REVISTA
CESVI

RECICLAGEM DE VEÍCULOS

BRASIL AINDA ESTÁ NO 3º MUNDO QUANTO AO APROVEITAMENTO DE VEÍCULOS FORA DE USO

ENTREVISTA:
DEPUTADA RITA CAMATA
PEDE MUDANÇAS NO CÓDIGO DE TRÂNSITO

CARRO
LIVINA TEM MELHOR REPARABILIDADE ENTRE VANS COMPACTAS

ANO 12 Nº63
ABR/MAI 2009

PRONTA RESPOSTA

RENASERV
Rede Nacional de Serviços S.A.

Escolha como parceira a maior rede de empresas de segurança do Brasil.

Com o serviço de PRONTA RESPOSTA RENASERV você tem um atendimento imediato e especializado em qualquer ocorrência de sinistro que envolva seu veículo ou carga. Contando com o mais completo e abrangente serviço do mercado, a Renaserv atua através de suas diversas acionistas, estrategicamente distribuídas em todo o Brasil, complementando o trabalho de gerenciadoras de riscos e centrais de rastreamento e monitoramento. Muito mais facilidade e garantia para você.

- Empresas homologadas técnica e legalmente (Ministério da Justiça e Polícia Federal)
- Central de Atendimento 24 horas localizada em São Paulo
- Procedimentos padronizados com profissionais treinados
- Auditoria de procedimentos e nível de atendimento

Conheça também os serviços de ESCOLTA ARMADA e SEGURANÇA FÍSICA E ELETRÔNICA da Renaserv.

LIGUE AGORA MESMO PARA 55 (11) 3171-1579

BERTILLON · Grupo TecnoSeg · EMBRASIL · SuHai Segurança Personalizada · MF Segurança · FORTEBANCO Seu direito de ir e vir. · 5 Estrelas Sistemas de Segurança · GRUPO VIGSERV · CEFOR · GRUPO ATALAIA · GRUPO CORAL A FRENTE POR VOCÊ. · VISAM · Grupo Central · BACK Tudo bem, tudo Back.

www.exemplodeumagaranda.com.br

www.renaserv.com.br | Av. Paulista, 1439, 10º andar, conj. 101, Bela Vista, São Paulo - SP

Reciclagem é um conceito sempre visto de forma positiva, porque ele abrange noções de renascimento, de recriação, da possibilidade perene de você sempre melhorar tudo o que faz e mesmo tudo o que você é. Dedicamos a matéria de capa desta edição ao tema da reciclagem de veículos, uma atividade que, acreditamos, tem muito a evoluir no Brasil. Temos a necessidade, temos a tecnologia, mas nos falta uma cultura de reciclagem que nos aproxime dos padrões dos países desenvolvidos, onde quase a totalidade da frota é reciclada, proporcionando imensos benefícios para o meio ambiente, para a economia e para a segurança do trânsito.

Mas reciclagem, como dito no início deste editorial, também significa renovação e continuidade. E é por esses processos de constante aprimoramento que o CESVI BRASIL vem a comemorar seu 15º aniversário, no mês que vem. É uma celebração que compartilhamos com todos os leitores da Revista Cesvi, e que estendemos a toda a sociedade brasileira, cujo bem-estar está na base dos estudos que produzimos em nosso centro de pesquisa.

Quando atuamos na redução de acidentes, na consolidação de uma filosofia de segurança no trânsito e também no aprimoramento dos serviços de reparação, estamos trazendo benefícios para companhias de seguros, oficinas e montadoras, mas é sobretudo o cidadão quem mais tem a ganhar com todas essas conquistas.

São vitórias que temos acumulado ao longo desses 15 anos e que resultam na satisfação de, todo dia, dedicarmo-nos ao trabalho de juntar ideias e realizá-las em prol de uma sociedade melhor.

A revista é um arquivo vivo dessa trajetória, pois tem registrado e divulgado todas as atividades desses 15 anos de luta e perseverança. O que explica não ser obra do acaso que tenhamos tanto carinho por ela.

Boa leitura!

José Aurelio Ramalho,
Diretor de operações do CESVI BRASIL

Novo marco na trajetória do centro

CESVI BRASIL
Centro de Experimentação e Segurança Viária

6 **Carro**
Nissan Livina é a melhor minivan compacta nos quesitos reparabilidade e Índice de Danos de Enchente.

8 **Segurança viária**
Entidades sugerem alterações no Código de Trânsito Brasileiro.

11 **Espaço aberto**
Leôncio de Arruda, presidente do Sincor-SP, defende informações técnicas para o aprimoramento da atividade do corretor.

12 **Matéria de capa**
Brasil está atrasado no que diz respeito à cultura da reciclagem de veículos.

16 **Números do mercado**
Resultados positivos na venda de veículos apesar da crise.

18 **Entrevista**
Deputada federal Rita Camata comenta o Projeto de Lei 2.872, que altera dispositivos do CTB.

20 **Sistemas de segurança**
Características e funcionalidades das novas tecnologias de rastreamento de veículos.

26 **Internacional**
Desempenho em capotamento e características de visibilidade são focos de rankings de centros de pesquisa no exterior.

28 **Acontece**
Eventos do CERTA (Centro de Referência Técnica Automotiva) apresentam informações de caminhões para seguradoras e discutem a obrigatoriedade de antifurtos nos veículos.

A Revista CESVI é uma publicação do CESVI BRASIL S/A - Centro de Experimentação e Segurança Viária - voltada para profissionais do setor de reparação de veículos e dos mercados segurador e automotivo em geral. Não está autorizada nenhuma reprodução dos artigos e referências publicados nesta Revista sem prévia autorização deste Conselho Editorial. "Os espaços publicitários desta publicação são pagos. Portanto, o CESVI BRASIL não se responsabiliza pelos anúncios aqui publicados, já que conteúdo, informações técnicas (natureza, características, qualidade, quantidade, propriedades, origem, preço) e quaisquer outros dados sobre os produtos e serviços anunciados são fornecidos com exclusividade pelos nossos anunciantes."

Conselho Editorial
José Aurelio Ramalho, Sergio Ricardo Fabiano, Eduardo Augusto dos Santos, Eduardo Magrini e Alexandre Carvalho dos Santos.

Editor: Alexandre Carvalho dos Santos (Mtb. 44.252)

Redatora: Viviane Vilar da Costa (Mtb. 53.952)

Colaboradores desta edição:
André Luís Horta Silva, Claudemir Rodriguez, Emerson Feliciano, José Antonio Oka e Paulo Roberto Weingärtner Jr.

Fotos: Alexandre Martins Xavier (Mtb. 30.982)

Direção de arte: Silvana Meei Yi Tai
Yes!Brasil Comunicação

Publicidade: Fone: (11) 3948-4841
E-mail: publicidade@cesvibrasil.com.br

Assinatura e números atrasados:
Carolina Circelli e Camila Pinheiro

Impressão: Ipsis Gráfica e Editora Ltda.

Tiragem: 4.500 exemplares

Redação e Publicidade:
Av. Amador Aguiar, 700 - City Empresarial Jaraguá
CEP 02998-020 - São Paulo, SP
Fone: (11) 3948-4800 - Fax (11) 3948-4848
E-mail: revista@cesvibrasil.com.br
www.cesvibrasil.com.br

PERÍCIA EM CAMINHÕES

TREINAMENTOS PARA SEGURADORAS

CONFIRA NO SITE

Mais treinamentos para profissionais de seguradoras: www.cesvibrasil.com.br

Introdução à perícia de caminhões

- Conhecimento técnico básico para regulação de sinistros de pesados.

Funcionalidades do tacógrafo e possíveis fraudes

- Apresenta aos profissionais conceitos sobre o funcionamento do disco tacógrafo, de modo a embasar a tomada de decisões quanto a sinistros em caminhões, inclusive referentes a tentativas de fraudes.

Regulação e perícia de veículos pesados

- Esclarece aspectos importantes sobre a divisão das peças, possibilidades de reparação, aspectos dos danos e os danos mais comuns.
- Ensina a identificar particularidades do veículo e seus diversos componentes, como por exemplo: o tipo de cabine, a motorização e a carroceria. Assim, o profissional poderá detectar qualquer alteração referente à originalidade do veículo e à qualidade do reparo, tal como o tipo de peça instalada no veículo (original, genuína, paralela), entre outros.

Transmissão em caminhões

- Discorre sobre transmissão, diferencial, eixo dianteiro e caixa de transferência. Com estas informações, o profissional tem argumentos para uma melhor negociação durante a regulação ou perícia de um sinistro.

Suspensão, direção e freios em caminhões

- Discorre sobre sistemas de suspensão, direção e freios.
- Aborda também as formas de analisar e identificar danos nestas peças, o que dá maior embasamento ao profissional no momento da regulação ou perícia de um sinistro.

Motores a diesel e possíveis fraudes

- Apresenta aos profissionais informações sobre o funcionamento do motor diesel.
- Capacita-os a identificar possíveis fraudes no sinistro.
- Demonstra o funcionamento dos motores, a fim de facilitar a identificação de danos e, assim, proporcionar orçamentos mais precisos.
- Aponta causas e soluções dos principais danos.

Reconhecidos e certificados pela SUSEP, os cursos do CESVI BRASIL aliam conceitos técnicos a estudos práticos de cases de perícia, de forma a otimizar os recursos da seguradora. Os treinamentos são estimulantes, com recursos audiovisuais, material didático e aulas práticas na oficina. O CESVI BRASIL também oferece treinamentos personalizados, com turmas exclusivas, que podem ser realizados na sua empresa.

Informações: (11) 3948-4806 ou eabrantes@cesvibrasil.com.br. Acesse: www.cesvibrasil.com.br.

15 anos
CESVI BRASIL
Referência para o mercado automotivo

Por
CLAUDEMIR RODRIGUEZ Pesquisa & Desenvolvimento

Nissan Livina

Minivan compacta conquista a melhor classificação no CAR Group e no Índice de Danos de Enchente em sua categoria

Novidade é a palavra certa para se referir ao Livina. Além de ser o primeiro veículo de entrada da Nissan no segmento de monovolumes, também se trata do primeiro veículo de passeio flex-fuel produzido no Brasil pela montadora.
O modelo conquistou a melhor classificação de sua categoria em duas análises do CESVI: no CAR Group e no Índice de Danos de Enchente.
São quatro versões disponíveis, com motores 1.6 16V, 1.8 16V, 1.6 16V SL e 1.8 16V SL. Os modelos com os motores 1.6 têm câmbio manual, e os mais potentes, 1.8, têm câmbio automático.
O novo modelo será fabricado no complexo industrial da aliança Renault-Nissan, em São José dos Pinhais, no Paraná. Por ser produzido no Brasil, o índice de nacionalização de peças é de 70%. Peças importadas virão, principalmente, das fábricas da Nissan nos Estados Unidos, China e México.

ÍNDICE DE DANOS DE ENCHENTE

A versão avaliada do Nissan Livina, 1.8 SL 16V, atingiu o primeiro lugar de sua categoria no índice de danos de enchente.
As características do duto de admissão, com uma altura de captação de ar de 74 centímetros, sendo o seu ponto mais alto de 85 centímetros, levaram o modelo a esta primeira colocação. O fato da versão apresentar câmbio automático faz com que seja zero o risco de danos na sonda lambda e no sensor de rotação.

MINIVAN COMPACTA	
Livina 1.8 SL Flex (2009 a 2009)	★★★
Meriva 1.8 SS (2005 a 2009)	★★½
Idea 1.8 HLX (2003 a 2009)	★★
New Fit LXL (2008 a 2009)	★½

ÍNDICE DE VISIBILIDADE

O Nissan Livina apresentou boa visibilidade traseira e lateral, entretanto, seu desempenho com relação à visibilidade frontal (posicionamento das colunas "A") apresentou uma área cega média de 8,44m², sendo a área mais prejudicada, o que interferiu negativamente na classificação.

MINIVAN COMPACTA	
New Fit LXL (2008 a 2009)	★★★★½
Meriva 1.8 SS (2005 a 2009)	★★★★
Idea 1.8 HLX (2003 a 2009)	★★★½
Livina 1.8 Flex (2009 a 2009)	★★★

ÍNDICE DE SEGURANÇA

O modelo possui freios ABS de série nas versões 1.6 SL e 1.8 SL e air-bag de série nas quatro versões. A ponderação entre componentes de sistemas de segurança ativa, passiva e patrimonial rendeu ao Livina a seguinte classificação:

MINIVAN COMPACTA	
New Fit 1.5 16v I-VTEC EX Flex 4P (2008 a 2009)	★★★½
New Fit 1.5 16v I-VTEC EXL Flex 4P (2008 a 2009)	★★★½
New Fit 1.4 16v I-VTEC LXL Flex 4p (2008 a 2009)	★★★½
New Fit 1.4 16v I-VTEC LX Flex 4p (2008 a 2009)	★★★
Livina 1.8 SL Flex (2009 a 2009)	★★★
Idea ELX 1.4 Flex 4P (2003 a 2009)	★★½
Idea HLX 1.8 Flex 4P (2003 a 2009)	★★½
Idea Adventure Locker 4P (2003 a 2009)	★★½
Livina 1.6 SL Flex (2009 a 2009)	★★½
Meriva Premium 1.8 Easytronic 4P (2005 a 2009)	★★½
Meriva Joy 1.4 Econo Flex 4P (2005 a 2009)	★★
Meriva Maxx 1.4 Econo Flex 4P (2005 a 2009)	★★
Meriva Expression 1.8 Easytronic 4P (2005 a 2009)	★★
Meriva Ss 1.8 Easytronic 4P (2005 a 2009)	★★
Livina 1.6 Flex (2009 a 2009)	★½
Livina 1.8 Flex (2009 a 2009)	★½

* A classificação dos rankings do Índice de Segurança vai de 0,5 a 5 estrelas: 0,5 a 1 estrela - ruim; 1,5 a 2 - insuficiente; 2,5 a 3 - média; 3,5 a 4 - boa; 4,5 a 5 - ótima. Veja todos os rankings em www.cesvibrasil.com.br

Reparabilidade

Os aspectos de reparabilidade do Nissan Livina 2009 foram estudados pelo CESVI BRASIL após passar pela pista de impactos. Segue abaixo uma síntese dos resultados obtidos:

Impacto dianteiro

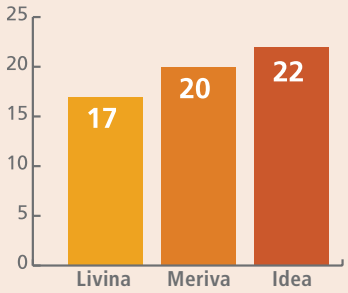
Um dos destaques na análise da reparabilidade dianteira do Nissan Livina foi o comportamento positivo da absorção da energia de impacto pelo crash-box no lado esquerdo.
Esta absorção contribuiu para que a longarina dianteira do lado esquerdo não fosse atingida, reduzindo o tempo e, por consequência, o custo total da reparação dianteira.
Pelo fato da longarina não ter sido atingida, concluiu-se que as dimensões estruturais permaneceram inalteradas, ou seja, não foi necessário colocar o veículo em uma bancada de estiramento, o que aumentaria o custo da reparação.
Apesar da grande quantidade de peças que tiveram de ser substituídas, outro fator observado para a primeira colocação do Livina em sua categoria foi o preço competitivo das peças.
Entre funilaria e mecânica, foi verificado que o custo das peças substituídas na dianteira do Livina foi, em média, 25% menor do que o de seus concorrentes.

Impacto traseiro

Entre os concorrentes diretos, o Nissan Livina foi o que se comportou de forma menos satisfatória, tanto pela quantidade de peças substituídas quanto pelo tempo de reparo de peças na traseira.
Um dos fatores que contribuíram para este resultado não satisfatório é o fato do veículo não possuir componentes absorvedores de impacto na traseira, como uma travessa, um crash-box ou absorvedores de impacto nas extremidades.
Com a ausência destes componentes, o painel, o assoalho e, principalmente, a lateral traseira direita acabaram absorvendo a energia do impacto, aumentando o custo total da reparação.
Devido à intensidade dos danos na tampa traseira, houve a necessidade de substituição desta peça, além do tempo gasto para a troca do vidro traseiro da tampa danificada para a nova tampa traseira. Diferentemente do que ocorreu com a análise da dianteira, os custos de peças substituídas na traseira do Livina foram, em média, 30% maiores do que os de seus concorrentes.

CAR GROUP

O CAR Group compara veículos de uma mesma categoria quanto à facilidade e o custo de seu reparo. A classificação funciona da seguinte forma: quanto MENOR o número do grupo, MELHORES são as suas características de reparabilidade. Os grupos seguem uma escala de 10 a 60, sendo 10 o melhor grupo.
Seguem abaixo os valores de CAR Group da categoria minivan compacta, à qual o veículo Nissan Livina 2009 pertence.



Para fazer o comparativo dos índices CESVI de diversos modelos, acesse o site: www.cesvibrasil.com.br

Divulgação

Por
ANDRÉ LUÍS HORTA SILVA Segurança viária

Propostas para uma nova legislação

Entidades sugerem alterações no Código de Trânsito Brasileiro em prol da segurança viária

Em novembro de 2008, a ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) realizou um seminário para debater o Projeto de Lei 2872/08, de autoria do deputado Carlos Zarattini, que sugere algumas alterações ao Código de Trânsito Brasileiro (veja Entrevista que trata deste tema na página 18).
Aproveitando a oportunidade, houve uma união de forças entre o CESVI BRASIL, a Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego) e a ANTP para a elaboração de propostas que possam contribuir com a preservação da vida e a prevenção de acidentes.
Legislação adequada, fiscalização e aplicação de penalidades aos infratores são ações fundamentais para a construção de uma cultura de respeito às regras e de atitudes mais seguras no trânsito. Com o intuito de aperfeiçoar as leis de trânsito, essas três entidades elaboraram considerações e sugestões de alteração do CTB.

Solicitação do cidadão

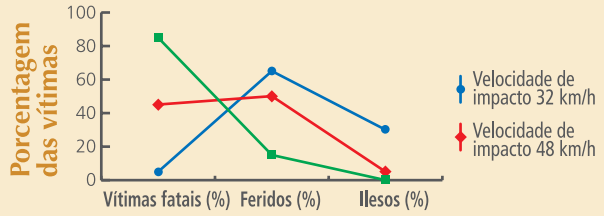
Está previsto, nos artigos 72 e 73 do CTB, o direito de todo cidadão ou entidade civil solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, providências referentes ao trânsito viário, tendo esses órgãos e entidades o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, sobre a possibilidade ou não de atendimento, justificando a análise técnica feita.
A sugestão é criar a obrigatoriedade aos órgãos de trânsito de publicarem e divulgarem, em seus sites, as solicitações feitas, os locais onde se aplicam e a previsão do atendimento ou os motivos do não atendimento, para conhecimento público.

Álcool e direção

As entidades entendem que ocorreu avanço da legislação, com a vigência da lei 11.705/2008, principalmente para aplicação das penalidades administrativas. Contudo, acredita-se que é possível aperfeiçoar o tema.
No âmbito administrativo, a sugestão é a criação de norma legal que permita o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no ato da fiscalização, quando constatada a embriaguez do condutor. Este ato contribuiria para a aplicação imediata da sanção administrativa ao condutor, gerando a imediata percepção da gravidade da conduta praticada.

Controle de velocidade

O projeto de lei, citado no início, prevê o agravamento das penalidades aplicadas às infrações por excesso de velocidade e estabelece graduações em intervalos fixos medidos em km/h, e não em porcentagens, como é atualmente feito no artigo 218. Essa modificação proposta deve facilitar a compreensão da regra pelos condutores. Entretanto, pode não ser suficiente para desestimular comportamentos perigosos em vias com limites de velocidade de 40 ou 60 km/h, pois considerar a infração até 20 km/h acima do limite regulamentado é desproporcional ao risco que o condutor expõe às demais pessoas que por ela transitam.
Para ilustrar esse perigo, apresentamos uma pesquisa britânica com os seguintes índices de fatalidades de pedestres, segundo pequenas variações de velocidade:



Gravidade das lesões nas vítimas

Fonte: U.K. Departamento of Transport, 1993, in Lucia Maria Brandão, pg. 33, Manual teórico-prático – Perkons, 2006.

A sugestão é criar graduações de penalidades por intervalos de velocidade acima da máxima permitida, em função da velocidade máxima estabelecida para a via. Apenas para ilustrar, já que seria necessária análise técnica mais apurada, é possível estabelecer regras diferentes para vias com velocidade máxima de até 60 km/h, entre 60 a 90 km/h e acima de 90 km/h.

Uso do cinto de segurança

Sabe-se que o aumento da adesão ao uso do cinto pode provocar uma significativa melhora na diminuição de fatalidades entre os ocupantes dos veículos. Em uma estimativa do CESVI, considerando como aplicável a estimativa de efetividade do uso do cinto feita pelo NHTSA (EUA), a cada aumento de 10% de adesão, 1.600 vidas poderiam ser salvas, por ano, no Brasil.

Esses números levam a sugerir e insistir na necessidade da realização de mais campanhas sobre o uso do cinto, pois ainda se constata que muitas pessoas não sabem da obrigatoriedade e da importância do uso do cinto de segurança pelos passageiros do banco traseiro.
Naturalmente, há a necessidade de que os órgãos de trânsito competentes para a fiscalização a exerçam com frequência.
Também acreditamos que a penalidade pela falta do uso do cinto seja majorada para gravíssima, como atualmente é aplicada à falta de uso do capacete. Essa sugestão é feita por considerarmos análoga a importância da utilização do cinto de segurança pelos ocupantes de veículos de quatro ou mais rodas ao uso do capacete pelos motociclistas.
Também é importante destacar a urgente necessidade de melhorar a adesão ao uso do cinto de segurança em ônibus rodoviários. Sabemos que a fiscalização desse cumprimento é difícil, sem descartar que as penalidades previstas recaem sobre o condutor e não sobre o passageiro desobediente.

Transporte de crianças

Os acidentes de trânsito são a maior causa de fatalidades em crianças de até 14 anos no País, segundo o Ministério da Saúde, o que inclui os atropelamentos e o transporte de crianças em motos e veículos de mais de duas rodas.
O atropelamento, independentemente da faixa etária da vítima, pode ter efeitos menos graves se houver a aplicação de penalidades adequadas de controle de velocidade, conforme sugestões apresentadas anteriormente. Sugere-se que sejam realizadas alterações (destacadas em negrito) nos seguintes artigos:

Art. 168 - Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

- *Infração - gravíssima;*
- *Penalidade – multa* ***(triplicar o valor da multa)***
- *Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.*

Art. 244 - Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

- *V - transportando criança menor de 7 anos* ***(criança menor de 10 anos ou outra idade considerada como adequada)*** *ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:*
- *Infração - gravíssima;*
- *Penalidade - multa* ***(triplicar o valor da multa)*** *e suspensão do direito de dirigir;*
- *Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação.*

AGENDA POSITIVA PARA O TRÂNSITO

Preocupados com o cenário atual de acidentes e vítimas de trânsito, o CESVI BRASIL, a Abramet e a ANTP propõem uma Agenda Positiva para o Trânsito. Essa Agenda inclui a defesa da elaboração de um Plano Nacional de Segurança Viária - PNSV, contendo a definição de metas e prazos de redução de vítimas, além da sugestão de uma série de ações sobre diferentes formas de incentivo concreto ao comportamento seguro, como uma linha de ação complementar, em relação à educação e à fiscalização, na construção de uma cultura de prevenção de acidentes na sociedade.

Defendem também que essa elaboração seja feita com a participação da sociedade, já que a mudança dessa situação exige o compromisso e participação de todos. Esse Plano Nacional de Segurança Viária poderia ser formado pela Política Nacional de Trânsito e pelo Programa Nacional de Trânsito, previstos no CTB, desde que feitas algumas alterações às regras atualmente vigentes.

Na forma como está atualmente, o CTB prevê a elaboração de uma Política Nacional de Trânsito, seguida da elaboração de um Programa Nacional de Trânsito. A política deve conter as diretrizes visando à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito e estabelecida pela Resolução Contran 166/04, conforme previsto no artigo 12, inciso I do CTB, após a realização de uma série de fóruns públicos, em todo território nacional, com a participação tanto de órgãos do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, como de representantes da sociedade, por meio de pessoas, entidades, órgãos e comunidades.

O programa, por sua vez, até hoje não foi elaborado, ou seja, ainda não foram definidas ações coordenadas, nem metas e prazos de redução de vítimas e acidentes. A responsabilidade de propor um programa e seu conteúdo estava expressa no inciso III, artigo 12 do CTB. Entretanto, o inciso foi vetado, criando uma lacuna legal que necessita ser preenchida. Essa lacuna foi parcialmente preenchida com a edição da Resolução Contran n.º 166/04, que definiu o Denatran como responsável pela formulação do programa, ouvindo os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Foi parcialmente resolvida porque não houve a determinação da abrangência e das metas e prazos do programa a ser formulado pelo Denatran, ou seja, atualmente, nossa base legal não define o conteúdo e nem o processo de elaboração da peça de planejamento mais importante da área, o Programa Nacional de Trânsito. Por fim, sugere-se uma nova redação aos artigos abaixo citados, incluindo informações no artigo 19 e alterando o artigo 78:

Art.19 - Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

(...)

***IA - (novo)** - elaborar, com a participação dos órgãos do SNT e da sociedade em geral, um Programa Nacional de Trânsito, compatível com a Política Nacional de Trânsito e a Política Nacional de Transportes, especificando as metas alcançáveis para períodos mínimos de 10 anos e as ações planejadas correspondentes, a serem cumpridos pelos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito;*

***§4º (novo)** - O Programa Nacional de Trânsito de que trata o inciso IA deve:*

I. prever mecanismos de participação da sociedade em geral na consecução das metas estabelecidas;

II. ter garantida a ampla divulgação das ações, das metas e dos prazos definidos, em balanços anuais, permitindo consultas públicas, tanto dos órgãos do SNT como da sociedade em geral, por meio da página eletrônica do DENATRAN, consolidando a transparência das ações e o controle dos resultados alcançados.

Art. 78 - Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, das Cidades, dos Transportes e da Justiça desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes, compatíveis com a Política e o Programa Nacional de Trânsito.

Agenda Positiva

Por
LEONCIO DE ARRUDA

Informações técnicas na atividade do corretor

Quando resolveu lançar a revista Quatro Rodas, Victor Civita, "pai", da Editora Abril, convidou o jornalista Mino Carta. A resposta de Mino: "Como eu posso dirigir uma revista de automóveis se não sei a diferença entre um pistão e uma bronzina?". Civita insistiu e a revista foi um sucesso.

Moral da história: é sempre possível agregar conhecimento à atividade fim. O mesmo acontece com os corretores de seguros. Sua fonte de conhecimento é o casulo das apólices, mas nada impede de acrescentar informações do ramo de automóveis, por exemplo, ao seu dia a dia.

Considerada como ativo importantíssimo para a realização de negócios, a informação extra deve ser buscada e gerenciada. Isso, no entanto, não quer dizer que o conhecimento tecnológico tem a última palavra. Se assim fosse, um seguro aeronáutico seria mais bem fechado por um piloto do que por um corretor. Mas a realidade não é bem assim.

Nos últimos anos, as tecnologias têm evoluído de forma rápida, fazendo com que os corretores tenham maior eficiência e rapidez nas tomadas de decisão. Neste contexto, a importância de se utilizar mecanismos de armazenamento das informações é vital para a sobrevivência e competitividade de um corretor.

No passado, a questão da informação era muito mais simples, pois os arquivos contendo inúmeros papéis podiam ser trancados fisicamente.

Porém, com a chegada das tecnologias da informação e comunicação, a questão ficou bem mais complexa.

Isso significa que informações técnicas, não só relacionadas ao automóvel, contribuem decisivamente para a atividade do corretor de seguros.

O profissional tem que ter consciência dessa nova realidade e se adequar a ela. Muitas vezes, as oportunidades estão muito próximas de nós, e não as enxergamos; às vezes estão do nosso lado.

Mas para aumentarmos nossa rede é fundamental nos relacionarmos bem com as pessoas – um bom dia, uma boa tarde, um obrigado, um elogio sincero só dignificam as pessoas e abrem várias portas.

Saber mais a respeito dos aspectos técnicos de um automóvel ajuda, mas não é tudo. As empresas e a sociedade desejam bons profissionais que também sejam boas pessoas. Diplomas são importantes, mas não substituem qualidades humanas. Formação acadêmica e habilidades técnicas são fundamentais, mas caráter e personalidade falam mais alto.

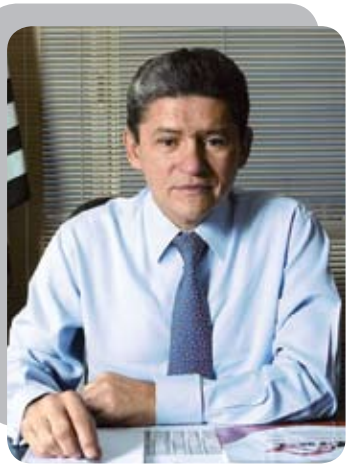
Se fosse preciso apontar a principal característica dos nossos dias, eu não teria dúvidas em dizer: é a responsabilidade de cada indivíduo por si mesmo.

Sócrates, o célebre filósofo da Grécia Antiga, ensinava uma única verdade: "Conhece-te a ti mesmo".

Este princípio vale até os dias atuais, com uma mínima alteração: conhece-te e desenvolve-te a ti mesmo.

Saber e não fazer ainda é não saber. Não basta saber, é preciso fazer. Corra na frente. Boa sorte.

Leoncio de Arruda é presidente do Sincor-SP, Sindicato dos Corretores de Seguros, Resseguros, de Saúde, de Vida, de Capitalização, de Previdência Privada no Estado de São Paulo.



Divulgação

Reciclagem de veículos

Divulgação

Brasil ainda está atrasado no que diz respeito à cultura de reciclagem de automóveis, que já é realidade nos países desenvolvidos

Nestes tempos em que a sustentabilidade ambiental se tornou predicado dos mais valorizados entre as ações das empresas, a reciclagem ganha força ainda maior como alicerce de um presente ecologicamente responsável. No entanto, se o País tem ótimas marcas no que diz respeito ao reaproveitamento do alumínio e outros materiais, o mesmo não pode ser dito em relação aos automóveis.

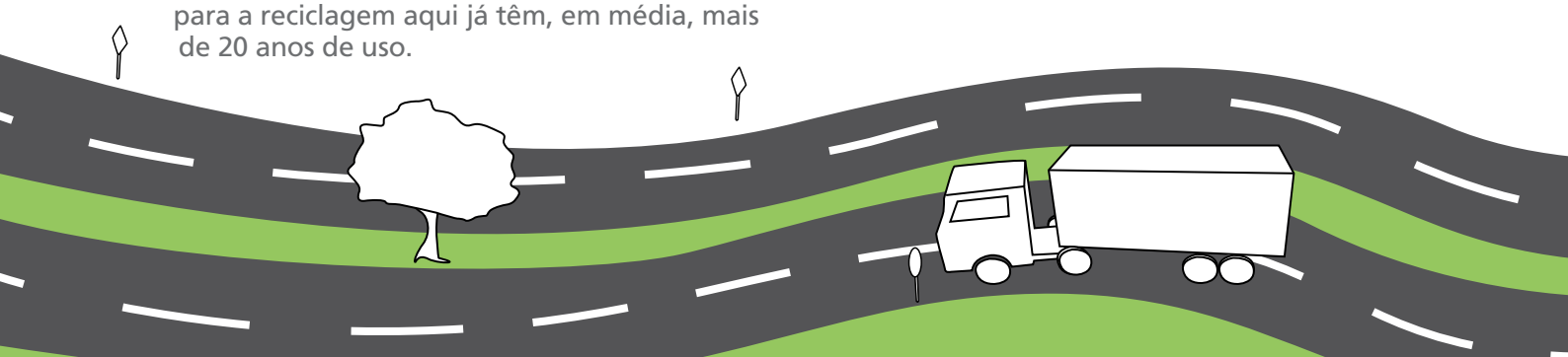
Segundo estimativa do Sindinesfa (Sindicato do Comércio Atacadista de Sucata Ferrosa e Não-Ferrosa), apenas 1,5% da frota brasileira que sai de circulação vai para a reciclagem. Para se ter uma ideia do atraso do Brasil nesta questão, a reciclagem chega a 95% dos carros fabricados na Europa e nos Estados Unidos.

Outro exemplo que demonstra este atraso é que, segundo o Sindinesfa, os veículos que vão para a reciclagem aqui já têm, em média, mais de 20 anos de uso.

Não chega a ser surpresa num país em que a idade média da frota é de nove anos (segundo dados da Gipa, órgão internacional que realiza pesquisa de pós-venda). E, segundo o Sindirepa-SP (Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios), 57% dos veículos em circulação já passaram dos 100 mil quilômetros rodados.

O resultado dessa combinação de fatores negativos é que temos uma frota envelhecida rodando nas ruas, sem a manutenção adequada, com maior tendência a provocar acidentes de trânsito e engarrafamentos. E, quando os veículos são descartados, acabam indo para o lixo, piorando sensivelmente a poluição ambiental.

Mas precisa ser assim?



Legislações específicas no exterior

Para não ficar apenas nos exemplos de Estados Unidos e Europa, podemos apontar que, no Japão, mais de 70% do material empregado na produção de veículos da Nissan é reutilizado. Entre os acessórios reciclados, destacam-se os air-bags, que chegam a taxas de reciclagem de mais de 90%. Agindo desta forma, a montadora está simplesmente cumprindo com as determinações da Lei de Reciclagem de Automóveis do Japão, que estipula meta de reciclagem em 70% até o ano de 2015.

Em outros países desenvolvidos, os bons índices de reciclagem de automóveis estão ligados a legislações exigentes quanto às questões ambientais. É o caso da ELV (End of Life Vehicles – lei de reciclagem de veículos), vigente na União Europeia. Até 2015, a ELV exige uma reciclagem de 95% do veículo. Como, na Europa, as próprias montadoras têm a responsabilidade de reciclar os automóveis que produzem, as fábricas são estimuladas, cada vez mais, a utilizar materiais que facilitem o processo de reaproveitamento.

Principais poluentes ligados ao automóvel

Poluente	Fonte	Efeito na saúde
CO (monóxido de carbono)	Escapamento dos veículos	• Diminui a oxigenação do sangue. • Causa tontura e vertigens. • Causa alterações no sistema nervoso central. • Pode levar à morte em doses altas, em ambientes fechados (como uma garagem).
SO2 (dióxido de enxofre)	Veículos a diesel.	• Provoca coriza, catarro e danos irreversíveis aos pulmões. • Afeta plantas e espécies mais sensíveis, acidifica o solo e a água.
O3 (ozônio)	Quebra da queima de combustíveis pelos veículos.	• Provoca envelhecimento precoce nas pessoas. • Diminui a resistência às infecções. • Provoca irritação nos olhos, nariz e garganta, além de desconforto respiratório.
Materiais particulados	Veículos a diesel; desgastes dos pneus e freios dos veículos em geral.	• Agrava quadros alérgicos de asma e bronquite. • Cancerígeno. • Irritação no nariz e garganta, e propagação de infecções gripais. • Agrava casos de doenças respiratórias e cardíacas.
HC (hidrocarbonetos)	Queima incompleta e evaporação dos combustíveis (álcool, gasolina e diesel).	• Causa aumento da incidência de câncer no pulmão. • Irritação nos olhos, nariz, pele e aparelho respiratório.
Aldeídos	Veículos	• Irritação dos olhos, nariz e garganta. • Pode provocar câncer.
NO2	Processo de combustão dos veículos.	• Desconforto respiratório, diminuição da resistência a infecções e alterações celulares.

Centros especializados em reciclagem

E no Brasil? Aqui, a reciclagem de veículos ainda engatinha, principalmente porque não há legislação específica exigindo o processo. Como não há obrigatoriedade, os veículos acabam sendo descartados em desmanches e depósitos, ficando expostos às intempéries e perdendo a possibilidade de terem suas peças reutilizadas.

Outro obstáculo para a consolidação de uma cultura de reciclagem de veículos no País é a ausência de empresas especializadas nesta atividade. Um problema que já deixou de existir na nossa vizinha Argentina, onde um centro de reciclagem é um exemplo bem-sucedido de tratamento de veículos fora de uso, produzindo peças a partir do desmanche legalizado de 250 automóveis por mês.

Com isto, a recicladora já comercializou mais de 25 mil peças reaproveitadas desde 2005; autopeças que, de outra forma, acabariam formando montanhas de lixo poluente.

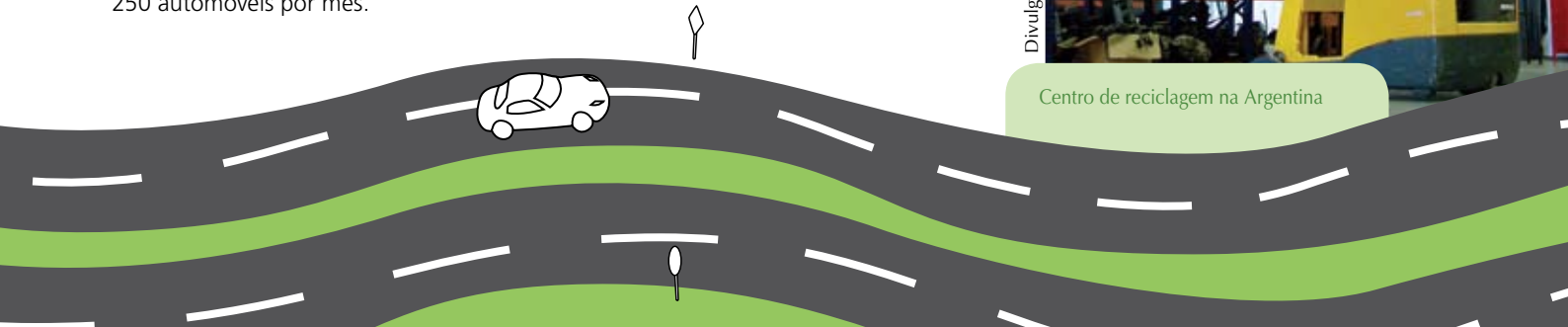
Além do meio ambiente, o consumidor é beneficiado, porque a peça reciclada ou reaproveitada acaba custando, em média, 30% a menos que a peça comercializada na concessionária.

Exemplo semelhante vem da Espanha, uma iniciativa que surgiu em 1998 como consequência do empenho em melhorar o aproveitamento dos sinistros de indenização integral e, também, contribuir para a preservação do meio ambiente.

A atividade segue uma lei de 2002, que exige que os veículos fora de uso sejam enviados para centros autorizados de tratamento.

Divulgação

Centro de reciclagem na Argentina



Etapas do tratamento de peças

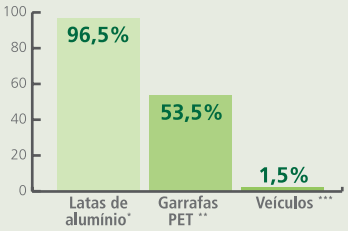
Nesses centros de reciclagem, as peças passam pelas seguintes etapas:

- **Descontaminação** – Retirada de todos os fluidos, gases e elementos com potencial de contaminação.
- **Análise da reutilização** – Escolha de quais peças poderão ser aproveitadas no reparo de outro veículo.
- **Reciclagem** – Peças que não podem ser reutilizadas vão para a reciclagem, para passar por processo de retífica ou para que suas matérias-primas sejam aproveitadas na fabricação de novos produtos.
- **Estoque** – As peças são identificadas, embaladas e estocadas num armazém informatizado.

País tem condições de tratar peças

Assim como acontece na Argentina e na Espanha, o Brasil tem todas as condições de desenvolver centros de tratamento de veículos, que seriam exemplos de desmanches legais, atuando na reciclagem e no reaproveitamento de peças de veículos fora de uso.
O CESVI BRASIL tem know-how para exercer esta atividade, mas precisaria de investimento para levantar as instalações, padronizar os processos e treinar os profissionais envolvidos.

COMPARANDO COM OUTRAS RECICLAGENS NO PAÍS



* Abralatas (Assoc. Bras. das Fabricantes de Latas de Alta Reciclabilidade)
** Abipet (Assoc. Bras. da Indústria do PET)
*** Sindinesfa (Sind. de Com. Atacadista de Sucata)

Reciclando vidros

Um esforço viável de reciclagem, pelo menos parcial, de veículos vem de uma empresa parceira do CESVI BRASIL, a Carglass, que realiza reciclagem de determinados materiais, com ênfase nos vidros automotivos.
Com seu projeto Ecoglass, a empresa executa um trabalho que começa com a separação de materiais que podem ser reciclados ou não. A separação prévia dos resíduos recicláveis é feita com coletores específicos, sendo que cada um possui uma cor. São separados nas lixeiras materiais como papel, metal, plástico e vidro. O segundo passo é a divulgação e distribuição das lixeiras em lojas e afiliados.
Toda a verba arrecadada com o projeto Ecoglass é destinada para ações ou projetos ecologicamente corretos, engajados na sociedade.

Aumenta a importância da manutenção

Uma cultura consistente de reciclagem de veículos deveria estar associada a uma prática consolidada de renovação da frota, para que saíssem de circulação as verdadeiras "carroças" que provocam acidentes e atrapalham o trânsito.
Só na cidade de São Paulo, onde circulam cerca de 6 milhões de veículos diariamente, há mais de 400 remoções de veículos das ruas todos os dias, porque têm qualquer problema de manutenção que os impede de continuar rodando.
Segundo dados da CET (Companhia de Engenharia e Tráfego), em um mês, são retirados das ruas paulistanas mais de 9.100 veículos por causa de falhas mecânicas, outros 1.800 por panes elétricas, e mais de 100 em função de panes secas. São quebras que pioram ainda mais as condições de tráfego em horários de pico, que registram velocidade média de 25 km/h. E são todos problemas mais recorrentes em veículos com mais de cinco anos de uso.
Como a renovação de frota é uma questão que depende de muitas circunstâncias econômicas e não parece uma realidade próxima, torna-se imprescindível investir no conceito da manutenção preventiva (uma questão que ganha ênfase ainda maior com a implantação da inspeção técnica veicular), como o faz a campanha Carro 100%, uma realização do IQA (Instituto da Qualidade Automotiva), com coordenação do GMA (Grupo de Manutenção Automotiva) e outras entidades ligadas a autopeças e reparação. A campanha procura conscientizar o proprietário de veículo sobre a importância da manutenção preventiva e seus benefícios, tanto para a segurança e para o meio ambiente quanto para o bolso do consumidor (é até um clichê, lembrar que a manutenção preventiva é muito mais barata que a corretiva).
O CESVI BRASIL manifesta total apoio a essa campanha (cujos detalhes podem ser conferidos no site www.carro100.com.br) e mantém sua expectativa quanto ao dia em que a reciclagem de veículos será uma realidade no País assim como acontece em outras partes do mundo. Para se tornar um país desenvolvido, não basta querer ser parecido; é preciso agir como um. O meio ambiente, do qual fazemos parte e onde respiramos e vivemos nossas vidas, certamente agradeceria.

EFEITOS DIRETOS E INDIRETOS DA RECICLAGEM

Uma reciclagem de veículos sistêmica e consistente teria um impacto significativo no mercado automotivo. A possibilidade de contar com peças recicladas, a um custo menor que o das peças novas, permitiria uma situação mais atraente para a manutenção de veículos mais antigos, ou ainda no desenvolvimento de um seguro de automóveis diferenciado; ou seja um seguro popular / verde / ecológico, pelo qual peças recicladas poderiam ser aplicadas no reparo, viabilizando o custo para modelos mais antigos, ampliando a frota segurada.

Segurança pública

Outro efeito significativo é que a criação de centros de tratamento de veículos fora de uso, que comercializassem peças de veículos com procedência e rastreabilidade, a um custo competitivo, tiraria o apelo forte contra os desmanches ilegais, que são os principais destinos dos veículos roubados e furtados no País.

Para se ter uma ideia, o índice de roubo e furto de veículos na cidade de Buenos Aires caiu 70% com a consolidação do centro argentino de tratamento de peças.

ABRAMET

VIII Congresso Brasileiro
SOBRE ACIDENTES E MEDICINA DE TRÁFEGO

NA DIREÇÃO DA VIDA

De 3 a 5 de setembro de 2009
Local: Ouro Minas Palace Hotel
Belo Horizonte - MG

Estudar e refletir sobre o tráfego como meio de promover a saúde em nossa sociedade. A Medicina de Tráfego é o primeiro passo para construir um ambiente seguro no trânsito, com o objetivo de fazer com que o homem siga na direção da vida.

6 de setembro de 2009, prova para obtenção do Título de Especialista em Medicina de Tráfego.

Apoio:

AMB Associação Médica Brasileira

CFM Conselho Federal de Medicina

CESVI BRASIL Centro de Experimentação e Segurança Viária

Realização:

ABRAMET

Informações: **www.congresso.abramet.com.br** - Vanda de Oliveira - vanda@abramet.org.br - (11) 2137.2700

Por
ALEXANDRE CARVALHO DOS SANTOS Editor

Crise?

Apesar da crise mundial, primeiro trimestre da indústria de veículos mescla números positivos com negativos

Nem só de más notícias vive a economia nesses tempos de crise econômica mundial. A indústria de veículos, certamente um dos setores mais afetados, ainda assim teve aumento nas vendas de veículos durante o primeiro trimestre de 2009 em relação ao mesmo período de 2008. Foram 668.262 veículos novos licenciados entre janeiro e março contra 647.950 do ano passado.

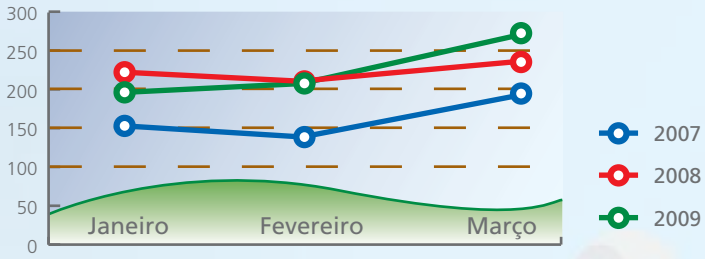
Houve queda nas vendas de veículos nacionais (- 0,6%), mas o crescimento nas vendas de importados (29,4%) compensou. O ponto negativo ficou por conta das exportações: forte queda de mais de 52% nas exportações de veículos montados e desmontados.

Confira, a seguir, estes e outros números relacionados ao primeiro trimestre da indústria brasileira de veículos.

Vendas no 1º trimestre – nacionais e importados

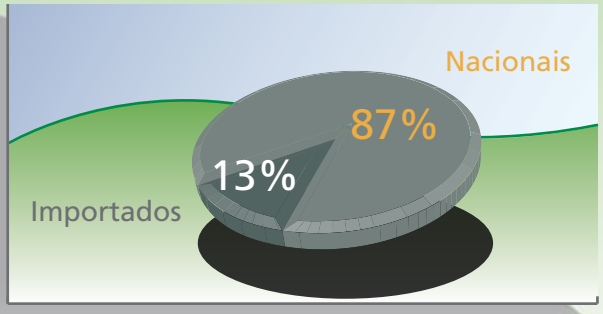
Em milhares de unidades.
Fonte: Anfavea

Evolução nos últimos anos



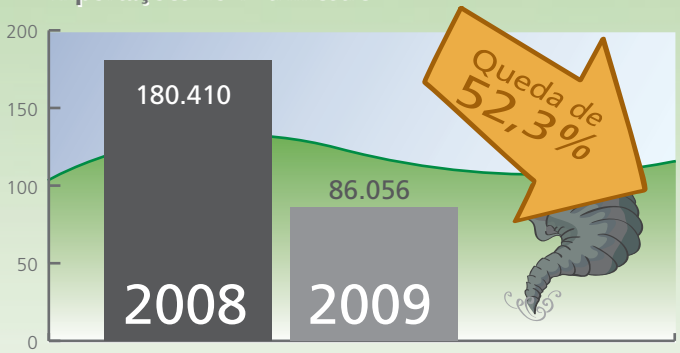
Em milhares de unidades.

Participação dos importados nas vendas



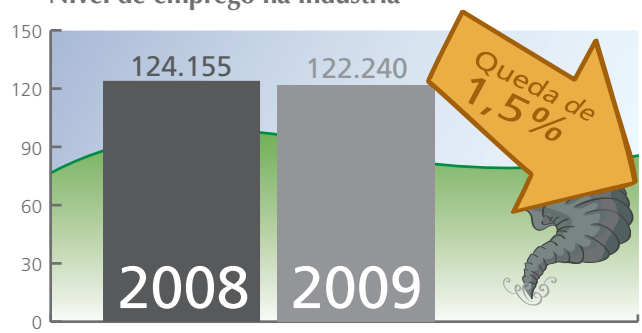
Em porcentagem.

Exportações no 1º trimestre



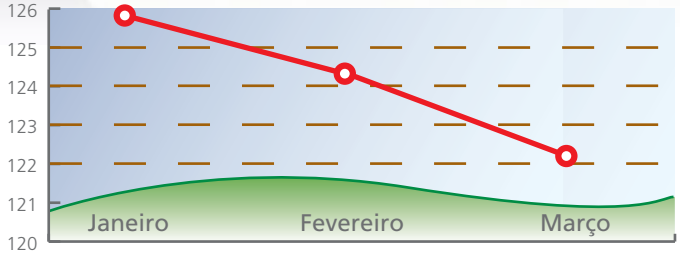
Em milhares de unidades.

Nível de emprego na indústria



Em milhares de unidades.

Emprego: queda em 2009



Em milhares de pessoas.

Por
ALEXANDRE CARVALHO DOS SANTOS Editor
JOSÉ ANTONIO OKA Segurança Viária

Mudanças no Código de Trânsito Brasileiro

Divulgação

Rita Camata

deputada federal

"A frota de veículos aumentou muito desde a sanção do CTB e isso, sem dúvida, requer novas medidas. O planejamento é essencial"

O Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, criado em setembro de 2007, reúne-se desde fevereiro do ano passado com a tarefa de discutir um anteprojeto de lei que altera dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e acrescenta outros. Esse anteprojeto foi submetido à consulta pública no período de 1º de janeiro a 3 de março de 2008, mediante a publicação no site do Ministério da Justiça. Com pequenas modificações, o texto foi apreciado na forma do Projeto de Lei nº 2.872, apresentado pelo deputado Carlos Zarattini, e que contou com a deputada Rita Camata como relatora.
Uma das vozes que mais têm se erguido em favor das questões do trânsito seguro em Brasília, a deputada recebeu sugestões da área de Segurança Viária do CESVI, também visando ao aperfeiçoamento do código, e atendeu à Revista Cesvi para comentar sobre as relações entre a legislação e a segurança no trânsito na entrevista a seguir.

Nesse período de vigência do Código de Trânsito Brasileiro, muitos projetos de lei têm sido apresentados para alterá-lo, mas nem sempre com um conteúdo que contribuísse para o seu aperfeiçoamento. Como, na sua opinião, o PL 2872/08 se diferencia, propondo um aperfeiçoamento real?
O texto é bastante abrangente e fruto de um amplo debate promovido com vários setores da sociedade civil, do Governo e dos diversos órgãos de trânsito. Acredito que as alterações vêm ao encontro de nossa expectativa de propiciar a segurança no trânsito sem focar unicamente na questão das penalidades, mas também na fiscalização e educação para o trânsito.

Quais pontos do projeto merecem destaque?
Vários são os pontos trazidos pelo projeto e, outros, incorporei ao substitutivo. Destaco alguns como a exigência da placa dianteira para veículos de duas e três rodas, após dois anos da publicação da lei. Estendemos a aplicação de multa ao proprietário de veículo, pessoa física não habilitada, que deixa de apontar o condutor infrator e não pode ser apenado com a pontuação pertinente. Ampliamos o período probatório da permissão para dirigir de um para dois anos, como medida de cunho educativo. Concordamos com a sugestão de se proibir o transporte de criança menor de dez anos em motocicleta, motoneta e ciclomotor, que sem dúvida assegura maior segurança à criança. A idade mínima atual é de sete anos. As faixas de velocidade para auferir seu excesso deixam de ser determinadas em porcentagem, passando para "quilômetros por hora". Várias infrações sofreram alterações para agravar as penalidades e eliminamos todos os valores ainda expressos em UFIR no CTB, convertendo-os para reais.

Como avalia que será a discussão do projeto na Comissão de Viação e Transportes e no plenário do Congresso?
O projeto traz várias alterações polêmicas, mas tenho a convicção de que o texto avança. Espero que os demais membros da Comissão de Viação e Transportes tenham esta mesma compreensão e possamos aprovar o texto o mais breve possível. Estou certa de que se a aprovação for por unanimidade na CVT e fruto de um amplo consenso, a matéria será bem recebida pelo Plenário da Câmara dos Deputados.

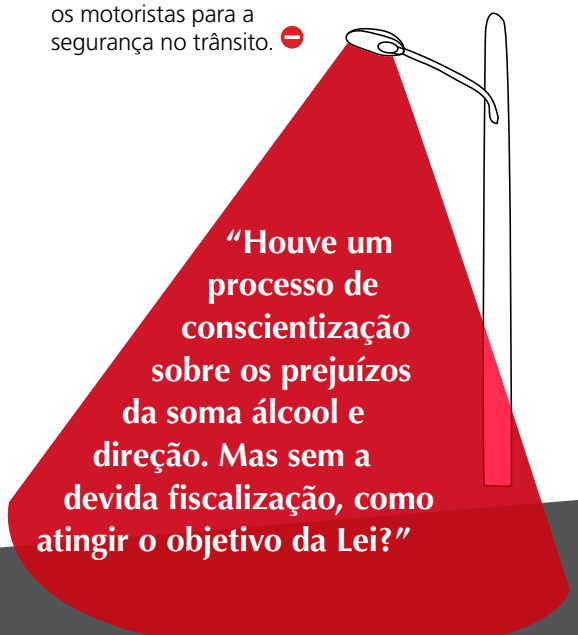
Após mais de dez anos de vigência do Código de Trânsito Brasileiro, quais os maiores avanços conquistados para a segurança de nossas vias?
Acredito que as alterações que mantiveram o equilíbrio entre a segurança, a educação e a penalização foram bem vindas. Fui Secretária Estadual de Transportes no Espírito Santo e sei que não se resolve o problema com o foco único na ampliação das multas. É fundamental olhar o todo do problema e também investir em medidas preventivas. A "Lei Seca" é um bom exemplo. A multa é elevada. Houve um processo de conscientização sobre os prejuízos da soma álcool e direção. Mas sem a devida fiscalização, como atingir o objetivo da Lei?

A deputada já recebeu propostas do CESVI de alterações para o CTB? Como avalia a necessidade de que o País planeje suas ações de segurança no trânsito estabelecendo metas, prazos e responsabilidades, como sugere o CESVI?
Como relatora do PL 2.872/2008, recebi diversas sugestões, inclusive durante a reunião de audiência pública que debateu a matéria na CVT. A frota de veículos aumentou muito desde a sanção do CTB e isso, sem dúvida, requer novas medidas. O planejamento é essencial e defendo que haja prioridade nos investimentos para a área do trânsito. As estradas precisam oferecer condições de segurança para circulação dos veículos, a fiscalização precisa ser rigorosa, e os condutores devem ser orientados. Para tanto, devemos, sim, ter um planejamento estratégico com divisão de responsabilidades, e metas e prazos claros.

Gostaria de fazer mais algum comentário sobre esta questão dos acidentes de trânsito no Brasil e as discussões em andamento no Congresso?
O que vemos é que todos os esforços e as atualizações promovidas ainda são insuficientes, pois o custo econômico e social do alto número de acidentes, dos mortos e sequelados, é demasiadamente alto em nosso país. Volto a insistir na necessidade de analisarmos o problema do trânsito como um todo. Temos a oportunidade de, decorridos dez anos da vigência do CTB, promover mudanças importantes que, com certeza, farão diferença para a segurança, saúde e paz no trânsito. Não é exagero dizer que assistimos a uma carnificina em nossas rodovias. O aumento do número de acidentes neste último feriado é uma realidade a ser enfrentada. O Congresso dará um passo importante aprovando o PL 2.872/08. Sei que há resistências, mas a legislação precisa responder a uma justa demanda que é de toda a sociedade.

De uma forma geral, a prevenção aos acidentes de trânsito é um tema que conquista a atenção do Poder Legislativo?
Há um grupo de parlamentares que se debruça sobre o tema e o considera prioritário, mas não vejo o apelo que outras áreas despertam. Temos uma Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, que trabalha de maneira suprapartidária e que teve atuação destacada quando da tramitação do projeto que culminou com a sanção da Lei Seca. Creio que este comprometimento é essencial, e temos dado exemplos de que é possível avançar nesta área quando conseguimos debater as alterações necessárias e mobilizar todos os setores envolvidos. Lembro, no entanto, que nem sempre a falha é da Lei. Cito como exemplo a destinação do percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito, que deveria ser destinado à segurança e educação de trânsito. É imperiosa a realização de campanhas educativas permanentes dirigidas a públicos específicos. Os recursos para tanto estão legalmente previstos. Não há vácuo na legislação neste sentido, mas falta estabelecer o tema como uma prioridade de governo.

Qual sua opinião sobre a "Lei Seca" (11.705/08), que estabelece "alcoolemia zero" para quem vai dirigir?
Defendi o projeto e apresentei emendas para aperfeiçoá-lo. Ressalto que é de suma importância, a divulgação e esclarecimentos sobre a lei, bem como o treinamento dos policiais e agentes de trânsito, a aquisição de bafômetros, além de uma campanha permanente de educação. Acompanhei os resultados positivos da medida, o que comprova que houve uma mudança de comportamento, uma conscientização sobre os riscos de dirigir sob o efeito de qualquer concentração de álcool. Mais do que aumentar o número de multas, devemos educar os motoristas para a segurança no trânsito.



Por
PAULO ROBERTO WEINGÄRTNER JR. Certificação

Rastreadores X Sinistralidade

Características e funcionalidades das novas tecnologias

As vulnerabilidades dos equipamentos rastreadores estão cada vez mais à mostra para os criminosos, que já se atualizaram quanto às tecnologias existentes, inibindo a ação de gerenciadores de transporte. O que fazer num cenário como este?
Parece clara, a necessidade de atualização dos sistemas de rastreamento e das ações a serem tomadas. Trata-se não somente de acrescentar sensores ou atuadores nos equipamentos embarcados, mas também de uma mudança em todo o conceito que está embutido nos provedores de tecnologia, com procedimentos que auxiliam na identificação de ações não autorizadas feitas pelos veículos monitorados.
Vale, então, conhecer uma série de fatores que podem acrescentar segurança aos equipamentos embarcados, fornecendo subsídios para o bom monitoramento.

As novidades

Temos já disponíveis várias tecnologias que auxiliam na proteção de casco e carga de veículos monitorados. Por exemplo, para a proteção do veículo de transporte, existem os sensores de rotação de motor, hoje pouco usados, mas que têm como finalidade indicar ao rastreador que o veículo está em movimento.
Um sensor simples pode indicar anormalidades na inteligência embarcada, como um movimento dos eixos do veículo sem mudança de localização do GPS (ou GPS "congelado" em determinado ponto, ou com posições anormais), indício de que está havendo ação sobre o GPS do rastreador, ou um indicativo de violação do sistema GPS.
Para equipamentos que se comunicam via satélite, pode ser um indício de que houve acobertamento do comunicador de satélites, sobre a carroceria do veículo, o que impossibilita a transmissão de posições do veículo e de alertas de ação. Logicamente que se faz necessário um estudo para a adoção deste componente e de procedimentos que o rastreador tomará frente a violações deste tipo, pois há obstáculos de trajeto que podem provocar o mesmo efeito, como a passagem do veículo por túneis.

Contra a violação

Dispositivos antiviolação são sensores instalados em painéis, componentes e coberturas que estejam em região próxima ao rastreador, para informar ao equipamento sobre ações de desmontagem de painéis, visando a atingir a região em que o equipamento está instalado. Desta forma, o equipamento pode ter programado ações que deverão ser realizadas, como o bloqueio do veículo, caso haja esta violação. Imediatamente ao evento constatado pelo equipamento, ele deve enviar à central de monitoramento ou rastreamento uma comunicação que evidencia a ação.
Outro componente que possibilita um controle de segurança do veículo é o sensor de desconexão do chicote do rastreador. Muitos equipamentos atualmente dispõem de antena de comunicação celular interna ao módulo, o que possibilita a pronta comunicação com a central quanto à ação de desconexão de ações como esta, possibilitando ao gerenciador de transporte assumir posturas quanto à ação.

Redundância na localização

Algo que tem se multiplicado no transporte é a inserção de mais um módulo no veículo ou no implemento rodoviário que o veículo transporta, visando à redundância de localização do auto monitorado.

Este equipamento redundante pode ou não deter bloqueio do veículo, porém tem-se optado cada vez mais por não ter o bloqueio, o que facilita a ocultação do equipamento, que somente irá requerer alimentação da parte elétrica do veículo. O bloqueio redundante também se faz válido, uma vez que aumenta a complexidade do sistema, sendo que o criminoso vai demorar mais para desarmar o equipamento.

Quanto ao bloqueio, não é recomendado que a ignição seja a primeira opção, pois pode causar o desligamento total de componentes básicos do veículo, como direção assistida e sistema de freios, podendo causar acidentes.

Quanto à ligação do cavalo mecânico ao implemento rodoviário tracionado, a novidade fica por conta do desengate de carreta por resistência, que passa a ser incorporado como componente inteligente, diante do fato de que os sensores atuais de desengate utilizam conceitos de continuidade de energia elétrica simples nas próprias tomadas de engate. Caso seja arrancada a tomada da estrutura do implemento rodoviário, para engatá-lo em outro cavalo mecânico, não haverá a perda de sinal do sensor de desengate, desta forma não caracterizando a violação do sensor. Com o sensor de desengate por resistência, o sistema embarcado passa a ler a resistência oferecida pelas lâmpadas da carreta, descartando a necessidade de instalação de outro chicote de engate tipo "mão-de-amigo", sendo utilizado o chicote de conexão original do veículo para o implemento. Obrigatoriamente, para a troca de cavalo mecânico, o chicote de conexão das lanternas deve ser desconectado, e o equipamento passa a verificar a carreta, o que aciona a violação do sistema. Vale ressaltar que é necessária a adoção do sistema com precaução, haja vista que se lida com as conexões originais do veículo e interfere-se onde está havendo trafego de corrente elétrica.

Trava de quinta-roda

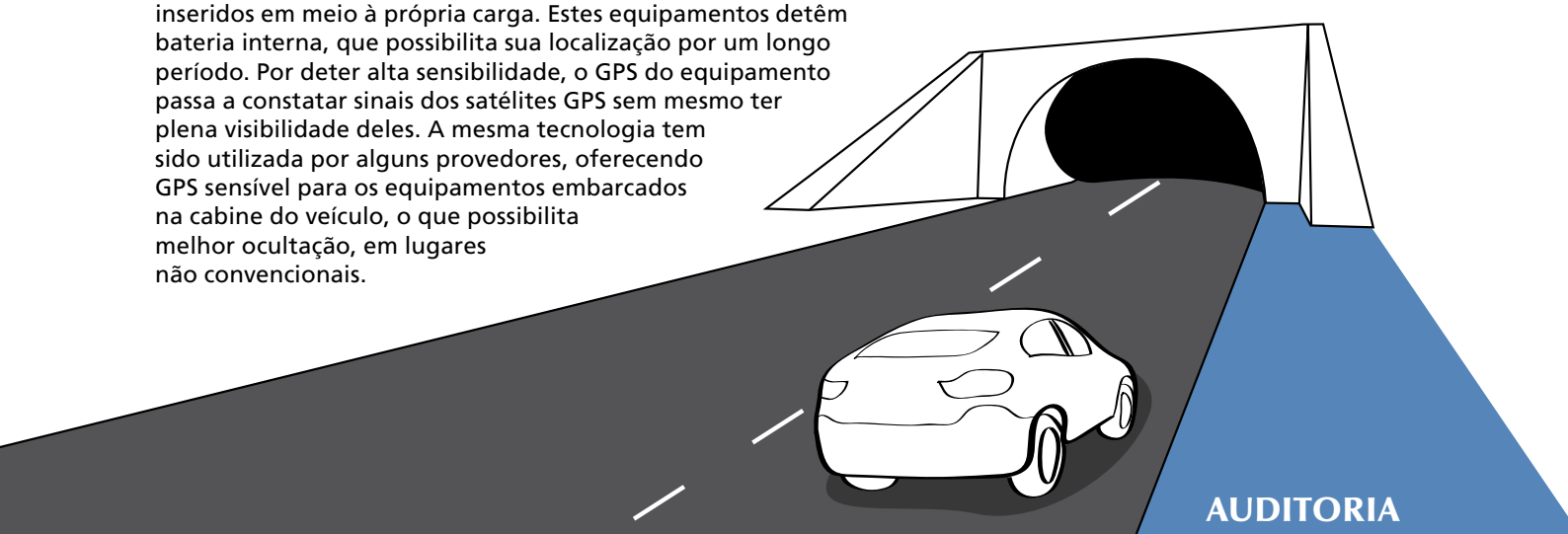
A trava de quinta-roda é um atuador que causou muita controvérsia no início de sua adoção no mercado, e também é algo que não é tão novo; contudo, sua adoção com critérios auxilia na redução da sinistralidade. Esta trava atua diretamente no engate da quinta-roda com o pino-rei da carreta, ponto onde ocorre a articulação entre estes dois veículos rodoviários, travando o acionamento do componente "Gavião" por parte de pessoa não autorizada. Se não houver o acionamento do atuador, torna-se muito difícil realizar o desacoplamento do veículo trator da carreta com este sistema, haja vista que o componente atuador fica em ponto inacessível se não houver desmontagem completa da quinta-roda do chassi do caminhão, que consome muito tempo.
Isto também é um ponto negativo para eventual defeito que ocorrer neste sistema, uma vez que é necessário parar a carreta e o cavalo mecânico para a remoção deste sistema. Contudo, para segurança de casco, torna-se algo muito interessante, em função da dificuldade de desacoplamento.
No caso da adoção deste sistema, sua adaptação na quinta-roda deverá ser realizada por pessoal treinado e autorizado pelos fabricantes, já que a implantação deste bloqueio sem critérios pode prejudicar ou avariar a quinta-roda, que é um item caro do veículo.

No meio da carga

Para a carga, muitos gerenciadores de transporte têm utilizado equipamentos redundantes de alta sensibilidade, inseridos em meio à própria carga. Estes equipamentos detêm bateria interna, que possibilita sua localização por um longo período. Por deter alta sensibilidade, o GPS do equipamento passa a constatar sinais dos satélites GPS sem mesmo ter plena visibilidade deles. A mesma tecnologia tem sido utilizada por alguns provedores, oferecendo GPS sensível para os equipamentos embarcados na cabine do veículo, o que possibilita melhor ocultação, em lugares não convencionais.

Procedimentos

Um ponto muito importante, porém frequentemente ignorado, é o constante acompanhamento da frota com equipamento embarcado. Observa-se no mercado que muitos provedores não verificam periodicamente se o equipamento embarcado está realizando seus reportes normalmente, se estes estão com o funcionamento adequado de todas as funções, ou até mesmo se está habilitado. Na falta destes procedimentos, quando da necessidade de intervenção do veículo, o equipamento não responde, pois está com seu funcionamento inadequado, ou não transmite posições precisas. Assim, fica muito prejudicada a ação contra marginais, sendo que a lição de casa não foi realizada.
Para as seguradoras, que confiam as cargas e cascos aos rastreadores, cabe realizar auditorias constantes de seus provedores de tecnologia e de gerenciadores de transporte, pois estes são os responsáveis por atuar sobre o equipamento e garantir seu pleno funcionamento. Também é necessário utilizar critérios na adoção de sistemas, não somente comerciais, mas também funcionais. Cabe investir para ter bom retorno.



CORRIDA CONTRA A CRIMINALIDADE

Note que os itens tratados nesta matéria visam a dificultar ações marginais, porém não barram o aprimoramento por parte dos marginais, que por vezes ocorre em velocidade extraordinária.
Estamos em tempo de transição. O rastreador é uma boa ferramenta para segurança, mas não tem sido utilizado da melhor forma. Se não houver mudanças nas filosofias de monitoramento e rastreamento de mercado, para provedores de tecnologia, para gerenciadores de transporte e seguradoras, com incremento de tecnologia junto aos equipamentos disponíveis no mercado e adoção de procedimentos de acompanhamento, corre-se o risco do descrédito dos equipamentos rastreadores aplicados para segurança, arriscando até mesmo a sustentação deste mercado.

AUDITORIA

O CESVI BRASIL realiza auditorias de provedores de tecnologia para as seguradoras por meio de sua Auditoria de Funcionamento de Rastreadores para Seguradoras. Caso tenha interesse em conhecer mais sobre o produto, entre em contato com Glauber Franco, pelo telefone (11) 3948-4809 ou pelo e-mail gfranco@cesvibrasil.com.br

Livro aborda rastreamento de veículos

A Editora Oficina de Textos lançou o livro 'Rastreamento de Veículos', de autoria de Marcos Rodrigues, Carlos Eduardo Cugnasca e Alfredo Pereira de Queiroz Filho.

A publicação serve como material de referência para os profissionais envolvidos na área de ITS ("Inteligent Transportation Systems") e, em particular, com o rastreamento de veículos e suas variadas aplicações. "Procuramos abordar com clareza aspectos essenciais do rastreamento de veículos, explorando as tecnologias de posicionamento e comunicação. Aspectos associados à infraestrutura de informática são discutidos de forma madura", explica Marcos Rodrigues, um dos autores.

Mais informações: www.ofitexto.com.br

Rastreamento na Stock Car

Empresa que atua na recuperação de veículos, a Tracker do Brasil é o rastreador oficial da Stock Car 2009. "Com isso, a empresa transmite para a categoria toda sua tecnologia em monitoramento de veículos", afirma Fredy Zuleta, presidente da Tracker.

Além de realizar o rastreamento, a empresa desenvolverá, ao longo do ano, juntamente com a Vicar, organizadora do campeonato, novos estudos sobre o comportamento e o desgaste dos carros e de seus componentes.

A Tracker ainda patrocina o carro pilotado por Felipe Maluhy, da equipe Avallone Stock Car, que ilustra esta notícia.

Divulgação

Treinamento reconhecido

Confira o agradecimento espontâneo do gerente de projetos da Renavemts, Tallys Antonio Rodrigues Ribeiro, relacionado ao treinamento de "Instalação de bloqueadores e rastreadores" ministrado pelo CESVI BRASIL:

"O treinamento sem dúvida enriquecerá os conhecimentos de nossos instaladores, operadores de central de monitoramento, vistoriadores, responsáveis pelo estoque e logística, assim como o pessoal do nosso setor de desenvolvimento. Parabenizo o instrutor Bartolomeu pela didática e conhecimentos transmitidos à nossa equipe, pois todos gostaram do treinamento e elogiaram muito a forma com que ele foi conduzido. Para todos, foi uma satisfação conhecê-lo."

Desempenho de rastreadores ganha avaliação

Em um estudo desenvolvido pelo CESVI, pelo qual foi avaliada a efetividade dos sistemas de rastreamento em veículos e caminhões de alto valor de mercado e com alta incidência de roubo e furto, constatou-se que 87% dos equipamentos estavam ativos nos veículos avaliados.

Do percentual total ativo, correspondente a aproximadamente 178 veículos e caminhões, 43% dos equipamentos instalados não tinham condições de informar o posicionamento destes. E o percentual restante, em sua maioria, tinha a informação do último posicionamento com mais de 20 dias.

No sentido de atuar para a redução de falhas, o CESVI está lançando um novo serviço: avaliação de performance de rastreadores e bloqueadores. O objetivo é realizar uma análise profunda das causas de situações, como as citadas acima, evidenciando os motivos pelos quais ocorrem e agindo para que a cadeia de eventos indesejáveis seja quebrada, por meio da atuação conjunta das seguradoras e seus fornecedores.

Os veículos e caminhões analisados possuem um valor médio de mercado de R$ 150 mil cada. Se fosse considerada somente a indenização integral por roubo ou furto dos veículos que não têm condições de serem localizados, a seguradora detentora dessa carteira poderia ter um prejuízo de nada menos que 26 milhões e 700 mil reais.

E mesmo que fosse considerado apenas 10% desse valor, ainda seriam 2 milhões e 670 mil reais em prejuízo não recuperável, sem contar o percentual em que o posicionamento do veículo é fornecido com um atraso de 20 dias, o que levaria a valores ainda mais onerosos.

É importante lembrar que equipamentos sem posicionamento ou com tempo excessivo sem comunicação podem apresentar desde simples falhas, como áreas sem cobertura da tecnologia, até falhas com deficiências de hardware, além de procedimentos inadequados de instalação.

Sistemas aprovados

RASTREADORES

EMPRESA	EQUIPAMENTO	TIPO DE LOCALIZAÇÃO	COMUNICAÇÃO	TELEFONE
3S Rastreadores	3S Smart	GPS	GSM/GPRS	(11) 4186-9696
3T Systems	3TMV10	GPS	GPS/GPRS	(11) 2125-8383
Alarcom	MTC 500 STD	GPS	GSM/GPRS	(19) 3671-5896
Alfa Satcom	Alfa Track	GPS	GSM/GPRS	(21) 2771-9152
Almeida & Bertolucci	Autocargo GPRS	GPS	GSM/GPRS	(19) 3682-9057
Bergmann	E-Finder (GSM)	GPS	GSM/GPRS	(21) 2543-1100
BFK	FOX SAT	GPS	GSM/GPRS	(11) 3884-6421
Bysat	Kit Bysat	GPS	GSM/GPRS	(31) 3421-4401
CarSystem	CarSystem	GPS	GSM/GPRS	(11) 5645-5000
Celtec	Autogarco GPRS	GPS	GSM/GPRS	0800-600-3800
Cerruns	Scorpion	GPS	GSM/GPRS	(11) 5061-7133
Corpvs	Corpvs-500	GPS	GSM/GPRS	(85) 3477-2121
Commandersat	Módulo AVL CMD 400	GPS	GSM/GPRS	(67) 3421-3421
Controlsat	CONTROLCELL 4000	GPS	GSM/GPRS	0800-707-1287
CSN	Autocargo GPRS	GPS	GSM/GPRS	(85) 3253-5577
EBR	Renatrack	GPS	GSM/GPRS	(41) 3078-6626
Engerisc	Autocargo GPRS	GPS	GSM/GPRS	(11) 3284-7699
Global Service	GS-Tracking	GPS	GSM/GPRS	(19) 3641-3954
Global Tech	GT 500 GPRS MAX	GPS	GSM/GPRS	(11) 5053-7100
GM	Chevistar	Radiofrequência	Radiofrequência	0800-11-7172
Golsat	Golsat CAR/FROTA	GPS	GSM/GPRS	(43) 3315-9500
GuardOne	Rastreador GuardOne	GPS	GPRS	0800-707-4411
HPS	Modem GPS/GPRS	GPS	GSM/GPRS	(62) 3701-9080
Ipanema	Autocargo GPRS	GPS	GSM/GPRS	(61) 3035-1500
Ituran	Kit Ituran S-GPRS	GPS	GSM/GPRS	(11) 5185-9000
J Vaz	MTC-400	GPS	GSM/GPRS	(11) 2090-9200
Lock System	Rastreador Lock System	GPS	GSM/GPRS	(11) 3683-4513
Locsat	LOCSAT/ AVL/ GPS V	GPS	GSM/GPRS	(61) 3202-6041
Logikos	LR 800	GPS	Nextel	(21) 3328-2989
MF	Renatrack	GPS	GSM/GPRS	(71) 2108-2688
OnixSat	JaburSat Car	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700
OnixSat	Onixsmart GPRS	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700
Plantão	Autocargo GPRS	GPS	GSM/GPRS	(31) 3319-7800
Porto Seguro	DAF V	GPS	GSM/GPRS	(11) 3366-8605
Pósitron	Rastreador Fittipaldi	GPS	GSM/GPRS	0800-770-3778
Pósitron	Rastreador GSM	GPS	GSM/GPRS	0800-770-3778
Pósitron	RT 120	GPS	GSM/GPRS	0800-770-3778
Prodetech	Pro Auto	GPS	GSM/GPRS	(11) 5083-1666
Rav Tech	MTC-500	GPS	GSM/GPRS	(31) 2526-5445
Sascar	Sascar GSM	GPS	Celular GSM	0300-789-6004
Sascar	Sascar Loc	GPS	Radiofrequência	0300-789-6004
Sat Company	GP Sat	GPS	GSM/GPRS	(11) 2271-0000
Satnet	Rastreador GSM Satnet	GPS	GSM/GPRS	(11) 5645-4040
Sbtec	WT 5000	GPS	GSM/GPRS	0800-604-0200
Segsat	GSM Plus	GPS	GSM/GPRS	(81) 2125-2626
Servnac	Autocargo GPRS	GPS	GSM/GPRS	(85) 4009-1915
Sidartec	MPA 35i	GPS	GSM/GPRS	(21) 3296-5262
SIM	Simtrack	GPS	GSM/GRPS	(11) 2199-0701
Skytrack	Skytrack-Net 1.0	GPS	GSM/GPRS	(11) 4062-5333
SpySat	SpySat GSM	GPS	GSM/GPRS	(11) 2199-4455
Staytrack	Staytrack I	GPS	GSM/GPRS	(79) 3046-8850
STV	Chipsat	GPS	GSM/GPRS	(51) 3358-1400
Suhai	MTC-400	GPS	GSM/GPRS	(11) 3058-3350
Telecom Track	Telecom Track	GPS	GSM/GPRS	(31) 2103-1700
Teletrim	Teletrim Rastreador GSM	GPS	GSM/GPRS	0800-888-7500
Top Safe GSR	Autocargo GPRS	GPS	GSM/GPRS	(51) 3553-3500
Totalsat	TS Blocker 4000	GPS	GSM/GPRS	(41) 2109-7709
Tracker-Lojack	Tracker Monitor Plus	GPS + RF	GSM/GPRS	0800-11-7172
Tracker-Lojack	Lojack VLU III	Radiofrequência	Radiofrequência	0800-11-7172
Unitrac	Unitrac GSM	GPS	GSM/GPRS	(21) 2189-8080
VGN Security	MINI	GPS	GSM/GPRS	(51) 3325-5070
W Solution	MTC 500 Lite	GPS	GSM/GPRS	(21) 2128-0900
Wise Track	FMS - W	GPS	GSM/GPRS	(11) 3895-8012

BLOQUEADORES

EMPRESA	EQUIPAMENTO	TIPO DE SINAL	TELEFONE
Car System	Bloqueador Car System NS	Pager	(11) 5645-5000
Sat Net	Bloqueador Sat Net NS	Pager	(11) 5645-4040
Teletrim	Teletrim Bloqueador	Pager	0800-888-7500

LOCALIZADORES

EMPRESA	EQUIPAMENTO	TIPO DE LOCALIZAÇÃO	COMUNICAÇÃO	TELEFONE
Ituran	Kit Ituran RF	Radiofrequência	Radiofrequência	(11) 5185-9000
X3	X3	Triangulação de antenas	Triangulação de antenas	(11) 2177-1477

SISTEMAS PARA CAMINHÕES

EMPRESA	EQUIPAMENTO	TIPO DE LOCALIZAÇÃO	COMUNICAÇÃO	TELEFONE
3S Rastreadores	3S Smart	GPS	GSM/GPRS	(11) 4186-9696
Autosat	Autosat Plataforma Híbrida	GPS	GSM/GPRS	0800-775-1155
Autosat	Autosat Plataforma Híbrida	GPS	GSM/ORBCOMM	0800-775-1155
BFK	Fox Sat	GPS	GPRS	(11) 3884-6421
Brasiltrack	BTC - 4000	GPS	GPRS	(31) 3224-5544
Bysat	Kit Bysat Híbrido	GPS	GPRS/Inmarsat D+	(31) 3421-4401
Celtec	Autocargo GPRS DPlus	GPS	GPRS/Inmarsat D+	0800-600-3800
Cielo	Cielocel GPS GS8	GPS	GSM/GPRS	(54) 3312-3399
Commandersat	Módulo AVL CMD 400	GPS	GSM/GPRS	(67) 3421-3421
Controlsat	Controlcell Flex	GPS	Inmarsat C	0800-707-1287
Corpvs	Corpvs-500	GPS	GSM/GPRS	(85) 3477-2121
HPS	HPS Dual (Híbrido)	GPS	GSM/Inmarsat D+	(62) 3701-9080
Ituran	Kit Ituran 5044	Triangulação	Radiofrequência	(11) 5185-9000
Ituran	Kit Ituran S-GPRS	GPS	GSM/GPRS	(11) 5185-9000
Ituran	Kit Ituran RF	GPS	Radiofrequência	(11) 5185-9000
Lince	Lincel	GPS	GSM/GPRS	(48) 3045-4500
Lince	Linsat	GPS	GSM/Inmarsat D+	(48) 3045-4500
MF	Renatrack Carga	GPS	GPRS/Inmarsat D+	(71) 2108-2688
Omnilink	4454	GPS	GSM/GPRS	(11) 4196-1100
Omnilink	Speed 50	GPS	GPRS/Inmarsat D+	(11) 4196-1100
Omnilink	Light	GPS	GSM/GPRS	(11) 4196-1100
Omnilink	Flex 60	GPS	GPRS/Inmarsat D+	(11) 4196-1100
Omnilink	454	GPS	GSM/GPRS	(11) 4196-1100
Omnilink	4464	GPS	GPRS/Inmarsat D+	(11) 4196-1100
Omnilink	4484	GPS	GPRS/Iridium	(11) 4196-1100
Onixsat	Onixsmart Híbrido	GPS	GPRS/Inmarsat D+	(43) 3371-3700
Onixsat	JaburSat City Light	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700
Onixsat	JaburSat City	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700
Onixsat	JaburSat III	GPS	GPRS/Inmarsat D+	(43) 3371-3700
Onixsat	JaburSat II	GPS	Inmarsat D+	(43) 3371-3700
Onixsat	JaburSat Sky	GPS	Inmarsat D+	(43) 3371-3700
Onixsat	Onixsmart GPRS	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700
Pósitron	RT 120	GPS	GSM/GPRS	0800-770-3778
Prodetech	Pro Carga	GPS	GSM/GPRS	(11) 5083-1666
Sascar	Sascarga Sat	GPS	GPRS/Inmarsat D+	0300-789-6004
Sascar	Sascarga	GPS	GSM/GPRS	0300-789-6004
Segminas	Segcar	GPS	GSM/GPRS	(31) 2128-0808
Segsat	GSM Plus	GPS	GSM/GPRS	(81) 2125-2626
Sitrack	ITD 700	GPS	GSM/GPRS	(31) 3272-1851
Sitrack	ITD 800	GPS	GPRS/Inmarsat D+	(31) 3272-1851
Teletrim	Teletrim Rastreador Cargo	GPS	GSM/GPRS	0800-888-7500
Tracker-Lojack	Tracker Monitor Plus	GPS	GSM/GPRS	0800-11-7172
Veltrac	MFO/CITY	GPS	GSM/GPRS	(43) 2105-5000
Webtrack	WTB	GPS	GSM/GPRS	(21) 2973-1010

SISTEMAS PARA MOTOCICLETAS

EMPRESA	EQUIPAMENTO	TIPO DE LOCALIZAÇÃO	COMUNICAÇÃO	TELEFONE
Car System	Bloqueador Car System Moto	-	Pager	(11) 5645-5000
Global Tech	GT 500 GPRS MAX	GPS	GSM/GPRS	(11) 5053-7100
Sat Net	Bloqueador SAT NET Moto	-	Pager	(11) 5645-4040
Teletrim	Teletrim Bloqueador	-	Pager	0800-888-7500
Teletrim	Teletrim Rastreador Moto	GPS	GSM/GPRS	0800-888-7500
Tracker-Lojack	VLU	Radiofrequência	Radiofrequência	0800-11-7172

Desempenho em capotamento é tema de ranking

O IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) lançou um ranking relacionado à segurança do veículo: desta vez, classificando a força do teto do veículo. Segundo o centro de pesquisa, a intenção do novo ranking é ajudar os consumidores a escolher modelos que os protegerão melhor no caso de um capotamento. "Acreditamos que nossos testes de força do teto conduzirão a uma melhora significativa na proteção contra capotamentos, da mesma forma que nossos programas de impactos frontais e laterais fizeram", afirma Adrian Lund, presidente do instituto.

Ele lembra que as pessoas morrem em capotamentos quando os veículos rolam, seus tetos colidem com o chão, deformam-se e as pessoas são esmagadas. Tetos mais fortes se deformam menos, reduzindo o risco dos ocupantes se machucarem. Além disso, tetos fortalecidos ajudam a evitar que os ocupantes sejam arremessados para fora do veículo, porque a deformação de tetos mais fracos permite que as janelas, parabrisas e portas se abram com mais facilidade durante o impacto.

Qualquer veículo pode capotar em um acidente, mas o risco é maior em alguns tipos de automóveis. Segundo o IIHS, cerca de 25% das mortes em acidentes de trânsito são decorrentes de capotamentos, mas, para utilitários esportivos, esta porcentagem passa para 59%. Sistemas de controle eletrônico de estabilidade contribuem para evitar o capotamento. Se o capotamento ocorre, air-bags laterais são capazes de minimizar ferimentos e, de qualquer forma, o uso do cinto de segurança é fundamental.

Na avaliação realizada pelo IIHS, o modelo Tiguan, da Volkswagen, obteve a melhor classificação de um total de 12 veículos analisados. Nesta primeira fase de testes, o instituto avaliou apenas SUVs (utilitários esportivos) pequenos. Dos 12, apenas quatro obtiveram boas classificações. O modelo Sportage, da Kia, ficou com a pior classificação.

Uma boa posição no ranking de força de teto passou a ser critério para a premiação de veículos seguros realizada pelo IIHS, o "Top Safety Pick", já valendo para 2010. Esta é a segunda vez que os critérios se tornaram mais rígidos desde que os primeiros veículos foram premiados, em 2005. No ano retrasado, a disponibilidade de controle de sistema eletrônico se tornou exigência básica.

Visibilidade testada na Austrália

Assim como é feito pelo CESVI BRASIL, o NRMA Insurance, centro de pesquisa australiano ligado à seguradora IAG, criou um ranking que classifica veículos de acordo com a visibilidade proporcionada ao motorista. Seu "Car Blind Spot Ratings" tem a intenção de demonstrar como o design de alguns carros reúne áreas cegas que reduzem a visibilidade do motorista, especialmente em cruzamentos e rotatórias.

Segundo Robert McDonald, presidente do NRMA, as montadoras têm tido dificuldades em combinar segurança com visibilidade. Tanto que mais de 80% dos carros testados conseguiram apenas uma ou duas estrelas na classificação, de um total de quatro. "O design moderno tem aprimorado a segurança dos veículos de forma significativa nos últimos anos", aponta McDonald, "mas os fabricantes precisam ajudar os fabricantes nas estradas, criando um equilíbrio melhor entre segurança na colisão e visibilidade proporcionada".

Pelo lado bom, o Citroën C4 Picasso e o Volkswagen Golf conseguiram classificação máxima na avaliação da NRMA ao mesmo tempo em que tiveram bons desempenhos nas análises de testes frontais da ANCAP (Australian New Car Assessment Program).

C4 Picasso bem classificado em teste

Divulgação

PETROBRAS

APRESENTA:

EDITORA Abril

Autódromo de Interlagos

QRX 2009

QUATRO RODAS EXPERIENCE 09

DÊ PARTIDA NA SUA EMOÇÃO!
DE 9 A 14 DE JUNHO

O PARQUE DE DIVERSÕES SOBRE RODAS!
ATRAÇÕES PARA TODAS AS IDADES.

TEST-DRIVE ON ROAD - TEST-DRIVE OFF ROAD - EXPOSIÇÃO DE CARROS ANTIGOS - VEÍCULOS MILITARES
QUADRICICLOS - SEGWAY ON ROAD - CIRCUITO BIKE PARA CRIANÇAS - GLOBO DA MORTE E MUITO MAIS.

Acesse www.qrx.com.br e saiba mais sobre o evento.

APRESENTADOR: PETROBRAS

PATROCINADORES: RENAULT, KIA MOTORS, NISSAN, CITROËN, TAC

APOIO: POSITRON

Por
VIVIANE VILAR DA COSTA Redatora

Seminário apresenta caminhões para seguradoras

O seminário "Cenários do Mercado de Caminhões para Seguradoras", realizado no dia 17 de março, no auditório do CESVI BRASIL, reuniu mais de cem executivos de companhias de seguros, interessados na exposição de temas relacionados ao universo dos caminhões.
O evento foi promovido pelo CERTA (Centro de Referência Técnica Automotiva), órgão de estímulo ao debate e à disseminação de conhecimento técnico, ligado ao CESVI. O intuito foi levar informações que contribuam para o aprimoramento das atividades das companhias nas diversas atividades ligadas ao seguro de caminhões. Os temas discutidos foram:

- "Eletrônica embarcada em veículos pesados", com palestra de Diego Luís Soldatti, da Scania.
- "Reparação de chassi e cabine", com palestra do consultor Fernando Haas.
- "Carretas, baús-frigoríficos e outros rebocados: Conceito, legislação e variações de modelos", com palestra de Mario Rinaldi, Silvio Melo e Rafael Marinho, da Anfir (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários).
- "Rastreamento de caminhões: Critérios para definição de sistemas de segurança", com palestra de Glauber Franco, coordenador da área de certificação do CESVI BRASIL.
- "Seguro de caminhões: Visão dos corretores de seguros", com palestra de Irineu de Almeida, diretor geral da corretora Tarraf.

Repercussão
O impacto das palestras e do debate entre os participantes sobre o público presente foi o melhor possível, como confirmam as seguintes declarações:

Fábio Leiva Messa, coordenador de sinistros de automóvel da Tokio Marine Seguradora: "Eu já havia participado do primeiro evento do CERTA, sobre o mercado de blindados, e minha impressão foi tão boa que desta vez trouxe 17 pessoas da companhia, entre profissionais de sinistros especiais, de regulação e análise. Levei as informações que recebi naquele primeiro evento para dentro da seguradora, e elas acabaram influenciando a avaliação do blindado que é feita lá atualmente. Já quanto ao evento de hoje, pareceu-me uma ótima oportunidade para discutirmos com as empresas de caminhões a complexidade das negociações entre os diversos setores envolvidos. Até sugiro que o CERTA estenda este conteúdo às reguladoras, que trabalham na ponta da atividade das companhias, tanto no que diz respeito aos caminhões quanto ao que se refere à blindagem."

Mario Rinaldi, superintendente da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) e diretor da Anfir (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários): "Este trabalho de transmitir informações para um grupo de seguradoras é de fundamental importância. Se clarear a mente de quatro executivos, já me dou por muito satisfeito, já terá valido a pena. Este encontro ainda vai render outras discussões, e mesmo grupos de trabalho, sempre de modo a ajudar as companhias em suas atividades nos aspectos da segurança e da reparação".

Luiz Carlos Taoni Neto, diretor superintendente da Assobrasc (Associação Brasileira dos Concessionários Scania): "Nossa entidade tem um compromisso técnico com a rede de concessionárias Scania, e esse compromisso consiste no desenvolvimento contínuo da qualidade dos serviços prestados aos nossos clientes. O evento do CERTA é a oportunidade de ampliarmos nossos conhecimentos, o que vai ao encontro desse objetivo".

Artur Giansante, sócio-diretor da Vistoria Fácil: "Faço parte de uma empresa nova, que só tem um ano de vida e já foi a primeira a receber uma certificação do CESVI na área de vistoria prévia. Por isso, é tão válida nossa participação neste evento em que há tanta troca de conhecimento entre os envolvidos. Nossa participação é estratégica, pois estamos nos comunicando com a nata do mercado segurador, podendo trocar ideias e experiências".

Irineu Almeida Jr., diretor da Tarraf Corretora de Seguros: "Estou muito feliz em participar deste evento, já que dirijo uma empresa especializada neste negócio, o seguro de caminhões, e temas como reparação e sinistro são muito importantes em nosso dia a dia. Todos aqui estão discutindo assuntos que podem levar ao dimensionamento de preços e, certamente, contribuir para formar uma relação melhor entre as empresas."

Glauber Franco, coodenador da área de certificação do CESVI BRASIL, realiza palestra sobre rastreamento de caminhões

Auditório do CESVI lotado

Andréa Araújo, do marketing da Starquímica: "A Starquímica está envolvida diretamente na questão da reparabilidade e tem uma preocupação idêntica à do CESVI BRASIL: levar qualificação aos produtivos que atuam no mercado de reparação, além de tornar esse diferencial positivo mais facilmente reconhecível por parte das seguradoras. Com esta aproximação, concretizada por meio do evento do CERTA, estamos unindo fabricante e companhias de seguros por meio de um centro de formação que é parâmetro para nossos segmentos. Assim, fica mais fácil destacar esta qualidade diante de importantes formadores de opinião."

Rodrigo de Antoni, do marketing da Carglass: "A Carglass tem mantido uma parceria forte com o CESVI BRASIL no sentido de qualificar sua rede de lojas por meio de um trabalho de certificação. É muito importante estarmos neste evento já que todos os envolvidos participam do princípio da qualidade total e da segurança. Fazemos questão de oferecer o melhor a esse público seleto."

Obrigatoriedade de antifurtos em debate

Na última terça-feira, dia 5 de maio, a terceira edição de eventos do CERTA trouxe um tema mais que polêmico ao seu seleto público: a Resolução 245, sobre a obrigatoriedade da instalação de antifurtos em veículos saídos de fábrica, que passa a valer a partir do dia 1º de agosto. Uma plateia de mais de cem executivos e diretores de 16 companhias de seguros, cinco montadoras e empresas do setor de rastreamento e bloqueio de veículos assistiu a uma elucidativa palestra de Antônio Calmon, coordenador geral do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), seguida por um acalorado debate entre os convidados para formar a mesa de discussões sobre o tema.

Tendo como mediador o superintendente de negócios do CESVI BRASIL, Sergio Ricardo Fabiano, o evento contou com abertura de José Maria Chapina Alcazar, presidente do Sescon (Sindicato das Empresas de Serviços Contábeis e das Empresas de Assessoramento, Perícias, Informações e Pesquisas do Estado de São Paulo), cujo auditório gentilmente abrigou o debate. "A Resolução 245 vai trazer uma evolução de tecnologia muito grande, mas temos que avaliar se a tecnologia disponível hoje atende às necessidades do mercado. Eu mesmo já tive um carro roubado que contava com rastreador", alertou.

Em seguida, o presidente do SindSeg-SP, Mauro Batista, comentou a importância do encontro. "Estamos debatendo a essência daquilo que contribui para a cidadania, valorizando o ser humano e o meio ambiente. Esse evento do CERTA se encaixa na vocação do CESVI para, a partir de seus estudos, promover este debate reunindo um público heterogêneo, mas ligado à indústria automotiva".

Privacidade em questão

Em sua palestra sobre a Resolução 245 e o Sistema Simrav, que detalhou todo o funcionamento do processo e os porquês da obrigatoriedade, Antônio Calmon enfatizou que não há nenhuma intenção de violar a privacidade do proprietário do veículo. "A palavra rastreamento, que está sendo relacionada ao sistema obrigatório, é agressiva e passa a falsa ideia de que saberemos cada passo do cidadão. Hoje estão chamando até bloqueador por pager de rastreador, mas a referência correta aqui é 'localização'. O Denatran nem tem estrutura para monitorar ninguém. Não estamos trabalhando para o marido rastrear a esposa ou vice-versa. Estamos falando de uma tecnologia séria, que precisa contribuir para a mudança de uma realidade que é a de 400 mil veículos furtados ou roubados todo ano no Brasil", afirmou.

Entre as vantagens da obrigatoriedade, Antônio Calmon destacou que a implementação vai ampliar o acesso dos proprietários de veículos ao mercado de seguros, em função de uma possível queda dos preços dos prêmios relacionada à diminuição do risco de furto.

Furto ou roubo?

Uma das questões debatidas no encontro: a obrigatoriedade dos antifurtos não aumentaria ocorrências de violência contra o proprietário do veículo, como sequestros? Paulo Lauand, coordenador da Câmara de Gerenciamento de Riscos do Sescon-SP, um dos convidados para a mesa de debatedores, foi um dos que se mostraram preocupados com a possibilidade: "Receio que, com a Resolução 245, nós tenhamos uma evolução das estratégias de sequestro". Antônio Calmon respondeu que isso já seria uma hipótese mesmo com os imobilizadores já existentes. "Vamos ser práticos: isso diminui a possibilidade de furto e aumenta a de roubo. Eu diria o seguinte: infelizmente, é preciso rezar para que o criminoso não tenha uma forte intenção de roubar seu carro, porque, se ele quiser, e se empenhar cercando-se dos recursos necessários, ele leva o seu carro".

Encerramento

Alexandre Xavier, gerente de negócios e marketing do IQA (Instituto da Qualidade Automotiva), aprovou a iniciativa do Denatran de exigir a certificação das empresas prestadoras de serviços. "É fundamental e comprova a idoneidade do órgão, que também fez tudo de forma a não beneficiar qualquer parte".

O diretor de operações do CESVI BRASIL, José Aurelio Ramalho, encerrou o evento. "Todos os setores envolvidos têm de se despir dos seus interesses em prol da sociedade. Nosso papel é unir forças contra o crime organizado, precisamos estar sempre um passo à frente dos criminosos. Também espero que debates como este aconteçam não às vésperas da implantação de uma lei, mas durante sua elaboração, para que as contribuições sejam mais efetivas".

Participantes aprovaram debate

"Se essas questões não forem resolvidas até o prazo, seria correto adiar a Resolução para que ela seja plenamente implantada e traga a eficácia que propõe. É claro que a Resolução não vai resolver todos os problemas, o risco de roubo continuará, mas muita coisa pode melhorar com ela. No entanto, se as pendências não forem resolvidas antes da implantação, é possível que a obrigatoriedade caia em descrédito. De toda forma, o debate do CERTA foi muito importante para o esclarecimento de dúvidas de todos os lados", afirmou Fernando Simões, do SindSeg, que também estava à mesa.

Jorge Martinez, da Liberty Seguros, também aprovou o evento. "O esclarecimento das dúvidas foi importante para as nossas estratégias de atuação. Como seguradora, acredito que tudo o que puder reduzir riscos é importante, mas a grande questão será a eficiência do sistema implantado e o combate às tecnologias que serão criadas pelos criminosos".

Tema gerou posicionamentos divergentes quanto à obrigatoriedade

Participantes do debate no auditório do Sescon-SP

e-CRASH News é o novo boletim do CESVI

Fortalecendo seu papel de fonte de informações para os setores de seguros, reparação automotiva, entidades governamentais e imprensa, o CESVI lançou o e-CRASH news, um boletim mensal com notícias sobre o universo do veículo, com uma abordagem técnica sobre segurança no trânsito, reparação, monitoramento, entre outros assuntos.

Além de ampliar o alcance de sua comunicação, o boletim aprimora a periodicidade e a forma com que o CESVI divulga seus estudos e pesquisas, tornando sua comunicação mais ágil e constante. O boletim eletrônico será enviado para profissionais de diversos públicos relacionados ao centro de pesquisa, aproximando-os dos conteúdos disponíveis no site do CESVI BRASIL: www.cesvibrasil.com.br

NOVO SITE DO CESVI BRASIL
OFERECE MAIS INFORMAÇÕES E FÁCIL NAVEGAÇÃO

Como parte das comemorações de seus 15 anos de fundação, o CESVI BRASIL lançou sua nova casa na Internet: um site mais interativo e desenvolvido para servir como fonte de informações para consumidores, companhias de seguros, montadoras, oficinas, entidades públicas e jornalistas.

O conteúdo e a forma de navegação estão diferentes, mas o endereço é o mesmo: www.cesvibrasil.com.br

Navegando entre as seções, agora divididas pelas atividades realizadas pelo CESVI, é possível fazer diversos comparativos entre veículos, conhecer estudos e pesquisas relacionados ao universo do automóvel e ainda se informar sobre o conjunto de trabalhos do Centro de Experimentação e Segurança Viária.

Principais novidades:

- No link "Comparativo de veículos", o internauta pode, de uma só vez, comparar diversos modelos de veículos quanto a fatores diferentes, como: facilidade e custo de reparo (CAR Group), conjunto de recursos de segurança ativa, passiva e patrimonial (Índice de Segurança), visibilidade proporcionada ao motorista (Índice de Visibilidade) e até quanto à vulnerabilidade diante de áreas alagadas (Índice de Danos de Enchente).
- Todos os principais estudos do CESVI estão reunidos e descritos resumidamente na seção "Estudos e Pesquisas".
- Agora é possível ler as três edições mais recentes da Revista Cesvi na íntegra.

Para conferir todas as novidades do site, acesse www.cesvibrasil.com.br

- A seção "Avaliação Técnica" permite que o internauta identifique empresas e produtos certificados e aprovados pelo CESVI em diversas categorias: oficinas de funilaria e pintura, blindadoras, sistemas de rastreamento e bloqueio, segurança privada, gerenciadoras de risco, vistoria prévia e também produtos específicos para oficinas.
- Em "Institucional/ CESVI BRASIL / CESVI na mídia", o internauta pode ler as mais recentes matérias da grande imprensa que contaram com o centro de pesquisa como fonte de informações ou como foco principal do conteúdo abordado.

Palestra sobre blindagem automotiva em evento de segurança

Nos dias 17 e 18 de março, aconteceram a Intersecurity - 3ª Feira Internacional de Segurança Urbana e a ISC BRASIL 2009 - 4ª Feira e Conferência Internacional de Segurança Eletrônica. Ambas foram realizadas no Expo Center Norte em São Paulo.

A Intersecurity é um local ideal para a empresa prospectar e realizar novos negócios. O evento mostrou os últimos avanços tecnológicos para um público altamente qualificado, formado por autoridades governamentais nos âmbitos Federal, Estadual e Municipal e pelos tomadores de decisão do setor privado.

A ISC BRASIL é o principal centro gerador de negócios, de informação e da difusão da cultura preventiva para o setor. O evento mostrou soluções, equipamentos e serviços para todas as necessidades de segurança, de grande, médio e pequeno porte, com especial destaque para as soluções verticais.

No dia 18 de março o CESVI e a Abrablin realizaram uma palestra sobre blindagem automotiva – carros de passeios / cuidados e regulamentação. Os palestrantes foram o supervisor técnico do CESVI BRASIL, Emerson Feliciano, e o Coronel R/1 do Exército, Carlos Alberto da Silva.

O CESVI e a Abrablin (Associação Brasileira de Blindagem) criaram, em 2006, um selo de capacitação técnica para as empresas de blindagem. Esse trabalho de avaliação das blindadoras, inédito no Brasil, proporciona uma referência de escolha para as seguradoras e os consumidores, que saberão quais as empresas mais bem preparadas para prestar serviços neste setor. A lista das blindadoras aprovadas está disponível no site do CESVI (www.cesvibrasil.com.br).

Espaço IQA

Treine bastante para entrar em campo

Por Alexandre Xavier

Muito se tem falado sobre os impactos da crise no setor automotivo. E a área da reparação, tem sentido os efeitos? Especialistas dizem que não, pelo contrário. O presidente do Sindirepa-SP afirmou que o setor da reposição de veículos está aquecido, o varejo registra crescimento médio de 5% desde outubro e janeiro teve um movimento acima do esperado, mostrando que o motorista voltou a se preocupar com a manutenção do usado. Se o quadro se mantiver, 2009 será um bom ano para a reparação.

E para sua oficina? Se a tendência de crescimento se prolongar para os demais meses do ano, é importante que se tenha mão-de-obra qualificada para atender este contingente de clientes que chegará à empresa. Treinamento costuma ser visto, neste segmento, como custo, e não investimento. Pois bem, está na hora de mudar este ponto de vista.

Com treinamento, os profissionais estarão aptos para desempenhar bem a função que exercem e ajudarão a formar uma imagem confiável de sua empresa. Além disso, não investir para não perder o profissional é um risco muito grande, já que manter um profissional não qualificado é ainda pior para o negócio.

No entanto, a ideia não é sair investindo em treinamentos sem planejamento prévio, mas sim elaborar uma estratégia e casar o perfil do profissional com o curso a ser realizado.

Neste ano, o IQA (Instituto da Qualidade Automotiva) lançou, em parceria com o CESVI BRASIL, uma série de cursos voltados à reparação. A série foca técnicas de gestão utilizadas em administração de empresas do segmento, com temas que abordam controle de reclamações, atendimento, planejamento e controle de estoque, conhecimento de equipamentos e ferramentas, entre outros - todos pontos avaliados em uma auditoria para certificação IQA-CESVI. Mas, mesmo se a empresa ainda não for certificada, os cursos auxiliam a empresa a tornar os processos mais robustos e com melhor qualidade, tornando-os úteis para oficinas em qualquer nível de qualidade. Aperfeiçoe-se, qualifique-se e faça de 2009 o ano para sua oficina.

Alexandre Xavier é gerente de negócios e marketing do IQA (Instituto da Qualidade Automotiva)

Montadoras recebem troféu de melhor CAR Group

O CESVI BRASIL concluiu a atualização anual do ranking CAR Group, índice que identifica quais os modelos de veículos que permitem um reparo mais rápido e com custo menor. As montadoras que tiveram seus modelos classificados como primeiros colocados de cada categoria serão premiadas com troféus. As montadoras Citroën, Renault e Volkswagen já os receberam. A entrega para Chevrolet, Fiat, Nissan e Peugeot será realizada em breve.

A atualização do ranking é realizada devido às alterações dos valores de cesta básica, mudanças na estrutura dos modelos e entrada de novos veículos. Os veículos são classificados por categoria e recebem uma nota de 10 a 60. Quanto MENOR o número do CAR Group, MELHOR a classificação.

Pelo segundo ano consecutivo, a Renault é a montadora que possui o maior número de veículos na liderança. De acordo com o vice-presidente comercial da Renault do Brasil, Christian Pouillaude, entre os motivos que levaram a montadora a ter quatro modelos da marca no topo do ranking estão a adoção de modernas tecnologias e materiais no desenvolvimento de novos modelos e o amplo trabalho de nacionalização de componentes, o que possibilitou empregar uma política bastante competitiva de preços sugeridos de peças.

Confira abaixo os atuais "campeões da reparabilidade".

Categoria	Modelo	Marca	CAR Group
Hatch compacto	Fox (2003 a 2009)	Volkswagen	10
Hatch compacto off-road	Sandero Stepway (2008 a 2009)	Renault	13
Hatch médio	C4 VTR (2006 a 2009)	Citroën	16
Minivan	Scénic FII (2001 a 2009)	Renault	27
Minivan compacta	Livina (2009 a 2009)	Nissan	17
Multivan	Doblò (2002 a 2009)	Fiat	15
Picape compacta	Montana (2003 a 2009)	Chevrolet	14
Picape média	S10 (2001 a 2009)	Chevrolet	20
Sedan compacto	Polo Sedan (2007 a 2009)	Volkswagen	11
Sedan médio	C4 Pallas (2007 a 2009) Mégane (2006 a 2009) Novo 307 Sedan (2006 a 2009)	Citroën Renault Peugeot	17 17 17
SW	Mégane Grand Tour (2006 a 2009)	Renault	17
SW compacto	SpaceFox (2006 a 2009)	Volkswagen	10

Para fazer comparativos de CAR Group com outros modelos, acesse a seção de índices no site www.cesvibrasil.com.br

Renault recebe os troféus dos veículos Sandero Stepway, Scénic FII, Mégane e Mégane Grand Tour

Citroën é premiada pela primeira colocação dos veículos C4 VTR e C4 Pallas

Volkswagen é campeã de três categorias com os veículos Fox, Polo Sedan e Space Fox

Obrigatoriedade de equipamentos de segurança

Em abril, o Contran editou as resoluções 311 e 312, que criaram a obrigatoriedade de air-bags frontais e de freios ABS, respectivamente, em todos os veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados. As montadoras de automóveis precisarão obedecer a um cronograma para a instalação desses sistemas de segurança. Até 1º de janeiro de 2014, 100% dos modelos de veículos especificados nas resoluções deverão sair das fábricas com esses equipamentos.

O CESVI desenvolve pesquisas sobre a importância dos equipamentos de segurança passiva e ativa embarcados nos veículos brasileiros. Como já citamos na edição anterior dessa revista, o CESVI realizou um estudo que identifica o potencial de efetividade do air-bag, apontando a real contribuição desse sistema em atenuar fatalidades e lesões em colisões.

Com relação ao ABS, o CESVI possui três pesquisas: sobre a disponibilidade do equipamento em veículos da frota nacional, sobre a relação do consumidor com o sistema e sobre como as concessionárias oferecem esse recurso de segurança na hora da venda do veículo.

Conscientização é o melhor caminho

Como centro de pesquisa especializado em segurança viária, o CESVI BRASIL é totalmente a favor do uso de sistemas como ABS e air-bag, recursos tão importantes para evitar acidentes ou, pelo menos, minimizar seus efeitos. No entanto, a questão da obrigatoriedade não nos parece o melhor caminho, pelas consequências econômicas com as quais montadoras e consumidores teriam de arcar. A opção ideal ainda é a conscientização.

Uma questão preocupante em relação à obrigatoriedade é que não bastam os veículos serem equipados com itens de segurança de última geração, os condutores precisam saber como usar esses sistemas corretamente. Na hora da venda do veículo, precisa ser realizada uma entrega técnica, explicando ao comprador o que é e como funciona o sistema.

No caso do ABS, em frenagens de emergência, é preciso pressionar o pedal do freio e manter a pressão sobre ele com máxima força. A unidade eletrônica do ABS atuará para que as rodas não travem, mantendo a dirigibilidade durante a frenagem, o que facilita o desvio de obstáculos quando necessário.

Nessas frenagens fortes, um tremor no pedal é característico do ABS, pois a ação do sistema provoca uma rápida variação da pressão nos freios para que as rodas não travem. Muitos motoristas aliviam a pressão no pedal ao sentirem o tremor, mas estão errados. O correto é manter a pressão até que se atinja a velocidade adequada para o desvio do obstáculo, com segurança, ou a parada total do veículo.

Disponibilidade de ABS e ESP nos veículos

Em maio, o CESVI realizou a terceira edição anual do guia Segurança na frenagem que aponta a disponibilidade de recursos avançados de frenagem em veículos da frota nacional. Como novidade desta versão, aponta também quais modelos, além do ABS, possuem o recurso ESP, e ainda faz um comparativo entre a disponibilidade dos sistemas na frota nacional e a mesma presença nos modelos do mercado argentino, permitindo, assim, uma análise da frota brasileira com relação a um mercado próximo e semelhante.

Sabendo quais modelos contam com o sistema ABS, seja de série ou como opção, o consumidor tem mais uma importante referência para a escolha do carro novo. Permite comparar valores, benefícios de cada modelo e identificar as vantagens de contar com um sistema de segurança capaz de salvar sua vida em uma situação de emergência.

TRW

Guia com disponibilidade do ABS nos veículos brasileiros (à direita). Pode ser conferido em www.cesvibrasil.com.br

Notas

- O CESVI está realizando um projeto inédito, chamado **"Diagnóstico de Segurança Viária no Brasil"**, que envolve pesquisas de leis, resoluções, rodovias privatizadas, atendimento aos acidentados, número de vítimas, frota, entre outras informações importantes. Essa pesquisa foi encomendada pela AEC (Asociación Española de La Carretera), por solicitação do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento). O objetivo é oferecer subsídios para a elaboração de um relatório a respeito da atual situação do trânsito viário no Brasil nos vários aspectos que envolvem o tema. Esse relatório abordará também a situação do trânsito nos demais países da América Latina e Caribe.

- A ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) e o CESVI assinaram um convênio que tem como objetivo o desenvolvimento de atividades que garantam a implementação de estudos, pesquisas e projetos relacionados à segurança viária e trânsito, respeitando as peculiaridades de cada entidade. Nos dias 29 a 30 de abril, a ANTP realizou o seminário nacional **"Desafios para o Trânsito no Brasil"**. Durante o evento, foram realizadas sessões de debates sobre diversos temas. O supervisor de segurança viária do CESVI, José Antonio Oka, participou da sessão "Qualidade na gestão do trânsito", abordando o tema desafio da coleta de dados de acidentes de trânsito.

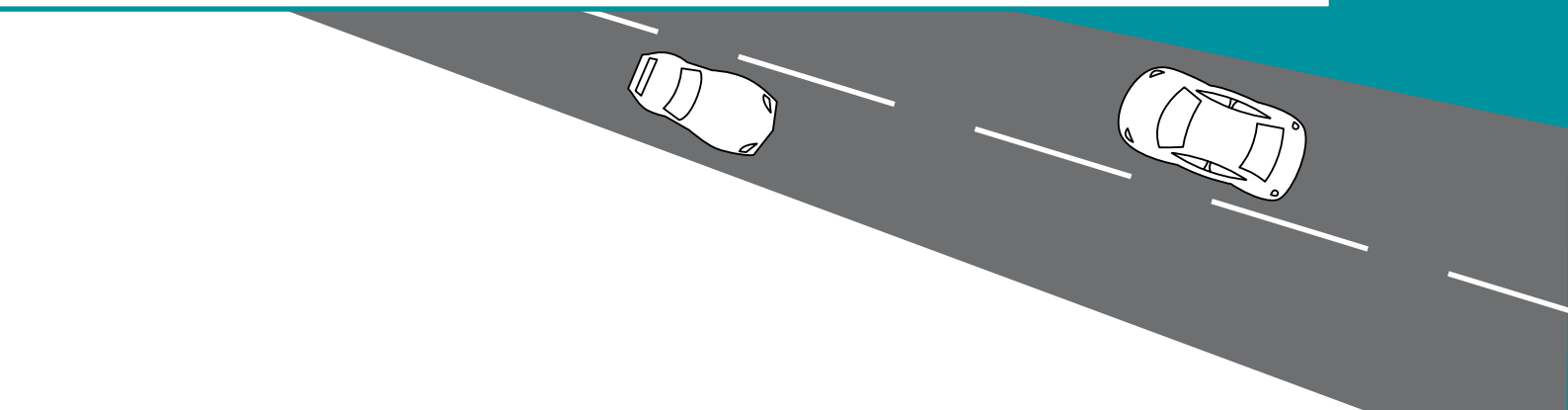
- Funcionário de carreira do grupo Bradesco de Seguros e Previdência, **Ricardo Saad Afonso** assumiu, em março, o cargo de diretor-presidente da Bradesco Auto/RE, empresa especializada na operação de seguros de automóvel e ramos elementares, presente no mercado desde 2004.

- O **CESVI foi convidado pela Mercedes-Benz** para participar de reuniões com os concessionários da rede, que foram realizadas em diversas cidades. O centro realizou palestras apresentando alguns dos seus produtos, serviços, pesquisas e treinamentos, mostrando os benefícios de cada um para a rede. O sistema Órion – Gestão Integrada de Sinistros foi um dos principais produtos apresentados durante as palestras.

- O CESVI realizou a **análise do sistema de freio ABS** que equipa um veículo hatch compacto de frota. O objetivo do trabalho era analisar um veículo com freio ABS, considerando seu desempenho em pista e seus componentes do sistema de freio. Os testes práticos foram realizados no Autódromo de Interlagos, com a participação do Centro de Pilotagem Roberto Manzini, e os exames da parte mecânica foram realizados na oficina do CESVI.

- O **CESVI apresentou projetos ao Comando da Polícia Militar Rodoviária** do Estado de São Paulo para o desenvolvimento conjunto de trabalhos, reforçando a parceria existente entre as instituições. Os projetos apresentados foram: o SIGA (Sistema de Gerenciamento de Acidentes – software que proporciona estatísticas sobre os acidentes de trânsito), o PMG (metodologia de classificação de danos em veículos envolvidos em colisões), o guia de identificação de motores, os vídeos de treinamento para a polícia, o estudo sobre medidores de velocidade e algumas propostas de alterações do Código de Trânsito Brasileiro (confira na matéria da seção segurança viária).

- Diretor-executivo da Volkswagen para a América Latina e ex-diretor de vendas e marketing da marca, **Paulo Sérgio Kakinoff** foi apresentado oficialmente como novo presidente da Audi Brasil. Esta é a primeira vez que um executivo brasileiro assume o cargo.



DataDot

A mais avançada tecnologia contra roubo e furto

www.yesbrasil.net

A tecnologia **DataDot** protege o veículo, identificando todas as peças com milhares de micropontos visíveis apenas pela polícia. A segurança é total, pois é impossível remover 5 mil impressões digitais de um carro.

Sucesso no mundo inteiro, o **DataDot** é o único sistema que permite gravar os micropontos em todas as peças de um automóvel (lataria, motor, transmissão, módulos eletrônicos, etc) e também motocicletas, barcos e bens pessoais, tirando assim o interesse do ladrão.

Conheça o **DataDot:** assista a uma demonstração do produto e descubra como diminuir riscos de roubo e furto de veículos.

DataDot

www.datadot.com.br
datadot@datadot.com.br

Imagem meramente ilustrativa.

Um FIAT só é um FIAT com peças genuínas.

GIOVANNI • DRAFTFCB

Não são só os seus clientes que ganham quando sua oficina usa peças genuínas FIAT. Afinal, utilizando peças genuínas FIAT, não há retrabalhos, você tem a melhor relação custo x benefício e ganha em qualidade e durabilidade do serviço. Além disso, a montagem é perfeita e as peças são sempre atualizadas, o que garante o melhor resultado possível e, conseqüentemente, maior lucro para você. Por isso, quando precisar de peças, não arrisque: vá a uma de nossas concessionárias e escolha sempre peças genuínas FIAT.

Lubrificação especializada SELÉNIA

FIAT PEÇAS GENUÍNAS Paixão tem que ser genuína

FIAT REDE DE CONCESSIONÁRIAS