicação	0 1 2 3 4 5 6 (7) 8 9 10
% de crianças que usam sistemas de retenção infantil	57%
Legislação nacional sobre o uso de celular enquanto dirige	Sim
Proibição do uso de celular	Sim
Proibição do uso de telefone celular com as mãos livres	Sim
Lei nacional sobre drogas enquanto dirige	Sim

*Dados do Global Status Report On Road Safety 2018 / OMS

Mortes por categoria



Tendências nas mortes relatadas de tráfego rodoviário



O Relatório de 2018 destaca que as lesões causadas no trânsito são hoje a principal causa de óbito de crianças e jovens entre 5 e 29 anos. “Essas mortes são um preço inaceitável a pagar pela mobilidade”, disse o diretor-geral da OMS, Tedros Adhanom Ghebreyesus. “Não há desculpa para a inação. Este é um problema com soluções comprovadas. Este relatório é um apelo aos governos e parceiros para que tomem ações muito maiores para implementar essas medidas”.

O Relatório de 2018 destaca que as lesões causadas no trânsito são hoje a principal causa de óbito de crianças e jovens entre 5 e 29 anos. “Essas mortes são um preço inaceitável a pagar pela mobilidade”, disse o diretor-geral da OMS, Tedros Adhanom Ghebreyesus. “Não há desculpa para a inação. Este é um problema com soluções comprovadas. Este relatório é um apelo aos governos e parceiros para que tomem ações muito maiores para implementar essas medidas”.

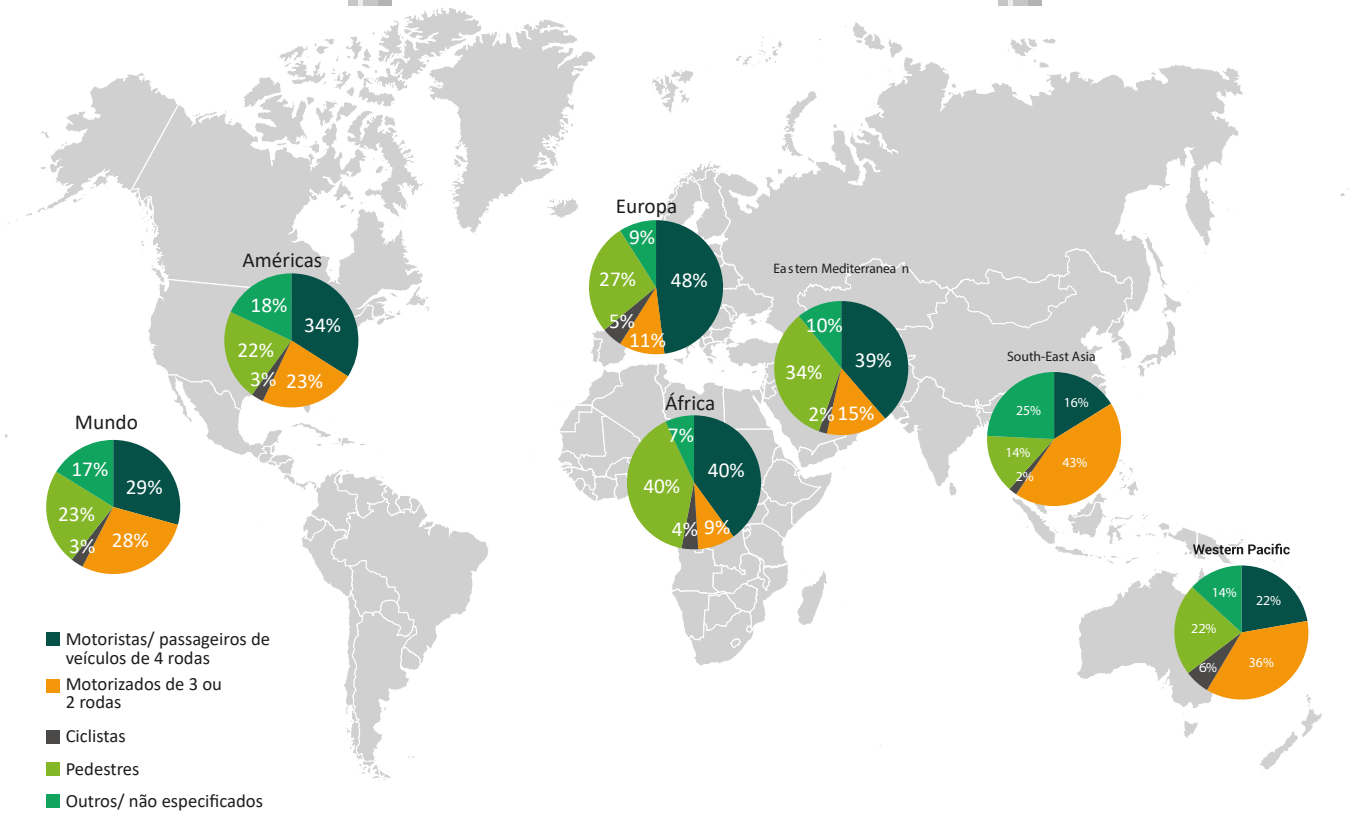
Enquanto isso, o mundo se prepara para a 3ª Conferência Global Ministerial de Segurança Viária, que tem como tema: "Alcançando Metas Globais 2030", prevista para ser realizada, na Suécia, em fevereiro de 2020, encerrando a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020. Nela, os países que aderiram ao pacto para a redução de 50% no total de mortes no trânsito em 10 anos devem apresentar os resultados. A ONU, em parceria com a OMS, que realizarão o evento já incorporaram a segurança no trânsito dentro da Agenda 2030, nos ODS (Objetivos do Desenvolvimento Sustentável).

Mas, o Relatório 2018 traz uma boa notícia: apesar do aumento no número total de mortes, as taxas de mortalidade proporcionais ao tamanho da população mundial se estabilizaram nos últimos anos. Esse avanço se deve a exatos 48 países de média e alta renda que intensificaram medidas de proteção e contribuíram para a queda das mortes no trânsito. Por outro lado, nenhum país de baixa renda apresenta redução no total de óbitos, por falta de adoção nas medidas de proteção.

Entre os principais motivos que levaram aos progressos está uma melhor legislação quanto aos principais fatores de riscos, como o excesso de velocidade; dirigir sob o efeito do álcool; a não utilização de cintos de segurança, capacetes para motociclistas e sistemas de retenção para crianças (cadeirinhas infantis); infraestrutura mais segura, como calçadas e pistas exclusivas para ciclistas e motociclistas; melhores padrões para veículos, como os que exigem controle eletrônico de estabilidade e frenagem avançada; e aprimoramento de cuidados de saúde no pós acidente.

De fato, o risco de morte no trânsito continua sendo três vezes maior nos países de baixa renda do que nos países de alta renda, com a maior taxa na África (26,6 por 100 mil habitantes) e a menor na Europa (9,3 por 100 mil habitantes).

CENÁRIO NO MUNDO



Variações nas mortes no trânsito também são refletidas pelo tipo de usuário da via. No mundo, pedestres e ciclistas respondem por 26% de todas as mortes no trânsito, com essa porcentagem chegando a 44% na África e 36% no Mediterrâneo Oriental. Os motociclistas e passageiros respondem por 28% de todas as mortes no trânsito, mas a proporção é maior em algumas regiões – por exemplo, 43% no Sudeste Asiático e 36% no Pacífico Ocidental.

DESTAQUES DO RELATÓRIO GLOBAL DA OMS Segurança Viária 2018:

22
PAÍSES

Mais 22 países criaram ou adequaram leis sobre um ou mais **fatores de risco** alcançando 1 bilhão de pessoas;

46
PAÍSES

46 países, representando 3 bilhões de pessoas, possuem leis que estabelecem **limites de velocidade**;

45
PAÍSES

45 países, representando 3 bilhões de pessoas, atualmente têm leis sobre **dirigir sob efeito do álcool**;

2,7
BILHÕES

49 países, representando 2,7 bilhões de pessoas, atualmente têm leis sobre o **uso de capacetes para motociclistas**;

5,3
BILHÕES

105 países, representando 5,3 bilhões de pessoas, atualmente têm leis para o **uso de cinto de segurança**

DEPOIMENTOS

Durante todo 2019, à frente da CVT (Comissão de Viação e Transportes), pudemos trabalhar ao lado do **OBSERVATÓRIO** que, com estudos e pesquisas subsidiaram inúmeras discussões dentro da Comissão. Temos consciência que, as questões de segurança viária só serão sanadas com ações conjuntas entre a sociedade civil, a iniciativa privada e o poder público. Por isso, contar com uma instituição técnica, determinada e principalmente, participante, faz toda diferença no trabalho legislativo. As ações do **OBSERVATÓRIO** têm alcance nacional, o que amplia toda e qualquer decisão acertada dentro da Câmara dos Deputados. Portanto, a parceria entre o **OBSERVATÓRIO** e a **CVT** tem um só objetivo: tornar o trânsito do nosso país mais seguro, humano, ético e cidadão. Parabéns ao trabalho e vamos continuar juntos por essa causa que é todos.

Eli Correa
Deputado Federal
e presidente da
Comissão de Viação
de Transportes

O **OBSERVATÓRIO** tem sido um elo fundamental entre o poder público e a sociedade. Com base em dados técnicos e profunda articulação, essa instituição tem possibilitado que os resultados sejam expressivos no planejamento e gestão do trânsito brasileiro, sempre com foco na redução de mortos e feridos. A cooperação formalizada com o DENATRAN em 2019 certamente trará ainda melhores frutos no futuro. A dedicação e profissionalismo demonstrados, assim como o profundo senso de cidadania são marcas registradas da direção e colaboradores que compõem o OBSERVATÓRIO. O movimento MAIO AMARELO, iniciado em 2011, é uma prova desse empenho, sendo abraçado pela sociedade brasileira e atravessando fronteiras, transformou-se num dos maiores símbolos do cuidado e proteção à vida no trânsito.

Jerry Adriani Dias
Diretor Geral do
Denatran

Larissa Abdala - presidente da AND e do Detran/MA

Como Presidente da AND (Associação Nacional de DETRANs) e diretora geral do Detran/MA, reconheço a importância do OBSERVATÓRIO e o relevante serviço que presta em prol do trânsito nacional. Trata-se, sem dúvida, da mais influente organização da sociedade civil, cujas ações e iniciativas, além do já consagrado Maio Amarelo, em muito contribuem para o planejamento estratégico e execução de políticas públicas dos gestores da área, em seus mais diferenciados níveis de competência administrativa. Irmanados na conscientização para um trânsito melhor e mais seguro para todos e, principalmente, na missão de salvar vidas e de reduzir índices de sinistralidade, os DETRANs de todo o país tem, no OBSERVATÓRIO, um parceiro incansável e valioso na consecução desses objetivos primordiais a toda sociedade brasileira.

Temos hoje no Brasil um problema bastante sério como todos conhecem que é o número de acidentes de trânsito e principalmente o número de mortes e sequelas que ficam devido a esses acidentes. Acho que fazer um trabalho para a redução dos acidentes de trânsito é fundamental. E nesse aspecto, o trabalho feito pelo **OBSERVATÓRIO** Nacional de Segurança Viária tem que ser destacado. A parceria entre o **OBSERVATÓRIO** e a **Anfavea** é, sem dúvida, muito importante para que mais e mais pessoas tenham consciência sobre suas responsabilidades no trânsito. Eu não poderia deixar de ressaltar aqui o Movimento Maio Amarelo é que o maior programa de segurança no trânsito que o Brasil já teve. A Anfavea sempre apoiou o trabalho do **OBSERVATÓRIO** e continuará apoiando, devido sua importância para a sociedade.

Antônio Megale - presidente da Anfavea

A ABEETRANS tem muito orgulho da parceria desenvolvida com ONSV que com seu relevante trabalho está ganhando força e respaldo técnico, ano após ano. Em 2019, participamos do importante evento, Seminários de Mobilidade Humana, Segura e Sustentável que identificou importantes nichos para aperfeiçoamento de procedimentos para segurança viária do país. É fundamental termos instituições fortes e que discutam os temas do setor da segurança viária em todos os níveis e ambientes. Vamos continuar trabalhando juntos em prol de um país mais seguro no trânsito para todos os brasileiros.

Silvio Médice - presidente executivo da Abeetrans

O tema segurança nunca ajudou muito a indústria a vender automóveis nem os políticos a ganharem votos. Porém, quando acontece alguma tragédia no trânsito, o público logo se mobiliza, todos ficam indignados por um tempo, até que o assunto desaparece das manchetes. É por isso que o ONSV é fundamental para a sociedade. Precisamos de alguém que defenda a importância da segurança no trânsito não apenas quando ela rende curtidas em redes sociais. Precisamos de alguém que defenda esses valores junto ao poder público para aperfeiçoar permanentemente a legislação. Precisamos do Observatório Nacional de Segurança Viária!

Zeca Chaves, jornalista, colunista e consultor especializado no setor automotivo

ADVOCACY

CTB

AS MUDANÇAS NO CTB

O novo Presidente da República recém-eleito, Jair Bolsonaro, se debruçou durante os primeiros seis meses de governo a construir uma nova redação a muitos artigos do **Código de Trânsito Brasileiro.** Foram diversas as mudanças propostas no Projeto de Lei 3267/2019 entregue à Câmara dos Deputados em meados de junho de 2019.

Entre as principais mudanças estão:

PONTUAÇÃO	VALIDADE	CADEIRINHA	CATEGORIA	MULTA
Aumento de 20 para 40 pontos para a suspensão da CNH (Carteira Nacional de Habilitação); (colocar um ícone em todos os ítens)	Aumento na validade da CNH **de 5 para 10 anos**	**Substituição da multa** para advertência para motorista que transportar crianças sem cadeirinha	Cancelamento da obrigatoriedade do **exame toxicológico** para obtenção e renovação dos condutores das categorias C,D e E	Reduz de grave para média a multa para motociclistas que transportar mercadorias em desacordo com as normas.

As mudanças propostas foram analisadas pelo **OBSERVATÓRIO** que publicou um documento classificando todos os itens do Projeto em 3 categorias: **APOIAMOS**, **ALERTAMOS** e **DIVERGIMOS**. Além disso, fez CONSIDERAÇÕES para cada item do Projeto de Lei e entregou esse estudo para todos os membros da Comissão Especial formada pelos Deputados para analisar o PL.

Além disso, o OBSERVATÓRIO participou de várias audiências públicas sobre o PL.

Conheça esse estudo completo em:

A QUESTÃO DOS CICLOMOTORES

Um dos pontos que mais chamou a atenção do **OBSERVATÓRIO** quando da apresentação do relatório final da Comissão foi sobre a transferência para os municípios do emplacamento dos ciclomotores. Outra mudança proposta foi a exclusão da obrigatoriedade desses condutores portar a ACC (Autorização para Conduzir Ciclomotor).

Em estudo realizado pelo **OBSERVATÓRIO,** menos de 30% dos municípios no país são integrados, em 22 anos de vigência do CTB, ao SNT (Sistema Nacional de Trânsito) e essa medida irá dificultar ainda mais a fiscalização desses veículos e com isso, piorar os índices de violência no trânsito.

Esse tema específico mobilizou o **OBSERVATÓRIO** que, imediatamente a publicação do relatório final, encaminhou ofícios para vários deputados e autoridades solicitando que essa mudança fosse retirada do relatório. Depois de um árduo trabalho de relacionamento institucional em Brasília, o deputado Juscelino Filho acatou a solicitação do **OBSERVATÓRIO** e retirou esse trecho do relatório final. Além disso, ele manteve a necessidade da CNH para quem dirige ciclomotor.

Ciclomotores
https://www.flipsnack.com/observatorio/parecer-ciclomotores-tkf2uxv02v.html

ORDEM NOS CHAMADOS “CORREDORES”

Desde 2016, o OBSERVATÓRIO se dedica a um assunto “áspero”: o ordenamento do trânsito de motociclistas nos corredores, ou seja, o tráfego das motos entre os carros. Várias foram as reuniões e audiências públicas sobre esse tema na Câmara dos Deputados desde então e nesse ano (2019), os deputados da Comissão Especial que analisam o PL 3267/2019 acataram a proposta do OBSERVATÓRIO para esse assunto e incluíram as regras no texto final do PL.

A sugestão, que leva em conta a segurança não apenas dos motociclistas, mas também de pedestres e de outros condutores cria “faixas virtuais exclusivas” para o trânsito de motocicletas em vias de grande circulação delimitando virtualmente o espaço para motocicletas entre a faixa da esquerda e a primeira da direita dos carros, além de autorizar o uso desse espaço virtual apenas em condições de trânsito lento e/ou parado, limitando a velocidade das motos em 40km/h.

O projeto também contempla a orientação dos motociclistas, nos casos em que o trânsito estiver fluindo de forma compatível com a via, eles deverão ocupar o espaço na pista, atrás de outros veículos, ou seja, sem transitar pelo corredor.

MULTA PARA PEDESTRES E CICLISTAS

Em outubro de 2017, a Resolução 706 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) estabeleceu multa para o desrespeito de pedestres e ciclistas, conforme determina o CTB em diversos artigos. No ano seguinte, a Resolução 731 prorrogou o início dessa fiscalização para 01 de março de 2019. Em fevereiro, o **OBSERVATÓRIO** enviou ofício para o Denatran se posicionando contrário a medida.

O principal motivo desse posicionamento diz respeito à ausência da educação para o trânsito nas escolas, determinação essa também prevista no CTB desde a origem, mas que até hoje não recebeu a devida atenção do Poder Público, independentemente da esfera. Como aplicar sanções para pedestre e ciclistas, quando muitos nunca tiveram qualquer noção do que venha a ser o Código de Trânsito Brasileiro, ainda que ninguém possa alegar desconhecimento da lei e conclui o ofício: “primeiro educamos e posteriormente punimos aqueles que não venham a respeitar o que determina a lei”.

No dia 1º de março, o Contran revogou as duas resoluções referentes ao tema, alegando que "assunto exige discussões que envolvem engenharia, educação e fiscalização de trânsito"

TORNAR PÚBLICO OS DADOS DO RENACH E RENAVAM

O trânsito é uma “sopa de letrinhas”. São inúmeras siglas, leis e documentos que envolvem veículos, condutores, órgãos fiscalizadores etc. Entre esses, estão o RENACH (Registro Nacional de Carteiras de Habilitação) e o RENAVAM (Registro Nacional de Veículos Automotores).

Para elaboração de estatísticas relacionadas ao trânsito, vez ou outra são necessários consultar dados nem sempre disponíveis. Com isso, o OBSERVATÓRIO solicitou ao Denatran que libere os dados dessas duas bases, mantendo o sigilo das pessoas, mas que possibilitem por exemplo a ciência de quantos condutores habilitados existem no país, em cada unidade da federação e também a composição da frota nacional, por Estados, afinal determinadas informações são de grande importância para que os estudos possam contribuir até mesmo com as ações do DENATRAN.

MAIS REFLETÂNCIA NAS PLACAS DE TRÂNSITO

Buscando melhorar a visibilidade das placas de sinalização, o **OBSERVATÓRIO** analisou a exigência de material refletivo na produção das placas de regulamentação. A falta desse refletivo pode contribuir para a insegurança em ruas e rodovias do país.

De acordo com dados da PRF (Polícia Rodoviária Federal) de 2018, a cada 100 colisões frontais em ultrapassagens nas rodovias de pista simples, são registrados 40 óbitos. A proibição da ultrapassagem depende da sinalização e, com toda essa importância para a segurança, a placa R-7 não necessita atualmente ser produzida em material refletivo.

Após realizar análise das placas de regulamentação, o **OBSERVATÓRIO** elencou quais poderiam passar a ter a obrigação do refletivo, e com isso, minimizar os riscos de acidentes.

PROPOSTA DE AJUSTES NA REGULAMENTAÇÃO DE MOTOFRETE

Devido a pouca adesão dos trabalhadores de motofrete a regulamentação vigente, o OBSERVATÓRIO propôs ao Denatran uma revisita nessa legislação, uma vez que ela teve pouquíssimo avanço nos Estados e municípios. Essa proposta nasceu dentro do Seminário de Mobilidade Humana, Segura e Sustentável "Aplicativos de Mobilidade", realizado em maio, em São Paulo.

Para Ramalho, "diante do alto índice de acidentes envolvendo motociclistas e a ampliação da oferta de serviços de entrega por aplicativos, devemos olhar ainda mais para a segurança desses profissionais", afirma.

Para isso, o OBERVATÓRIO fez uma análise em toda legislação existente no país, nas três esferas: municipal, estadual e federal e propôs as alterações para melhorar a segurança de quem trabalha sobre uma motocicleta. O estudo foi entregue ao Denatran.

ESTUDOS & PESQUISAS

PARCERIA COM A UFPR PARTICIPAÇÃO NO EXTERIOR

Há quase cinco anos, o **OBSERVATÓRIO** firmou um Acordo de Cooperação Técnica com a UFPR (Universidade Federal do Paraná) e desde então, mantém uma equipe dentro do Departamento de Transportes da Universidade, sempre coordenada pelo Prof. Dr. Tiago Bastos, chefe do Departamento.

Essa parceria já rendeu muitos bons frutos e vem revolucionando as pesquisas de mobilidade no país.

CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE CICLISMO

Um outro acontecimento importante de 2019 foi a presença do OBSERVATÓRIO e da UFPR na 8ª Conferência Internacional de Segurança em Ciclismo, realizada em Brisbane, Austrália em novembro. O evento, realizado pelo Ministério da Infraestrutura e Meio Ambiente da Holanda em parceria com o Centro de Pesquisa de Acidentes e Segurança Viária da Universidade de Queenland da Austrália reuniu pesquisadores e profissionais da área de mobilidade e segurança viária de vários países.

A presença do Prof. Dr. Tiago Bastos no evento faz parte das atividades que ele vem desenvolvendo dentro do programa internacional “CARRS-Q”, pelo Centro de Pesquisas da Faculdade de Saúde e do Instituto de Saúde e Inovação Biométrica (IHBI). CARRS-Q foi criado em 1996 faz pesquisas em diversas áreas da mobilidade para um mundo mais seguro “no qual os danos relacionados a lesões são incomuns e inaceitáveis. A intenção é treinar profissionais de segurança no trânsito, premiando organizações ou indivíduos pelas iniciativas de segurança.

CÂMARA TEMÁTICA

No próximo ano, o **OBSERVATÓRIO** irá participar da Câmara Temática de Transporte Rodoviário (CTTR) do Contran por 2 anos. Os representantes do OBSERVATÓRIO nas discussões são Francisco Garonce e Adriana Modesto, ambos Observadores Certificados.

As Câmaras Temáticas trabalham junto ao Denatran para assessorar tecnicamente e auxiliar o Contran com estudos e análises que dão embasamento para as resoluções. O **OBSERVATÓRIO** está entre os membros especialistas da sociedade.

Para o diretor do Denatran, a participação de representantes de todas as áreas da sociedade é importante para que o Contran desenvolva um bom trabalho. “Cada entidade traz sua experiência, seus estudos, sua visão sobre o tema. Assim fica mais fácil discutir quando temos uma ‘multidão’ de ideias”, disse Jerry Adriani Dias, diretor do Denatran.

Em 2019, o OBSERVATÓRIO passou a contar na sua equipe com Francisco Garonce. Doutor em educação pela Universidade de Brasília com Pós-doutorado em e-learning nos Estados Unidos, Garonce é o atual Diretor de Relações Institucionais desde agosto de 2019. Por mais de dois anos, ele esteve à frente da Educação para o Trânsito do Denatran. Integrou a equipe de jornalismo do programa Brasil Caminhoneiro, do SBT, e é pesquisador associado à Faculdade de Educação da UnB.

Francisco Garonce Representante do ONSV e Observador Certificado

ESTUDOS

Durante 2019, o **OBSERVATÓRIO** realizou seis estudos sobre diversos temas abordando a mobilidade e a segurança. Todos foram divulgados no site do OBSERVATÓRIO e alguns a imprensa também teve interesse e divulgou. Abaixo, os temas de 2019:

Brasileiros usam app para voltar para casa quando bebem álcool
O estudo tem por objetivo identificar os meios de transporte mais utilizados pela população brasileira no dia a dia e em ocasiões especiais como festas, comemorações e baladas; conhecer a opinião dos brasileiros sobre o uso de aplicativos de transportes e a relação com a segurança no trânsito

Velocidade e segurança viária
O estudo tem por objetivo discorrer sobre tópicos relacionados à segurança viária, levando em consideração principalmente a complexidade que envolve os eventos de acidente de trânsito.

Motoristas são mais cuidadosos
Investigar a influência da carona no nível de segurança viária do condutor, bem como avaliação de fatores de risco (uso do celular, não uso do cinto de segurança e excesso de velocidade) durante essa condução.

Municipalização
Este documento tem por objeto apresentar uma análise dos municípios brasileiros em relação à mortalidade no trânsito, dados demográficos e a integração ao Sistema Nacional de Trânsito (municipalização).

Ciclomotores
A proposta deste documento é analisar a questão desse modal de transporte tomando como base estudos internacionais comparando o risco de morte ou ferimentos graves em ciclomotores e outros modos de transporte, entre eles a motocicleta.

Indicador Nacional
Esse estudo apresenta um Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária, com dados sobre o comportamento humano, o veículo, a via, a saúde e dados de mortalidade. Esse Indicador permite uma avaliação global sobre a situação da segurança em determinado local, além de determinar temas mais

Violência trânsito x violência pública
As causas externas de mortes – o trânsito e a violência pública – são responsáveis pela morte de quase 100 mil brasileiros todos os anos. Esse estudo traz os dados dessas duas "violências" e mostra a urgência de políticas públicas para reduzir esse alarmante número de mortes no Brasil.

A MUNICIPALIZAÇÃO E OS ÍNDICES DE FATALIDADE NO TRÂNSITO

Entre os estudos produzidos em 2019 pelo **OBSERVATÓRIO** está o "A municipalização e os índices de fatalidade no trânsito" mostrando que metade das mortes no trânsito em um ano no Brasil, acontecem em cidades consideradas pequenas, ou seja, com até 100 mil habitantes. Ou seja: não é nos grandes centros onde ocorre a maioria dos acidentes.

As cidades brasileiras de pequeno porte (com até 100 mil habitantes) concentram praticamente a metade das vítimas de trânsito no país (49%), aponta o estudo "A municipalização e os índices de fatalidade no trânsito", realizado entre o **OBSERVATÓRIO** e a **UFPR**.

O dado é alarmante, já que nelas residem 43% da população – além de terem menor frota de veículos e fluxo de viagens, essas cidades também estão mais longe de cumprirem as metas nacionais de redução de mortes. Para o **OBSERVATÓRIO**, falta maior compromisso das prefeituras de municípios de pequeno porte com o tema.

Cidades grandes (com mais de 500 mil habitantes) concentram 30% da população brasileira, mas respondem por 23% das mortes no trânsito. Nas cidades médias (entre 100 mil e 500 mil habitantes), há maior equilíbrio entre os dois parâmetros: nelas residem 26% da população do Brasil e morrem 28% das vítimas do trânsito brasileiro. Os números indicam a necessidade de que as prefeituras pelo país foquem na gestão de seus sistemas de transporte e vias.

Já 29% das cidades brasileiras têm o sistema de trânsito local municipalizado, com departamentos executivos e atuação em educação, engenharia de tráfego e fiscalização. Em todas as outras cidades, o trânsito local fica sem cuidados específicos.

A partir de 2018, com a criação do PNatrans (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito), a expectativa era de que todos os municípios brasileiros assumissem a responsabilidade de gerir seu trânsito, o que não ocorreu. A municipalização já foi feita em 98% das cidades grandes e em 97% das de médio porte. O vácuo está justamente nas de pequeno porte.

5.570 municípios analisados

207.650.929 habitantes

17,03 mortes no trânsito por 100.000 habitantes

35.367 mortes em acidentes de trânsito

29% munucipalizados
71% não municipalizados

INDICADOR NACIONAL DO DESEMPENHO DA SEGURANÇA VIÁRIA

Em parceria com a UFPR, o OBSERVATÓRIO apresentou nesse estudo um Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária, composto por uma série de indicadores associados a cinco principais domínios: humano, veículo, ambiente (via), saúde e indicadores de resultado final (mortalidade).

A criação desse Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária permite uma avaliação global sobre a situação da segurança em determinado local, ao passo que a análise da composição do indicador (em seus distintos domínios), permite determinar temas mais urgentes para melhorias e com maior potencial de transformação da realidade atual de maneira personalizada para cada Estado.

Há várias aplicações do conceito "indicador" para a investigação tratamento de problemas reais, como no caso dos acidentes de trânsito, por exemplo. A ocorrência de um acidente de trânsito é considerada um evento complexo e de múltiplas causas.

Tradicionalmente atribui-se a um acidente fatores humanos, veiculares, ambientais (incluindo-se aí a infraestrutura), de saúde e de resultado final, de modo que em cada um desses domínios existem uma série de variáveis capazes de aumentar ou reduzir as chances de um acidente ocorrer:

- No fator humano, a questão comportamental é fundamental, visto que a incidência de comportamentos de risco influencia diretamente na ocorrência de acidentes;

- No fator veicular, as condições de conservação e manutenção dos veículos também são determinantes;

No fator ambiental, tanto as condições climáticas (chuva, neblina, etc.) quanto a qualidade da infraestrutura viária têm papel chave.

- No fator de saúde, busca-se avaliar a qualidade do atendimento de saúde recebido pelas vítimas de acidentes;

- No fator de resultado final, consideram-se os índices de mortalidade no trânsito.

Aqui vamos mostrar o resultado final do trabalho que avaliou os 26 Estados do país mais o Distrito Federal e trouxe um índice composto (nota final) relacionado ao conjunto de indicadores apresentado. O país, como um todo, alcançou em uma escala de 0 a 10, o indicador 7,35.

UF	IND
DF	9,15
SP	9,13
RS	8,23
RJ	7,93
PR	7,85
GO	7,70
SC	7,70
MG	7,50
ES	7,46
MS	7,46
RO	7,42
PE	7,20
AL	7,19
MT	7,01
BA	6,87
RN	6,87
AP	6,69
PB	6,67
RR	6,53
CE	6,36
AC	6,30
TO	6,28
SE	6,27
PA	5,93
PI	5,82
AM	5,79
MA	5,76
BR	**7,35**

Os Estados que mostraram o melhor desempenho no indicador composto, relacionado ao resultado final são: Distrito Federal (9,15); São Paulo (9,13) e Rio Grande do Sul (8,23)".

Estar nas últimas posições não significa desqualificar, de forma alguma, o trabalho realizado pelos órgãos de trânsito municipais e estaduais dessas unidades da federação. Significa, sim, reconhecer que os desafios a serem enfrentados nesses estados são maiores e que requerem urgência e muita capacidade de todos que trabalham em prol da segurança viária para que se possa reduzir o número de mortos e lesionados no trânsito.

O estudo completo, você encontra no site do OBSERVATÓRIO

EDUCAÇÃO

MAIO AMARELO

O MOVIMENTO EM 2019 – NO TRÂNSITO, O SENTIDO É A VIDA

Com uma proposta bastante inusitada, usando as crianças para falar com os adultos, o tema do Maio Amarelo 2019 foi um sucesso de norte a sul do país. Com o tema: “No trânsito, o sentido é a vida”, o Movimento quis chamar a atenção dos adultos para os conselhos dados pelas crianças.

Pela primeira vez, o Governo Federal fez uma abertura oficial do Movimento numa solenidade em Brasília, que contou com a presença do Ministro da Infraestrutura Tarcísio de Freitas, o diretor geral do Denatran, Jerry Adriani Dias e outras autoridades do setor, além de convidados. O diretor-presidente do OBSERVATÓRIO também prestigiou o evento.

A Resolução 771/2019 do Contran, publicada em fevereiro trouxe o tema do Maio Amarelo, sugerido pelo OBSERVATÓRIO, e os demais temas de conscientização para os outros meses do ano para todo SNT (Sistema Nacional de Trânsito).

Uma das conquistas do Maio Amarelo 2019 foi que, passado cerca de dois meses do Movimento, várias notícias em diversos canais de comunicação em todo país trouxeram dados de que durante o mês de maio houve redução de acidentes e mortes no trânsito em várias cidades do país, reforçando o conceito de que com conscientização, há um comportamento mais seguro por parte de todos que transitam. Esse é o resultado do Movimento em seu 6º ano consecutivo.

ABERTURA E ENCERRAMENTO

A abertura oficial da Campanha **Maio Amarelo 2019** foi realizada em 24 de abril, em Vitória-ES. Já o encerramento, com a premiação “Destaques Maio Amarelo 2019”, foi realizada em 28 de junho, em Natal-RN e condecorou as iniciativas e ações de empresas, entidades do setor público, sociedade civil organizada e imprensa que mais se destacaram.

+3.000

Ações no Brasil e no mundo

+700

Notícias em mídia escrita, TV e rádio

30

Por hora

Acesso nos sites e nas mídias

+3 MILHÕES

+2.300

243

Cidades participantes

30

Países

26

Estados + Distrito Federal

Agradecemos à Anfavea e ao Ministério da Infraestrutura que patrocinaram a apoiaram o Maio Amarelo 2019. ESte foi um dos anúncios do Movimento.

SIGA SEGURO

Durante todo ano de 2019, o **OBSERVATÓRIO** realizou o programa "Siga Seguro – Tem sempre alguém esperando você voltar" na cidade de Aripuanã, noroeste do Mato Grosso, um trabalho de conscientização junto à comunidade local, contratado pela empresa mineradora Nexa, antiga Votorantim Metais.

De janeiro a novembro, a educadora de Trânsito e responsável pela Comunicação do **OBSERVATÓRIO**, Daniela Gurgel, esteve na cidade trabalhando em duas frentes: uma juntamente com os colaboradores a Nexa mostrando os riscos que o trânsito apresenta, mesmo numa cidade de pouco mais de 20 mil habitantes. E outra, juntamente com os alunos do 2º ano do ensino médio da EE São Francisco de Assis, com um programa que teve desafios dentro e fora da sala de aula e encerrou com uma blitz educativa juntamente com a Polícia Militar local.

O trabalho fez parte das contrapartidas ambientais que a Nexa precisou apresentar à Secretaria Estadual de Meio Ambiente, quando da expedição da licença ambiental para a exploração de minérios na cidade. Durante os próximos 15 anos, a Nexa irá explorar zinco, cobre e chumbo das terras em Aripuanã e para isso, já levou para lá mais de dois mil funcionários.

nexa

Aplicativos de Mobilidade

2019 foi um ano rico em discussões e novos temas. Em maio, o OBSERVATÓRIO realizou em São Paulo, o 1º Seminário de Mobilidade Humana, Segura e Sustentável "Aplicativos de Mobilidade", para aperfeiçoar e melhorar a vida de quem presta serviço em vários modais como os patinetes, bicicletas, motocicletas ou mesmo usa os aplicativos para se deslocar de carro.

O Seminário foi um sucesso e dele saiu uma série de propostas e sugestões para que o poder público, juntamente com a sociedade civil organizada, possa aprimorar o dia-a-dia desses profissionais e consequentemente de quem usa os aplicativos.

Entre as sugestões de melhorias propostas, está a criação de estacionamentos próprios para os motofretistas; criar rotina de manutenção preventiva e corretiva nas ciclovias existentes e fiscalizar os desrespeito a elas em todo país; em áreas de grandes fluxo de carros e pedestres, criar espaços específicos destinados ao transporte por aplicativos para diferenciar dos carros particulares e também do transporte público, como táxi; criar bolsões de estacionamento dos patinetes, entre outras propostas.

Em setembro, o **OBSERVATÓRIO** realizou em Brasília, o **2º Seminário de Mobilidade Humana, Segura e Sustentável "Rodovias que Perdoam"**. Na ocasião, participaram dos seis painéis representantes de vários órgãos do Governo Federal como ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), Denatran, Ministério da Infraestrutura, Ministério da Economia, Ministério da Saúde, BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento), PRF, Artesp (Agência de Transportes do Estado de São Paulo), TCU (Tribunal de Contas da União), BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e CGU (Controladoria Geral da União). Também participaram dos painéis, representantes de várias instituições ligadas ao tema com CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos), NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), SBAIT (Sociedade Brasileira de Atendimento Integrado ao Traumatizado), ABCR (Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias), ABDER (Associação Brasileira dos Departamentos de Estradas de Rodagem), Universidade Federal do Paraná, ABNT (Associação Nacional das Normas Técnicas), Abeetrans (Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito), CVT (Comissão de Viação e Transportes), Absev (Associação Brasileira de Segurança Viária) e a empresa Imtraff.

Em novembro, o OBSERVATÓRIO e alguns dos patrocinadores do Seminário, entregaram pessoalmente o resultado do evento ao secretário nacional de transportes terrestres, Marcelo da Costa. No book, além das discussões e participantes, estão as principais medidas levantadas nos painéis por técnicos, especialistas e governantes para a construção de rodovias brasileiras seguras para todos os usuários. Em 2020, serão montados grupos de trabalho para alcançar as propostas do Seminário, dentro da Agenda 2020/2030.

SEMINÁRIOS

Em novembro, o OBSERVATÓRIO e alguns dos patrocinadores do Seminário, entregaram pessoalmente o resultado do evento ao secretário nacional de transportes terrestres, Marcelo da Costa.

No book, além das discussões e participantes, estão as principais medidas levantadas nos painéis por técnicos, especialistas e governantes para a construção de rodovias brasileiras seguras para todos os usuários. Em 2020, serão montados grupos de trabalho para alcançar as propostas do Seminário, dentro da Agenda 2020/2030.

OBSERVADORES CERTIFICADOS

Durante 2019 foi formada a 3ª turma de Observadores Certificados, totalizando atualmente mais de 100 técnicos formados pelo OBSERVATÓRIO. “A cada ano, novos OC serão formados para que possamos dar atenção a todas as regiões do país”, conta Marcius D’Avila, responsável pelo Programa OC.

O Observador Certificado irá colaborar na produção e aperfeiçoamento de conteúdos e materiais técnicos do OBSERVATÓRIO a ser divulgados nas diversas mídias, de acordo com os critérios definidos pela Diretoria; participará do Conselho Técnico e dos Grupos de Trabalhos em matérias específicas sobre segurança viária e veicular, eventualmente criados pelo OBSERVATÓRIO, de acordo com os critérios estabelecidos pela Diretoria; irá divulgar e apoiar na logística dos cursos e projetos oferecidos pelo ONSV, será reconhecido pelo ONSV como profissional especializado na área de segurança viária e veicular em âmbito nacional e será o representante local do OBSERVATÓRIO na região onde atua.

A principal missão dos OC é trabalhar nos quatro eixos de atuação do OBSERVATÓRIO para reduzir o número de mortos e feridos do trânsito no Brasil.

OBSERVADOR CERTIFICADO
2020

Ministro Tarcísio quer Educação para o Trânsito nas escolas

Em dois momentos distintos durante 2019, o atual ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas falou sobre o Programa Educa do **OBSERVATÓRIO**.

Durante o programa Central GloboNews, exibido pelo canal de notícias GloboNews em agosto, o ministro quando questionado sobre a importância da educação para o trânsito nas escolas do país, para uma melhor formação do cidadão, o ministro se referiu ao Programa Educa e afirmou que trabalha num convênio entre os ministérios da Educação e Infraestrutura para levar esse tema para a sala de aula. "Estamos trabalhando num convênio com o MEC para que esse material possa ser disponibilizado. Muito em breve ele estará incorporado e disponível para os nossos professores", enfatizou.

E, no mês de outubro, em reunião entre o ministro Tarcísio, o diretor-presidente do **OBSERVATÓRIO**, José Aurelio Ramalho, o relações institucionais Francisco Garonce e a gestora de Comunicação, Daniela Gurgel, novamente o Programa Educa esteve na pauta.

Na oportunidade, Tarcísio afirmou que essa será seu legado para a segurança viária: conseguir implantar a educação para o trânsito nas escolas de todo país e o **OBSERVATÓRIO** será o grande parceiro dessa conquista.

Conforme explicou Garonce, "o Programa Educa foi desenvolvido por educadores para educadores e aprovado pelo Contran e atende às exigências da Nova Base Nacional Comum Curricular do Ensino Fundamental, aprovada em 2017. É o caminho para termos cidadãos conscientes e preparados para lidar com o trânsito em seu cotidiano".

"Foram muitas reuniões, promessas e expectativas. Agora chegamos a um ponto no qual não há mais como fechar os olhos para essa necessidade. O Ministro afirmou que irá conversar com o Ministério da Educação para fazer valer o que o CTB prevê há tantos anos. Estamos confiantes em ver essa realidade transformada de uma vez por todas", finalizou Ramalho.

COMUNICAÇÃO

NA MÍDIA

Comunicação: um dos pilares do trabalho do OBSERVATÓRIO

Em praticamente todos meses de 2019, muitas foram as vezes em que um veículo nacional de comunicação (portal de notícias, telejornal, jornal, revista ou rádio) entrevistou algum integrante do OBSEVATÓRIO para falar sobre diversos assuntos. Quando isso acontece, o OBSERVATÓRIO está cumprindo com o papel de disseminar as boas práticas, alertar para os riscos do trânsito ou propor mudanças em alguma legislação. Entre tantas entrevistas durante o ano, destacamos algumas delas:

O telejornal Bom Dia Brasil da Rede Globo trouxe uma matéria mostrando o aumento de mortes entre os motociclistas que fazem entregas.
Fevereiro/2019

O telejornal SBT Brasil mostrou a decisão do presidente Jair Bolsonaro em eliminar as lombadas eletrônicas das rodovias federais do país.
Março/2019

QUATRO RODAS

O perigo dos carros que rodam com painéis acesos e faróis apagados

Revista Quatro Rodas analisa os perigos de se trafegar com o farol apagado durante o dia. Março/2019

JN

Soluções de engenharia para minimizar os impactos dos acidentes de trânsito foram pauta para o Jornal Nacional Abril/2019

O POVO

Fortaleza CE

Jornal "O Povo" discute os riscos da dos radares das rodovias

AUTOPAPO .com.br

"Maio Amarelo: a cada, quatro crianças perdem a vida no trânsito"

JN

Jornal Nacional mostra a campanha do Movimento Maio Amarelo 2020. A responsável pelo Movimento no OBSERVATÓRIO, Larissa Mayumi conversa com a reportagem.

ESTADÃO

"Com mudanças na CNH, especialistas temem mais acidentes fatais no país"

Jornal Estado de São Paulo - junho/2019

DW Made for minds.

"Brasil deve ver explosão do caos no trânsito"

Canal de notícias alemão DW (Deutsche Welle) junho/2019

O Fantástico também falou sobre os radares
Fantástico - junho/2019

FOLHA

Educar motorista é mais importante que mudar leis de trânsito, dizem debatedores

Folha de São Paulo - junho 2019

Aumento de mortes envolvendo motociclistas TV Record - julho 2019

Mudanças no trânsito propostas pelo Governo - julho/2019

UOL

"Se tirar velocidade, mais gente vai morrer, dizem especialistas"

Agosto 2019

AUTO ESPORTE

Fim da obrigatoriedade de simulador para CNH e suspensão de aulas para cinquentinha valem a partir de setembro

Agosto 2019

Brasil Caminhoneiro SBT
Agosto/2019

Prejuízos que a retirada dos simuladores de direção vão trazer para o processo de formação de novos condutores

TV Band Minas Gerais

O programa **Brasil Urgente** entrevista a Observadora Certificada Roberta Torres sobre a imprudência dos motociclistas na capital Belo Horizonte/MG

TV ATALAIA

A TV Record de Sergipe entrevista o especialista em segurança viária Marcius D'Ávila sobre os dados da mobilidade no Estado e no Brasil

Setembro/2019

+50
PARTICIPAÇÕES EM EVENTO

1 POR SEMANA

+ 5 MIL
PESSOAS ALCANÇADAS

6
AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

EVENTOS EM DESTAQUE

A cada ano, nosso alcance é maior. Com o fortalecimento do trabalho, a demanda por participação em eventos é grande durante todo o ano. Ao longo de 2019, foram ministradas 50 palestras pelo **OBSERVATÓRIO** em todo país, praticamente 1 palestra por semana durante todo o ano.

Esse total de participações em seminários, fóruns, palestras, congressos, workshops, entre outros eventos, totalizamos um público de cerca de 5.000 mil ouvintes dos conteúdos de segurança viária, por meio de um representante do **OBSERVATÓRIO**.

Os temas e os locais variam, mas todos têm foco no comportamento seguro no trânsito. Desde Santa Maria/RG até Rio Verde/GO, o **OBSERVATÓRIO** se fez presente.

Entre os destaques de 2019, podemos citar a palestra realizada na UFSM (Universidade Federal de Santa Maria) que teve como tema: "Os impactos dos acidentes de trânsito para o país, estados e municípios". O convite para esse evento foi feito pelo professor do Departamento de Transportes, Carlos Félix, que também é Observador Certificado.

Outro destaque foi o seminário realizado em São Luiz/MA, pelo Detran do Estado, onde foi ministrada a palestra: "Como a sociedade organizada contribui para a segurança viária". Esse convite foi feito pela Diretora do Detran/MA e presidente da AND (Associação Nacional dos Detrans), Larissa Abdala.

Entre as audiências públicas em que o **OBSERVATÓRIO** participou em 2019 podemos citar uma das que discutiu os temas do PL 3267/2019, a convite do presidente da Comissão Especial, deputado federal Luiz Carlos Motta e teve como tema: "Trânsito brasileiro – Desafios da redução de acidentes". Na ocasião, o Relações Institucionais do **OBSERVATÓRIO**, Francisco Garonce fez a apresentação aos deputados da Comissão.

EQUIPE

Daniela Gurgel - comunicação

Fabiana Amado - Projetos

Fernando Silva - Imprensa

Francisco Vieira Garonce
Relações Institucionais

José Aurélio Ramalho
Diretor Presidente

Larissa Mayumi - Maio Amarelo e Seminários

Lidiane Tyemi - Assessoria

Marcius D'avila
Relacionamento Comercial

Rodrigo Henrique - Financeiro

OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA