

## SEM SINALIZAÇÃO NO TRÂNSITO?

**E**m algumas cidades da Alemanha, Holanda, Bélgica, França e Inglaterra existe uma tendência para remover a sinalização de trânsito, com o objetivo de descongestionar as vias e tornar os deslocamentos menos confusos, além de priorizar o pedestre.

As cidades europeias que estão testando ruas sem sinalização são pequenas, com uma pequena frota de automóveis e maior número de pedestres e ciclistas.

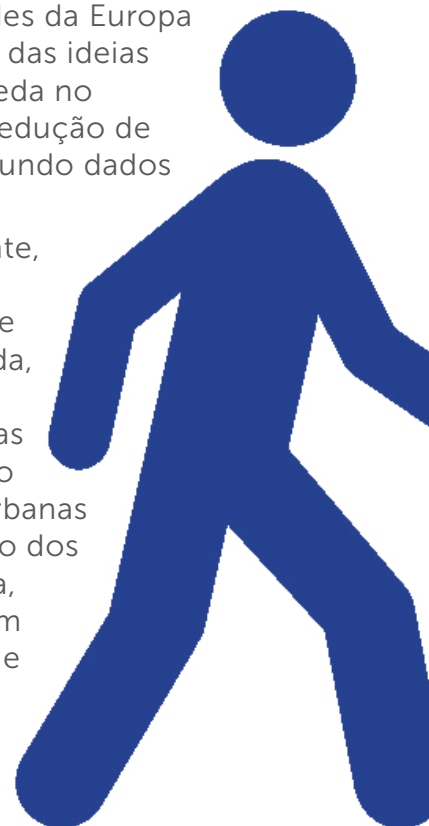
Na Holanda, o especialista em planejamento de transportes Hans Monderman foi pioneiro na implantação de um novo método que inclui a remoção de sinais de trânsito, semáforos e até as faixas pintadas nas vias. O conceito foi testado com sucesso na pequena cidade holandesa de Drachten, onde os semáforos foram removidos. Uma outra ação instalou um playground infantil no meio de uma das ruas, para forçar os motoristas a reduzir a velocidade.

Monderman disse em entrevista para a revista alemã Der Spielger que a função original dos semáforos era melhorar o

trânsito e torná-lo mais seguro, mas acabou criando um novo problema ao interromper o fluxo de tráfego. Cidades da Europa estão adotando algumas das ideias de Monderman, com queda no número de acidentes e redução de congestionamentos, segundo dados das polícias locais.

A cidade alemã de Bohmte, próxima a Hanover, está seguindo os conceitos de tráfego vindos da Holanda, e começou a remover a sinalização de trânsito nas ruas em 2007. A remoção da sinalização em vias urbanas tem o apoio do Ministério dos Transportes da Alemanha, onde oficiais argumentam que o número de placas e sinais está confundindo os motoristas. O oficial Jörg Hennerkes diz que muitos sinais de trânsito são instalados para atender apenas as exigências de firmas de seguros, e não garantem informações necessárias para o motorista. De modo geral, as cidades alemãs têm um sinal de trânsito a cada 28 metros.

O prefeito de Bohmte, Klaus Goedejohann, disse que as ações de reestruturação do tráfego têm o objetivo de "devolver a cidade aos seus moradores". Goedejohann afirmou que os carros não devem ter a preferência, e que as ruas precisam ser agradáveis para todos: pedestres, ciclistas e motoristas.



# EDITORIAL

## EXPEDIENTE

A Abeetrans (Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito) é uma associação civil, sem fins lucrativos, sediada à Avenida Ibirapuera, 2120, conjunto 53, São Paulo, SP. Telefone (11) 5054-6510

Presidente Executivo

**SILVIO MÉDICI**

### DIRETORIA EXECUTIVA

Diretor de Comunicação:

**CARLOS G. BERGAMINI DA CUNHA**

Diretor Técnico

**ARNALDO MARÇULA JÚNIOR**

Diretor Administrativo Financeiro

**RODOLFO VALENTINO IMBIMBO**

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

**JÚLIO ANTONIO MARCELLO BOFFA**

Conselheiros

**FRANCISCO ALENCAR RODRIGUES**

**LUIS GUSTAVO DA SILVA MONTORO**

**ANDRÉ ROCHA BAETA**

**MOISÉS DE MORAES**

### ABEETRANS NEWS

*Abeetrans News é uma publicação da Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (Abeetrans), produzida pela VACOM*

Jornalista responsável:

**VICTOR AGOSTINHO**

reportagem:

**SÉRGIO KULPAS**

[www.vacom.com.br](http://www.vacom.com.br)

Quando falamos em mobilidade urbana, abrimos um leque enorme de temas que podem ser abordados. Vai do pedestre, bicicletas, aos veículos automotores e aos transportes de massa, como ônibus, metrô e trem. Impossível dissociar da discussão a qualidade do asfalto, sinalização e monitoramento.

Do ponto de vista da cidade, é impossível também cada modal ser visto isoladamente, uma vez que o conceito deve ser a integração visando atender a população com segurança e conforto.

Neste sentido, a ABEETRANS vem progressivamente se integrando aos grupos de discussão, ONG's e órgãos públicos para contribuir nos debates de soluções para os problemas afetos a cada um desses modais, trazendo experiências de outros países e apresentando respostas para questões básicas de segurança, seja no desenvolvimento de novos produtos, na sinalização ou no monitoramento eletrônico.

Como já nos manifestamos em diversas oportunidades, a solução para os nossos graves problemas de mobilidade urbana nas cidades e de segurança viária não são de simples solução. As soluções geralmente impactam diretamente na paisagem urbana, os investimentos são de alta monta e atendem a situações localizadas, por conta das peculiaridades regionais e da capacidade de investimento de cada município.

No entanto, em todos os casos, metas deveriam ser eleitas pelos administradores. Primeiro a educação, que é o único investimento capaz de melhorar a convivência social e permitir que outras políticas possam ser entendidas e aplicadas, seguindo-se fiscalização e desenvolvimento de soluções de engenharia visando segurança viária.

Com este norte, temos a esperança que daqui a uma ou duas décadas formaremos melhores cidadãos e, como consequência imediata, reduziremos fortemente acidentes relacionados ao trânsito, com larga economia local e também para o país.

Não podemos esquecer que os acidentes de trânsito custam ao país R\$ 56 bilhões ao ano, dinheiro que falta na educação e saúde públicas. Mais grave ainda, elevam o custo hospitalar. Num efeito dominó, as vítimas dos acidentes saturam o deficiente sistema de saúde brasileiro com atendimentos de emergência, permanecendo em leitos hospitalares em longos e caros tratamentos de traumas.

Nesta edição do ABEETRANS NEWS, trazemos à discussão temas como a sinalização urbana e questões relacionadas ao deslocamento cicloviário, mobilidade e segurança desse modal que avança rapidamente nas cidades brasileiras.



**SILVIO MÉDICI**  
Presidente Executivo  
da Abeetrans

SEM SINALIZAÇÃO NO TRÂNSITO?

PROJETO QUE REMOVE PLACAS É QUESTIONADO

O projeto de remoção total da sinalização viária é recebido com certo ceticismo pelos moradores de Bohmte, na Alemanha. Mais de 12 mil veículos, incluindo caminhões, passam todos os dias pelas ruas estreitas do centro da cidadezinha, e os pedestres praticamente sumiram das vias.

O prefeito Klaus Goedejohann reconhece que muitos moradores não acreditam que o conceito pode funcionar na prática. É difícil imaginar que ruas movimentadas vão mudar



Em Bohmte, uma única placa sinaliza que o espaço é compartilhado entre carros, pessoas e bicicletas

da noite para o dia, e os carros vão simplesmente diminuir a velocidade por consideração aos pedestres, disse Goedejohann. Porém, o prefeito afirma que o projeto deve continuar até a remoção completa da sinalização de trânsito.

Os resultados já aparecem: o número de acidentes caiu a zero logo nos primeiros meses de implantação – a cidade registrava 50 acidentes por ano antes do projeto. O projeto tem sido bem sucedido em cidades europeias de pequeno porte, mas mesmo assim é questionado. Para a consultora de mobilidade Meli Malatesta, à medida em que cresce o porte da cidade e as conexões de mobilidade

cotidiana ficam mais complexas, dificulta o grau da aplicação deste conceito como um todo. “Mas vale

“Acho que ainda não estamos preparados para conviver com este conceito porque aqui ainda predomina a cultura de valorização do automóvel.”



Meli: consultora de mobilidade

ressaltar que se trata de experiências realizadas em local cuja população é muito bem preparada para entender e praticar cidadania. Acho que ainda não estamos preparados para conviver com este conceito porque aqui ainda predomina a cultura de valorização do automóvel. Antes de se implantar um projeto como este, há que se rever a legislação, o processo de formação do condutor do automóvel e da moto, enfim, muitas ações”, disse.

“Se o problema é o excesso de sinalização, isso pode ser limpo. Estamos falando de vidas.”

Newman Marques, diretor de Tecnologia da Abeetrans, conta que na Índia e na China, países onde circulam juntos números absurdos de pessoas e veículos, a falta de sinalização de certa forma funciona. “Os moradores nasceram nesse caos e cresceram nele. O funcionamento cerebral deles já admite que tudo funcione



Newman: diretor de tecnologia

um risco tremendo. Nem todas as pessoas têm discernimento para enfrentar o trânsito sem um ordenamento. É melhor avisar do que esperar que as pessoas entendam a situação. Se o problema é o excesso de sinalização, isso pode ser limpo. Estamos falando de vidas.”

# PARCERIA NOTA MIL

**Abeetrans vai usar pesquisas do ONSV em diagnósticos de acidentes**



O Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), criador do movimento Maio Amarelo, e a Abeetrans acertaram ações conjuntas voltadas para segurança no trânsito. As empresas associadas à Abeetrans no país todo poderão usar junto às prefeituras onde atuam pesquisas elaboradas pelo ONSV. Assim, dados como mortalidade, tipos e localização de acidentes poderão ajudar a definir uma estratégia de combate à violência no trânsito.

“É uma junção de esforços. O Observatório tem o melhor banco de dados sobre acidentes de trânsito do Brasil. A pesquisa que eles fazem é fantástica. Já nossos associados atuam em todos os municípios que estão implantando sistemas de segurança no trânsito. Teremos diagnósticos mais fundamentados para definir estratégias de mitigação de acidentes”, afirmou Silvio Médici, presidente da Abeetrans.

A conversa sobre a parceria começou no encerramento da campanha Maio Amarelo 2017, quando José Aurélio Ramalho, diretor-presidente do ONSV, sugeriu a ação conjunta.

transmissão e mais de 350 comentários na página da transmissão. Entre os números mais expressivos que foram apresentados estão: mais de quatro mil ações em diversas cidades do país; 80 mil likes nas páginas oficiais do Movimento no Facebook; cinco milhões de pessoas alcançadas no Facebook, 500 mil acessos no site do Maio Amarelo (entre janeiro e maio de 2017); mais de quatro mil empresas, entidades, públicas e privadas promoveram atividades; 2 milhões de visualizações nos dois vídeos



Participaram da reunião, à partir da esquerda, Víctor Agostinho, José Aurélio Ramalho, Renato Campestrini e Silvio Médici

## ENCERRAMENTO MAIO AMARELO

O ONSV reuniu mais de 300 pessoas de vários Estados do país no último dia 29 de junho em São Paulo para apresentar os números alcançados pelo Movimento Maio Amarelo em 2017.

A solenidade foi transmitida ao vivo pelo Facebook com um alcance para mais de 25 mil pessoas. Foram registrados quase 150 compartilhamentos da página de

da campanha; mais de 385% de aumento de mídia espontânea em relação a 2016 e mais de 115% de aumento nas palavras “Maio Amarelo” em pesquisas do Google.

O deputado federal Hugo Leal encerrou a premiação: “Aqui foi construído um mosaico com várias as ações. Isso nos dá um ânimo para continuar lutando para um trânsito mais seguro”, disse.

# CARAVANISMO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

**Abeetrans fará palestra na Expo Motor Home; mesmo com crise, setor deve crescer 17,5% este ano**

**E**ntre os dias 24 e 26 de novembro vai acontecer em Novo Hamburgo (RS) a Expo Motor Home Show, evento voltado para um segmento em franca expansão no Brasil, o caravanismo. A Abeetrans apoia e vai participar da exposição com palestras sobre segurança no trânsito e tecnologia voltada para trailers e motor homes.

Além da Abeetrans, apoiam o evento Denatran, Senai, Anfatre (Associação dos Fabricantes de Trailers) e DNIT.

O evento conta ainda com o apoio oficial do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, por meio da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia.

Segundo expectativas do setor, o mercado brasileiro de motor homes deverá crescer 17,5% em 2017 com a produção de 350 veículos e faturamento de R\$ 100 milhões na venda direta aos consumidores. Existem modelos com preços entre R\$ 250 mil a R\$ 750 mil e, em casos especiais e sob encomenda, ultrapassam a casa de R\$ 1 milhão por unidade.

Estima-se que cerca de 5% da população

economicamente ativa do país possui motor homes ou já ouviu falar deles porque desejam adquiri-los a médio e curto prazo, segundo dados da Anfatre.

Em paralelo, ocorrerão a EXPOCAMPING (equipamentos, produtos e serviços para campismo); a TRAFFIC (feira internacional de trânsito); e o USERS RV (encontro de usuários de Recreational Vehicles das Américas).

Os eventos serão realizados nas dependências



Encontro de motor homes em Pomerode (SC); caravanismo está em franco crescimento no Brasil

da Fenac de Novo Hamburgo. A visita, mediante a compra de ingresso, poderá ser feita na sexta-feira e no sábado, das 9h às 22h, e, no domingo, das 9h às 18h.

Mais informações: <http://www.expomotorhome.com/>



## NA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

O presidente Silvio Mé dici esteve reunido com representantes da Secretaria de Programas de Parcerias de Investimentos da Presidência da República. Entre outros assuntos, entrou na pauta o andamento de processos de privatização das rodovias federais. Cabe à secretaria encaminhar a discussão e estudos sobre o tema.

Durante a reunião, a Abeetrans entregou uma placa comemorativa em homenagem ao engenheiro Tarcísio Gomes de Freitas, secretário

da Secretaria de Coordenação e Projetos. A placa, de acordo com Mé dici, é um reconhecimento da Abeetrans aos importantes trabalhos do engenheiro Freitas na condução de projetos de segurança viária nas rodovias federais.

Participaram da reunião representando a Presidência da República Tatiana Thomé de Oliveira e Bruno Eustáquio Carvalho. Pela Abeetrans, Moisés de Moraes, Abel Chaneton e Silvio Mé dici.

## ENCONTRO COM INMETRO DISCUTE PORTARIA 544

Silvio Mé dici, presidente da Abeetrans, e Flávia Rapatoni, da assessoria jurídica da associação, estiveram reunidos com Raimundo Alves de Rezende, diretor de Metrologia Legal, e com Fábio de Souza Lopes, chefe do Secof (Setor de Medição de Comprimento e Força), ambos do Inmetro, para discutir a aplicabilidade da Portaria 544/2014, onde trataram questões de ordem técnica e dos impactos da Portaria na segurança viária. Novos encontros deverão ser agendados para uma avaliação conjunta entre o órgão, outros setores interessados e as empresas associadas interessadas.



COM CICLOVIA SINALIZADA



# USO DE BICICLETA CRESCE EM CURITIBA

Escolher a bicicleta como meio de transporte diário não é mais uma novidade. De acordo com levantamento do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), o número de ciclistas que utiliza diariamente uma das duas vias calmas da cidade dobrou em três anos, passando de 528 para 1.226. Somente de

o aumento do número de ciclistas nas cidades está diretamente relacionado à infraestrutura oferecida, o que inclui a implantação de vias compartilhadas e a promoção da segurança viária de maneira geral. “Primeiro é preciso fazer ciclovias; quando as pessoas se sentem mais seguras, elas começam a pedalar”, afirma. Com

o intuito de mapear a estrutura cicloviária do país, o Mobilize Brasil concluiu que São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília são, hoje, as capitais com maior extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas.

Motivado pelo desejo de emagrecer e incentivado pelas melhorias promovidas para os ciclistas em Curitiba (que ocupa a quinta colocação no ranking apresentado pelo Mobilize), Waldeir Santos decidiu, há cinco anos, desentocar a velha bicicleta. Desde então, é ela que substitui o carro nos deslocamentos diários e protagoniza, até mesmo, pequenas viagens.

Com um trajeto diário de 8km de casa até o trabalho, ele descobriu uma rotina cercada de benefícios. “Vi que levava apenas alguns minutos a mais do que de carro e com muitas vantagens, sendo as

principais economia e diminuição do estresse do trânsito. Além disso, a bicicleta me ajudou a emagrecer 40 quilos”, destaca Santos.

Habitado a pedalar também em outras cidades, estados e países, ele visualiza a infraestrutura para bicicletas da capital paranaense como algo possível de ser aprimorado.

“Se comparada a algumas cidades europeias onde já pedalei, como Madri e Barcelona, ela tem muito a melhorar. Mas sinto que a principal diferença dessas cidades ainda é o respeito com os ciclistas”, pondera.



Integração de modais também estimula o uso de bicicletas

2015 para 2016, o crescimento foi de 19,38%. A Perkons, associada da Abeetrans, ouviu especialistas no assunto para compreender as razões de a bicicleta ser, cada vez mais, uma preferência para trajetos diários.

A via calma é compartilhada por carros, motos e bicicletas, e dá prioridade aos pedestres ao estabelecer limites de velocidade de 40 km/h aos veículos. Ela conta com uma faixa preferencial para ciclistas, que é demarcada com uma pintura no chão, e pode ser dividida com outros veículos no momento em que esses precisam fazer uma conversão, o que exige respeito e bom senso de todos os usuários.

Para o especialista em mobilidade sustentável e diretor da Green Mobility, Lincoln Paiva,



# MORTE DE CICLISTA EM RODOVIA SE MANTÉM ALTA

**O**s casos de ciclistas acidentados se estendem às rodovias. Conforme dados disponibilizado pela Polícia Rodoviária Federal, em todo o país, durante 2016, houve registro de 1.999 ocorrências com ciclistas – como condutores e passageiros –, declínio de apenas 1% se comparado a 2015, quando o número atingiu 2.029.

Apenas no Paraná, de janeiro a novembro de 2016, foram registrados 210 acidentes com ciclistas, com 185 pessoas feridas e 23 óbitos. De acordo com a PRF-PR, a principal causa desses acidentes é a irresponsabilidade dos motoristas, embora o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabeleça ser dever desses cuidarem dos ciclistas. O artigo 29 diz que respeitadas as normas de circulação e conduta, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados

pelos não motorizados e, juntos, todos devem zelar pela segurança dos pedestres. Lincoln Paiva, diretor da Green Mobility, entrevistado pela Perkons, sócia da Abeetrans, também associa a morte de ciclistas em rodovias à inadequação dessas vias. “No Brasil, esportistas, ciclistas amadores e aqueles que simplesmente dependem da bicicleta para se deslocar em rodovias, se misturam e correm riscos. Nas cidades não encontram infraestrutura e, nas rodovias, velocidades incompatíveis com o ciclismo”, analisa.

O especialista acrescenta ainda que não se pode colocar a culpa no ciclista, que é o elo mais frágil nessa cadeia, e que é preciso encarar acidentes e mortes no trânsito de maneira intransigente. “Qualquer morte no trânsito é inadmissível. As cidades precisam trabalhar com Vision Zero, nenhuma morte humana pode ser justificada”, complementa.

## Cuidados necessários para garantir a segurança nos percursos de bicicleta

### Comece devagar e aos poucos:

Não adianta querer cruzar a cidade nos primeiros dias em que sair de bicicleta. Com mais experiência, é possível partir para trajetos maiores.

### Encontre a bicicleta certa:

Há uma série de opções no mercado; vale fazer uma boa pesquisa e conversar com ciclistas mais experientes antes de fazer a aquisição.

### Planeje:

Provavelmente, os lugares para os quais você irá serão sempre os mesmos. Portanto, vale pesquisar qual a melhor opção para uma bicicleta. Opte por caminhos mais tranquilos ou que tenham poucas subidas.

### Paralamas são importantes para dias chuvosos:

O acessório evita que a água rebata em você. Leve também uma muda de roupas secas na mochila.

### Fique sempre visível:

Roupas claras sempre ajudam e, à noite, atenção redobrada. Use luzes e refletos para que você seja visto pelos outros.

### Seja gentil no trânsito; violência não ajuda em nada:

É importante sair do ciclo vicioso de reagir com violência às outras pessoas. É fundamental manter sempre o respeito mútuo.

### Respeite as leis de trânsito:

A calçada é para uso exclusivo dos pedestres. Portanto, só a utilize desmontado da bicicleta, situação que o torna pedestre aos olhos da lei. Quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, pedale nos bordos da pista, sempre no mesmo sentido de circulação da via.

