REVISTA

CESVI

DÉCADA DE AÇÕES PARA A SEGURANÇA VIÁRIA

MARCO ZERO

INÍCIO OFICIAL DAS AÇÕES É MAIO DE 2011, MAS BRASIL JÁ SE MOBILIZA

QUANDO A INSEGURANÇA É NOTÍCIA
ALEXANDRE GARCIA, JORNALISTA DA TV GLOBO, EM ENTREVISTA EXCLUSIVA

O TAMANHO DO PERIGO
DPVAT APONTA CARACTERÍSTICAS DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

ANO 14 Nº 71
JAN/FEV 2011

NOVO

Treinamento para peritos

O novo treinamento para peritos do CESVI BRASIL traz conteúdo e material didático atualizados e reformulados, com conceitos técnicos mais aprofundados, aulas práticas no laboratório automotivo e estudos de situações reais do dia-a-dia.

+ conceitos técnicos

+ interessante

+ interativo

Ideal para capacitar ou aprimorar os conhecimentos dos peritos em automóveis, o curso tem duração de 80 horas e apresenta:

- Aprofundamento dos conceitos técnicos a fim de facilitar a negociação entre as partes envolvidas.
- Identificação das características diretamente ligadas ao processo de sinistro.
- Estudo do nexo entre os danos do veículo e as declarações feitas pelo condutor.
- Valorização de atitudes éticas adequadas ao profissional de avaliação.

PARA SABER MAIS, LIGUE (11) 3948-4836

CESVI BRASIL
Centro de Experimentação e Segurança Viária
(11) 3948-4836
www.cesvibrasil.com.br

Na contramão do mundo

O começo do ano, infelizmente, traz uma notícia muito ruim para todos nós, os que se importam e batalham pela segurança do trânsito no País. Mesmo com o aumento da frota brasileira e com a urgência de implantarmos um plano nacional de combate aos acidentes, o programa do Denatran direcionado para a segurança no trânsito terá um orçamento 60% menor em relação ao de 2010. Isso representa uma queda de R$ 499 milhões para apenas R$ 197 milhões. É o dinheiro que o País direciona para campanhas educativas, capacitação de agentes de trânsito, projetos de redução de acidentes e o desenvolvimento de pesquisas no setor. Se antes já não era suficiente, agora essa verba se torna irrisória.

Só não riem as vítimas de acidentes de trânsito e seus familiares, gente que tem de lidar com a fatalidade, a incapacitação, a dor da perda de um ente querido. Um sofrimento que parece não ser importante para os responsáveis pelo corte da verba, e pelo qual essas pessoas deveriam responder.

Nós do CESVI, nós do movimento Chega de Acidentes!, nós das entidades que lutam por um trânsito melhor... nós nos importamos.

A redução da verba para a segurança no trânsito é uma ducha fria logo às vésperas do início da Década de Ações para a Segurança Viária, que ganhou o maior destaque na capa da nossa revista.

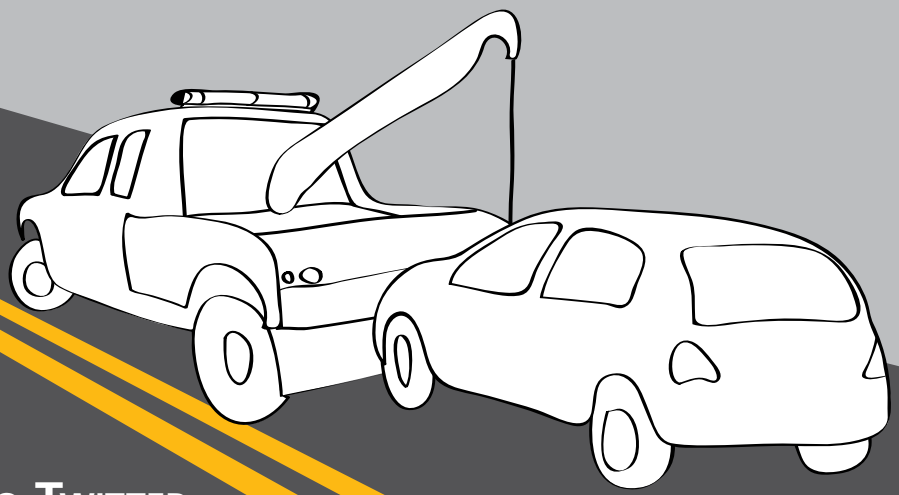
Para se ter uma ideia do que essa medida significa: o Brasil inteiro está chocado com as mortes na região serrana do Rio de Janeiro, um função das chuvas. Fala-se em cerca de mil vítimas fatais envolvidas nesta tragédia. Pois, no trânsito brasileiro, a estimativa é de que morrem aproximadamente 37 mil pessoas por ano. Ou seja, a cada mês, a violência no trânsito - que envolve a irresponsabilidade, a imprudência e a falta de fiscalização - mata o equivalente a três desastres da região serrana do Rio... por mês! Todos os meses! Mas pouca gente se choca com isso.

Esta edição é prova da importância que damos à questão, o que fica evidente em matérias como a do Dia em Memória das Vítimas de Trânsito, a do vídeo em que o CESVI contribui para a fiscalização de motoristas alcoolizados, e a entrevista que fizemos com o jornalista Alexandre Garcia, da TV Globo, um dos raros profissionais da imprensa que lutam, todos os dias, por um trânsito mais humano no Brasil.

Fazemos a nossa parte, mas dificilmente atenderemos às recomendações da ONU para a "Década de Ações...", que começa oficialmente em maio, sem que haja vontade política de mudar esse quadro angustiante. Sem que todos os que se preocupam com a violência no trânsito possam reconhecer um avanço que diminua a dor que se espalha em nossas vias.

Boa leitura.

José Aurelio Ramalho,
Diretor de operações do CESVI BRASIL



Siga o CESVI no Twitter
www.twitter.com.br/cesvibrasil

6 **Segurança viária**
CESVI produz vídeo que dará suporte à atuação das polícias na identificação de motoristas alcoolizados.

8 **Matéria de capa**
Marco Zero: evento em São Paulo reúne ideias e expectativas para o começo oficial da Década de Ações para a Segurança Viária, em maio de 2011.

16 **Segurança viária**
Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito é quando familiares ganham oportunidade de expressar seu luto.

18 **Entrevista**
Alexandre Garcia, jornalista da TV Globo, tem análise diferenciada sobre a violência no trânsito e a cobertura feita pela mídia.

22 **Espaço aberto**
Major Ordeli Savedra Gomes apresenta seu livro que comenta o Código de Trânsito Brasileiro.

24 **Números do mercado**
Indenizações pagas pelo Seguro DPVAT no primeiro semestre de 2010 apontam a dimensão da violência do trânsito no País.

26 **Órion**
Sistema de gestão de sinistros tem seu uso cada vez mais disseminado entre as prestadoras de serviços das seguradoras.

30 **Sistemas de segurança**
A instalação bem feita de um sistema de rastreamento e bloqueio deve evitar a interferência, no sistema, de outros componentes do veículo.

37 **Acontece**
Comitiva de autoridades do trânsito e do mercado segurador visitam centro de reciclagem de peças na Argentina.

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."

Diretor-presidente: Mauro Batista

Conselho Editorial:
José Aurelio Ramalho, Eduardo Augusto dos Santos, Andrea Chiarelli de Moraes e Alexandre Carvalho dos Santos

Editor: Alexandre Carvalho dos Santos (Mtb. 44.252)

Colaboradores desta edição:
André Oliveira, Fernanda Mendonça, José Antonio Oka, Major Ordeli Savedra Gomes e Paulo Roberto Weingärtner Junior.

Fotos: Alexandre Martins Xavier (Mtb. 30.982)

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

Impressão: Ipsis Gráfica e Editora Ltda.

Tiragem: 4.500 exemplares

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

Assinatura e números atrasados:
Carolina Circelli e Leila de Oliveira Silva

Redação:
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

Economia para você. Benefícios para a natureza.

O reparo Carglass® é a melhor solução para pequenas trincas no para-brisa.

Aprovado pelos órgãos competentes, o reparo devolve ao para-brisa avariado sua integridade e permite uma economia de até 8X em relação a troca do vidro. Reparar também é benéfico à natureza, porque evita o desperdício de matéria-prima e o descarte de resíduos no meio ambiente.

Caso seu para-brisa não possa ser reparado, a Carglass® realizará a troca seguindo os padrões determinados pelas montadoras. E não se preocupe, porque 100% dos vidros trocados em nossas lojas são reciclados.

ECONÔMICO
reparar custa até 8X menos do que a troca

RÁPIDO
repare em até 30 minutos

AMBIENTAL
economiza matéria-prima em relação a uma troca

RESÍDUOS DE **40**
reparos cabem na palma da mão

RESÍDUOS DE **40**
trocas enchem um caminhão

Central de Atendimento 24h

- Grande São Paulo - (011) 2126-0121
- Outras Localidades - 0800 701 9495

www.carglass.com.br

CARGLASS®
REPARO E TROCA DE VIDROS AUTOMOTIVOS

Por
ALEXANDRE CARVALHO DOS SANTOS Editor

Colaborou
JOSÉ ANTONIO OKA Pesquisa & Desenvolvimento

Procedimentos para fiscalização de alcoolemia

CESVI produz vídeo que dará suporte à atuação das polícias na identificação de motoristas alcoolizados

Entre os profissionais e autoridades envolvidos seriamente com a questão da segurança no trânsito, não há dúvida: a Lei Seca, onde aplicada com rigor e fiscalização, contribui de forma efetiva para a redução de acidentes de trânsito. Tem sido assim no Rio de Janeiro, por exemplo, onde o governo tem exercido um programa de fiscalização forte e abrangente. O Estado registrou uma redução de cerca de 30% no número de fatalidades no trânsito desde o início da vigência da "lei que salva vidas".

Sempre no intuito de colaborar com ações que minimizem a violência do trânsito brasileiro, o CESVI produziu, em parceria com o Departamento da Polícia Rodoviária Federal (DPRF) e a Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP), o vídeo "Procedimentos para Fiscalização de Alcoolemia".

O objetivo do trabalho é oferecer um suporte ao treinamento das polícias do Brasil, contribuindo para a disseminação das boas práticas em relação à fiscalização de condutores alcoolizados.

"O Brasil introduziu um novo conceito no binômio álcool-direção, que é o 'álcool zero'", aponta o inspetor Alvarez Simões, da DPRF. "Para que essa política entre efetivamente na vida dos brasileiros, é imprescindível o fortalecimento da fiscalização. Portanto, quanto maior e mais qualificada for essa fiscalização, maior e mais rápida será a adesão da população ao novo conceito. O vídeo produzido pelo CESVI certamente orientará os policiais em todo o País e, principalmente, os motivará no sentido de exercerem o importante papel de agentes de mudança no trânsito brasileiro."

Quem também ressalta a importância do vídeo para a atuação da polícia é o comandante da Cia Tática de Trânsito, o tenente Danilo Salem: "O vídeo foi desenvolvido com o caráter educativo e preventivo da legislação brasileira, estimulando a proteção da vida e da segurança no trânsito. Foi com grande satisfação que participei de sua produção ao lado da competente equipe do CESVI. Esperamos que, desde o seu lançamento, seja reconhecido como um veículo de comunicação de informações técnicas para todos os profissionais da operação de trânsito, que buscam uma sociedade mais segura."

O vídeo terá distribuição gratuita para as superintendências do DPRF e das PMs de todo o Brasil, e foi realizado com o apoio institucional da Funenseg (Escola Nacional de Seguros) e da Seguradora Líder – DPVAT.

Parte de um todo

Vale ressaltar que se trata do quarto vídeo do projeto CESVI BRASIL de uma videoteca para a polícia. Os vídeos anteriores foram os seguintes: "Classificação de Danos em PMG", "Fiscalização de Condutores Alcoolizados sem o Uso de Etilômetro" e "Fiscalização de Danos em Para-Brisa".

O CESVI lembra que a Lei Seca, para proporcionar os bons resultados de diminuição de fatalidades que todos desejamos, demanda uma fiscalização intensiva, e não esporádica ou pontual. Para que isso seja feito, é preciso que haja vontade política, organização e metas estabelecidas. Fatores que fariam parte de um Plano Nacional de Segurança Viária, defendido pelo movimento Chega de Acidentes!, do qual o CESVI é um dos pioneiros. Mas é preciso, também, que os agentes

fiscalizadores
estejam devidamente treinados
para exercer esse trabalho. Neste ponto, o vídeo "Procedimentos para Fiscalização de Alcoolemia" vem contribuir para que o País tenha policiais plenamente capacitados, e que isso tenha como consequência a redução de mortes no trânsito.
Este, sim, o objetivo maior por trás de cada campanha, de cada vídeo realizado, de cada evento que tenha como mote a segurança viária e veicular.

Apoio institucional:

ESCOLA NACIONAL de SEGUROS FUNENSEG

Seguradora Líder · DPVAT

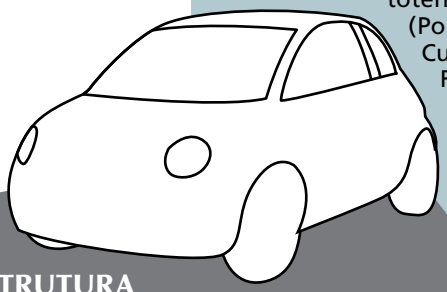
ELES SE IMPORTAM

Empresa com tradição no debate em prol da segurança no trânsito, a Seguradora Líder – DPVAT, além de oferecer o apoio institucional que viabilizou a produção deste vídeo, também tem um histórico de envolvimento em outras iniciativas relacionadas à questão – em destaque, um apoio incondicional ao movimento Chega de Acidentes! Confira.

Década de Ações para a Segurança Viária – Marco Zero
A seguradora apoiou o evento realizado em novembro, numa parceria da FGV/SP com o movimento Chega de Acidentes! (veja mais informações na matéria de capa desta edição).

Experiment Motors
Em agosto do ano passado, a seguradora ajudou a viabilizar a distribuição de 5 mil folhetos sobre a Semana Nacional de Trânsito no evento, em São Paulo, que contou com a assinatura de autoridades, declarando apoio ao movimento Chega de Acidentes!

Totens para o Chega de Acidentes!
A seguradora também apoia um projeto de produção e instalação de totens eletrônicos do movimento Chega de Acidentes!, com atualização constante do número de vítimas de acidentes de trânsito ocorridos no Brasil. A meta é fixar os totens em sete capitais (Porto Alegre, Curitiba, Manaus, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília e Recife), durante um ano, em locais de grande movimento.



CONTE COM NOSSA ESTRUTURA

O CESVI possui um departamento de foto e vídeo, com estrutura e profissionais qualificados para a produção de vídeos de treinamento, de campanhas e de apresentação de produtos relacionados ao universo do automóvel.
Os interessados podem entrar em contato pelo e-mail cesvibrasil@cesvibrasil.com.br

Por
ALEXANDRE CARVALHO DOS SANTOS Editor

MARCO ZERO

José Ramalho, do CESVI, e Maria Tereza Fleury, da FGV, na abertura do seminário

Um dia muito especial para quem compartilha da preocupação com a violência no trânsito.

No dia 17 de dezembro, no auditório da Fundação Getúlio Vargas, em São Paulo, as principais autoridades ligadas ao trânsito do Brasil se reuniram para um evento que promete fazer história: o "Década de Ações para a Segurança Viária – Marco Zero". Nunca antes, tantas entidades e órgãos de governos estiveram representados em um mesmo seminário, para falar sobre as ações de que o País necessita para seguir as recomendações da

Marcelo Serra, lendo o manifesto do Chega de Acidentes!

Evento em São Paulo reúne as principais autoridades do trânsito brasileiro. O objetivo: reunir ideias e expectativas para o começo oficial da Década de Ações para a Segurança Viária, em maio de 2011

ONU em relação aos próximos dez anos, no que diz respeito à redução de acidentes de trânsito. Uma iniciativa da FGV e do movimento Chega de Acidentes!, o evento foi prestigiado por cerca de 200 convidados, que assistiram a 18 palestras, todas sucintas e objetivas, sobre o tema do evento.

Jakow Grajew, professor da FGV, e José Antônio Oka, supervisor de segurança viária do CESVI, foram os anfitriões do evento, que contou com abertura da diretora da fundação, Maria Tereza Leme Fleury, e do diretor de operações do CESVI, José Aurelio Ramalho.

"Há um ano, nos unimos para desenvolver o movimento Chega de Acidentes!", revelou Ramalho. "Buscamos várias entidades envolvidas com este tema para ações voltadas para a segurança viária. O grande desafio para 2011 é desenvolver as metas para a redução de acidentes de trânsito. Na mídia, o acidente é tratado como fatalidade. Mas é responsabilidade do motorista. Já sabemos o que fazer. O grande desafio é estabelecer como fazer."

Maria Tereza Fleury também destacou a necessidade de envolver diversos setores para a busca de uma solução em comum. "Temos um centro ligado à sustentabilidade social e ambiental, um centro de saúde e um de administração pública ligado a órgãos municipais, estaduais e federais", apontou. "Por isso, este evento tem toda a relevância para nós. Porque, assim como a FGV, está mobilizando diversos setores da sociedade. O objetivo aqui é o de propor diretrizes para políticas nacionais e internacionais. Então, tem tudo a ver com o nosso projeto. Espero que realmente contribua para um crescimento mais sustentável do nosso país."

À flor da pele

Um dos vídeos que chamaram a atenção dos presentes foi o gravado pelo jornalista Alexandre Garcia, da Rede Globo, especialmente para o evento. Na gravação, Garcia fala sobre os motivos que o levaram a ser um dos profissionais de imprensa mais atuantes em prol da segurança no trânsito. Por seu trabalho ligado ao tema, o jornalista já recebeu um Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, um dos principais reconhecimentos do País a pessoas e empresas com realizações nessa área. Outro vídeo, produzido pela DM9 DDB, mostrou a dor das vítimas, alternando dados da violência do trânsito no País com depoimentos de quem esteve envolvido em um acidente trágico, ou teve a agonia inconsolável de perder um ente querido. Foi o caso de Maria Luiza Hausch, que perdeu seu filho, Alex, um médico de 35 anos, em um acidente de trânsito. "Meu filho foi vítima da irresponsabilidade de um rapaz que dirigia em alta velocidade, em estado de embriaguez", revela Maria Luiza, no vídeo. "As testemunhas disseram que ele estava participando de um racha, e atingiu meu filho quando ele estava prestes a sair do estacionamento de uma lanchonete, ainda no momento de colocar a chave no contato para partir. Meu filho morreu preso às ferragens, com politraumatismo. Foi assim que o perdi."

José Antonio Oka, do CESVI, dirige-se ao público

Jakow Grajew, um dos apresentadores do evento

Auditório da FGV durante o evento, com Marcelo Serra (à esquerda), vítima de acidente de trânsito, em primeiro plano

Maria Luiza Hausch, que perdeu seu filho para a irresponsabilidade no trânsito

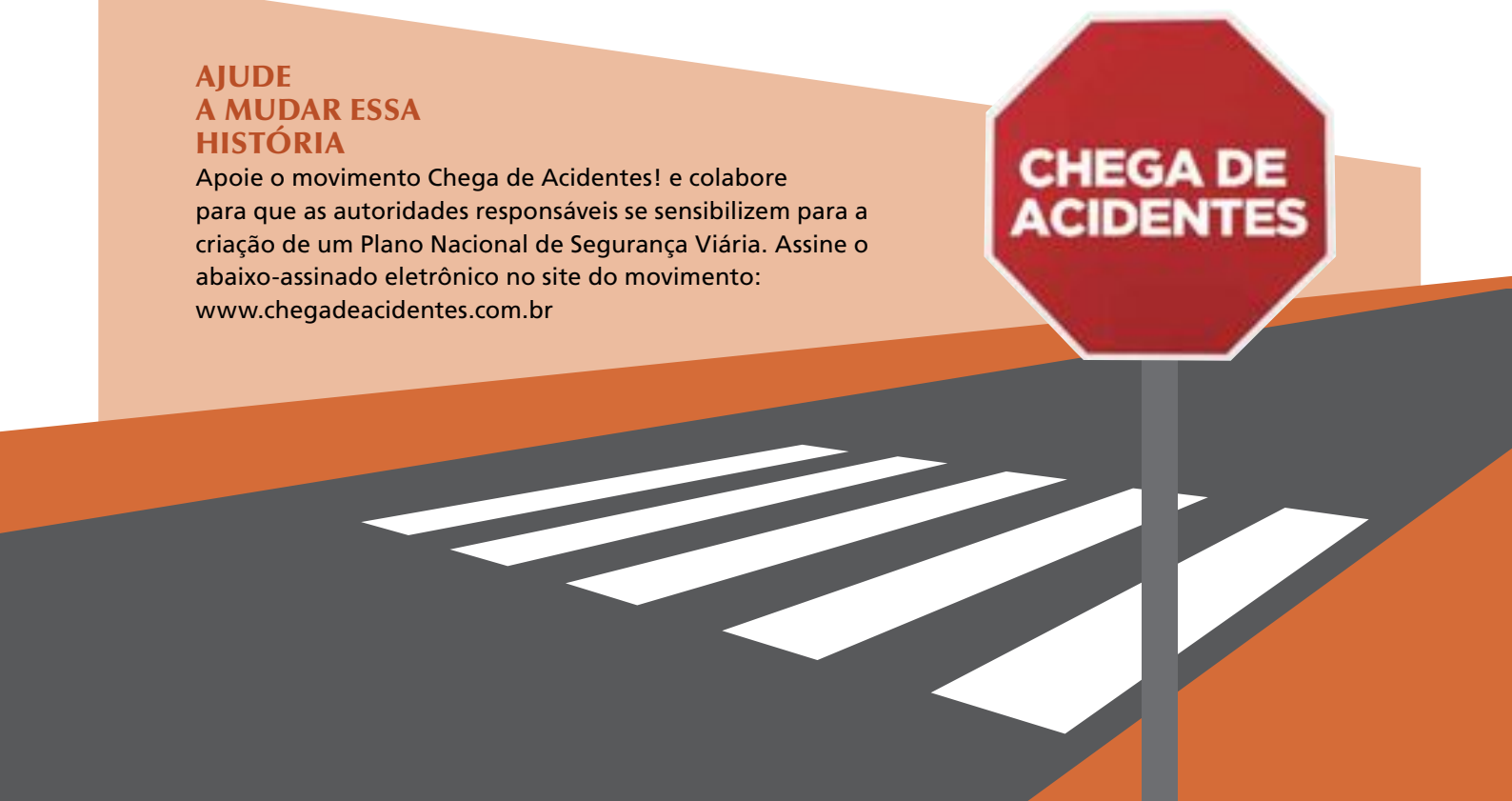
A emoção também tomou tomou conta do público durante o depoimento do ex-aluno da FGV Marcelo Neto Serra, que sofreu um acidente na Rodovia Fernão Dias em 2006 e hoje é cadeirante. "Era uma noite de sexta-feira, com muita chuva. Um carro me passou pela esquerda e rapidamente entrou na minha frente. Com o susto, virei o volante com força e perdi o controle do carro, que capotou diversas vezes num barranco. Sofri uma lesão e desde então sou paraplégico. Se eu não estivesse usando o cinto de segurança, provavelmente nem estaria aqui para contar essa história." Marcelo ainda aproveitou a oportunidade do vídeo para chamar a atenção das autoridades para o foco na segurança. "Os jovens são maioria entre os envolvidos em acidentes; então temos que martelar os conceitos de segurança nos meios de comunicação e nos ambientes em que eles estão. Apontar os perigos de dirigir em alta velocidade, de beber antes de dirigir, alertar para os cuidados necessários quando se anda em estrada sem sinalização, ou com chuva... E, por outro lado, reprimir onde o erro é cometido." Vítima da displicência e do excesso de velocidade no trânsito, Marcelo Serra esteve pessoalmente no evento, que foi encerrado com um manifesto do movimento Chega de Acidentes!, lido pelo ex-aluno da FGV. Não poderia haver melhor representante das palavras que o manifesto contém.

Começou!

O seminário levantou uma questão que tem passado pela cabeça de todos os envolvidos com a segurança do trânsito: o País está preparado para o começo da década de ações? O início oficial foi estabelecido pela ONU como sendo o dia 11 de maio de 2011. Apenas quatro meses separam o Brasil de um início que pode ser promissor ou uma frustração. O que precisa mesmo ser feito, e que tem sido a principal bandeira do movimento Chega de Acidentes!, é a elaboração e implantação de um Plano Nacional de Segurança Viária, com ações coordenadas e metas verossímeis. Programas em vez de campanhas isoladas. Um plano de governo, na esfera federal, que dê à questão da segurança do trânsito a prioridade que o tema merece. Que o Brasil merece. Isso, infelizmente, ainda está mais em nossas esperanças que numa perspectiva embasada em realizações. Enquanto esse sonho não se concretizar, o CESVI, unido a outras entidades, empresas e pessoas que lutam por um trânsito mais humano, continuará a desempenhar esse papel de motivador e agregador de vontades comuns, de agente capaz de estimular uma mobilização da sociedade e torná-la mais consciente de suas necessidades e de seus direitos.

AJUDE A MUDAR ESSA HISTÓRIA

Apoie o movimento Chega de Acidentes! e colabore para que as autoridades responsáveis se sensibilizem para a criação de um Plano Nacional de Segurança Viária. Assine o abaixo-assinado eletrônico no site do movimento: www.chegadeacidentes.com.br



Confira, a seguir, os destaques nos pronunciamentos das autoridades presentes ao evento

Alfredo Peres da Silva,

diretor do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito):
"Os políticos consideram segurança uma coisa chata de lidar, porque traz penalidades e restrições, fatores que não dão votos. Só que a insegurança no trânsito acabou trazendo consequências para a área da saúde e da previdência social, o que acendeu uma luz vermelha. Se os países do BRIC, entre os quais o Brasil, não cuidarem do seu trânsito, podem ter seu crescimento inviabilizado. E isso só é possível quando toda a sociedade está envolvida."

Dr. Otaliba Libânio de Morais Neto,

diretor do Departamento de Análise de Situação de Saúde, representando o Ministério da Saúde:
"Nossa preocupação é dar soluções técnicas para o trânsito. A crise mundial de segurança viária só poderia ser enfrentada com a colaboração de diversos setores. Convido a todos para que possamos constituir um grupo de amigos do trânsito, para que façamos bonito diante dos outros países quando do início efetivo da Década de Ações, no dia 11 de maio de 2011."

Antônio Galvão Álvares de Abreu,

assessor da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo:
"Conseguimos chegar, nas rodovias de São Paulo, a uma qualidade extraordinária. Os veículos, cada vez mais, são equipados com itens de segurança. Onde está o problema, então? A causa, em 85% dos casos, está no comportamento da pessoa. Se o carro está sem manutenção, a culpa não é do veículo, mas de quem não faz a manutenção. A conscientização só vem com educação. E falta base nessa educação. É preciso introduzir matérias compatíveis com o comportamento de trânsito nos currículos escolares."

Deputado Hugo Leal,

vice-presidente da Frente Parlamentar pelo Trânsito Seguro:
"Quero louvar essa iniciativa da FGV com as entidades que respondem pelo movimento Chega de Acidentes! Eu sei bem do papel que tenho, como deputado, nos próximos quatro anos. Todos sabemos o que precisa ser feito. Mas não adianta diagnóstico sem ação efetiva. O trânsito tem de ser política pública. Não peço um ministério de trânsito, mas algo que leve à questão a importância que ela exige. Se perdermos essa oportunidade que o mundo está colocando diante do Brasil, com a Década de Ações, temo pelo destino das futuras gerações desse país."

Aílton Brasiliense Pires,

presidente da ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos):
"Cada um de nós é um sobrevivente, já passou por um apuro no trânsito. Essa loteria que jogamos diariamente é de uma complexidade tremenda. Fica a impressão de que precisamos ter um pacto com o divino para que, conosco, nunca aconteça nada. Temos que mudar essa mentalidade."

Inspetor Álvares Simões,

coordenador geral de operações da Polícia Rodoviária Federal:
"O assunto trânsito ainda não chama a atenção da sociedade como deveria. O pior é saber que todos esses acidentes poderiam ser evitados. O que a Polícia Rodoviária Federal gostaria de fazer nos próximos dez anos é fortalecer o controle das rodovias com tecnologia de ponta e aumentar o controle de velocidade com atuação preventiva. Infelizmente, alguns órgãos só veem os equipamentos de controle de velocidade como geradores de orçamento em suas gestões. Também temos que mudar a legislação no que se refere ao controle de velocidade. Se está sinalizado, não precisa avisar o trecho em que está o radar; isto é ridículo! Radar virou sinônimo de lombada eletrônica."

Carlos Eduardo Cruz de Souza Lemos,

vice-presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores):
"O Brasil já é o quinto mercado mundial de veículos, e o sexto produtor. A legislação contempla avanços tecnológicos. Até 2014, os veículos brasileiros serão equipados com sistemas de segurança de ponta. Mas ainda temos um caminho longo a percorrer. De parte da indústria, duas sugestões: A primeira é dar efetividade a um registro de dados de trânsito, para um planejamento adequado das ações. A segunda é a implantação da inspeção técnica veicular, que realmente vá possibilitar a manutenção de segurança do veículo."

Ricardo Xavier,

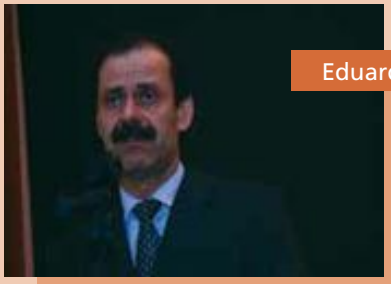
diretor-presidente da Seguradora Líder-DPVAT:
"Parabenizamos algumas iniciativas, como a Lei Seca e a obrigatoriedade da cadeirinha. Iniciativas que foram bem aplicadas no Brasil, contrariando quem afirmava que isso não seria viável no País. Moro no Rio de Janeiro e sou testemunha das constantes ações do governo do Rio na fiscalização de motoristas alcoolizados. Pagamos cerca de mil indenizações por dia. As motos respondem por 61% dessas indenizações. O DPVAT é capaz de produzir estatísticas para análises de ações para o trânsito, e as colocamos à disposição do movimento Chega de Acidentes!"

RIDADES SE MANIFESTAM –

CHEGA DE ACIDENTES

Dr. Mauro Augusto Ribeiro,

presidente da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego):
"Há 50 anos, médicos legistas fundaram a primeira associação internacional nesta área de trânsito. A Abramet completou 30 anos defendendo a saúde e a vida. E ainda temos capacidade de nos emocionar com um evento como este, com tanto engajamento de entidades e da universidade."



Eduardo Macabelli,

diretor de operações da CET-SP (Companhia de Engenharia de Tráfego):
"Faça sol, faça chuva, vamos ter 700 interferências por dia no trânsito de São Paulo. Tivemos 1.280 mortes no ano passado. Temos como meta chegar aos níveis internacionais em 2014. Mas, sem conscientização e participação da população, não vamos conseguir atingir nossos objetivos."

Moacyr Duarte,

diretor presidente da ABCR (Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias):
"Há 15 anos que temos empresas privadas gerenciando rodovias. Mas a sociedade ainda não sabe o que pedir para as concessionárias. Lembrando que elas não têm poder de polícia. Essas rodovias concedidas ainda precisam de fiscalização mais efetiva. Excesso de peso é visto apenas como dano ao pavimento, mas influi nas condições de frenagem e traz riscos à segurança de trânsito."

Horácio Melo,

diretor da AND (Associação Nacional dos Detrans):
"O papel de formação do condutor não é pequeno. Temos reuniões cada vez mais técnicas, buscando soluções para uma melhor formação. Do ponto de vista histórico, fomos apresentados ao automóvel anteontem. Estamos aprendendo ainda. Em Goiás, a política venceu a técnica, e permitiram o mototáxi. Mas só morre um mototaxista por ano lá. Porque entenderam que, além do risco de perderem a vida, perdem o emprego."

Fernando Diniz,

presidente da ONG Trânsito Amigo:
"Em se tratando de um evento como este, acho que a maior autoridade somos nós, vítimas, pais e parentes de vítimas de trânsito. Precisamos traçar metas e persegui-las, com um gerenciamento de recursos educado e inteligente. Meu filho teria completado 28 anos se não tivesse sido uma vítima do trânsito brasileiro. Ele, infelizmente, não teve como estar aqui. Mas eu estou, para falar por ele, e para pedir que tragédias como a dele não se repitam."

Moacyr Alberto Paes,

diretor executivo da Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares):
"Temos uma frota de 17 milhões de unidades de motocicletas. Mas, sempre que há um acidente envolvendo moto, fica a dúvida: quem foi culpado? Não há um estudo que comprove que foi o motorista ou o motociclista. A priori, o culpado é o motociclista. Quatro anos atrás, trouxemos especialistas do Japão para ensinarem a fazer análise de acidente com motociclista. Ninguém se interessou. Resultado: zero. Mas temos o estudo apostilado e disponível."

Maurício Broinizi Pereira,

diretor executivo da Rede Nossa São Paulo:
"Batalhamos há mais de três anos e nos somamos a este grande movimento para a redução das vítimas de trânsito. Queria fazer um questionamento à indústria automotiva: Não é difícil combater o excesso de velocidade, que provoca tantos acidentes, sendo que os jovens são influenciados negativamente pelos meios de comunicação? Digo isso porque os automóveis são mostrados, na publicidade, como aventura, emoção, velocidade... Ninguém fala sobre a segurança do automóvel, sobre comportamento seguro. Como impedir essa influência negativa na cabeça dos jovens?"

Mauro César Batista,

presidente do SindiSeg-SP (Sindicato das Seguradoras de São Paulo):
"Vemos que o Brasil está se preparando para sediar a Olimpíada e a Copa do Mundo. Como ficará nossa imagem? Se nada mudar, restará a desconfiança em relação a um país que não consegue reduzir seus acidentes de trânsito. O CESVI BRASIL é um investimento do mercado de seguros. Estamos preocupados com nossos resultados, mas exercemos a cidadania. Tomara que, após o encerramento deste evento, seja acionado o cronômetro para o início das ações efetivas, e que o Brasil dê um exemplo ao mundo."

REALIZAÇÃO:

FGV EAESP

PATROCINADORES:

BV FINANCEIRA Associada ao

natura bem estar bem

Seguradora Líder · DPVAT

APOIADORES:

CESVI BRASIL Centro de Experimentação e Segurança Viária

REDE NOSSA SÃO PAULO

ABRAMET Associação Brasileira de Medicina de Tráfego

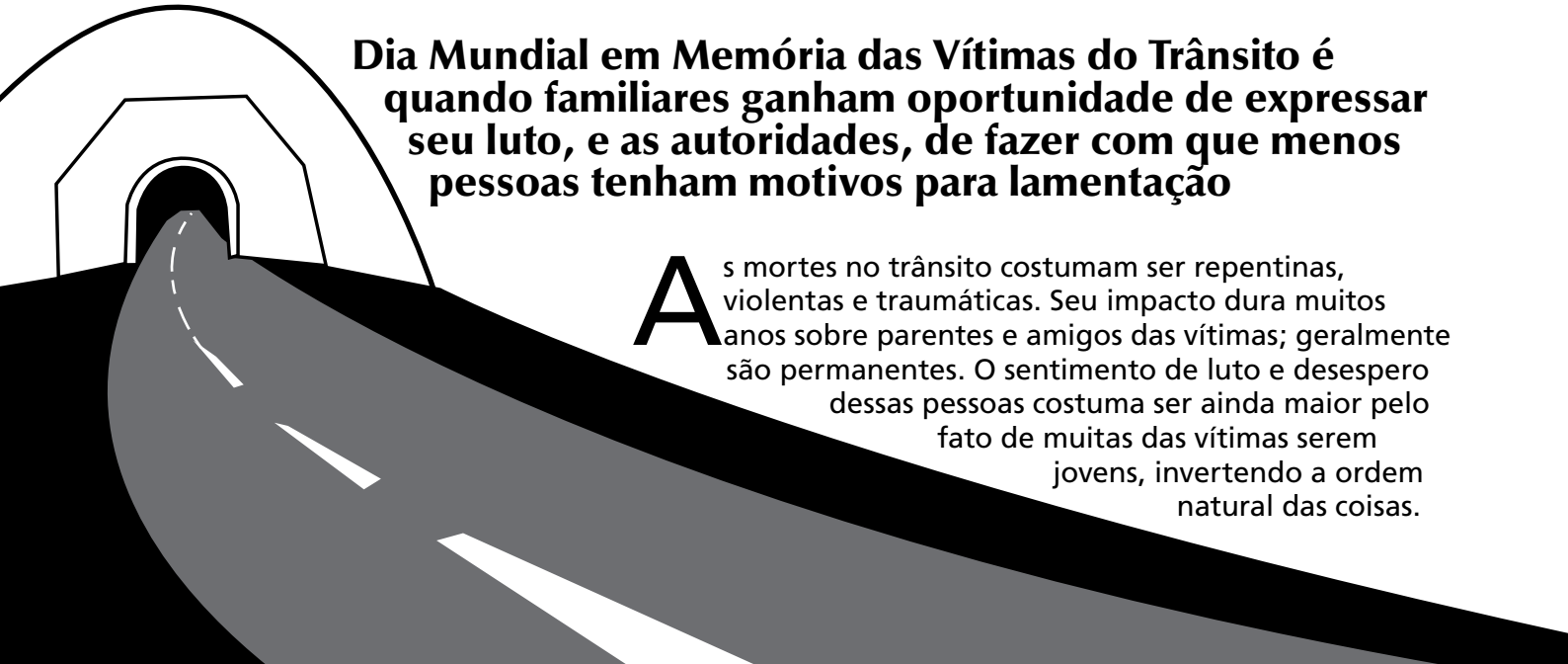
ANTP

GRABER SEGURANÇA

DM9 é DDB

Por
ALEXANDRE CARVALHO DOS SANTOS Editor

Um dia para pensar nas vítimas



Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito é quando familiares ganham oportunidade de expressar seu luto, e as autoridades, de fazer com que menos pessoas tenham motivos para lamentação

As mortes no trânsito costumam ser repentinas, violentas e traumáticas. Seu impacto dura muitos anos sobre parentes e amigos das vítimas; geralmente são permanentes. O sentimento de luto e desespero dessas pessoas costuma ser ainda maior pelo fato de muitas das vítimas serem jovens, invertendo a ordem natural das coisas.

"É como se o mundo desabasse aos nossos pés. Perdemos o rumo, e não há nenhum porto seguro ou luz no fim do túnel", declara Fernando Diniz, presidente da ONG Trânsito Amigo, que reúne familiares de vítimas de trânsito. "Os primeiros passos após a partida foram dificílimos, era como se tivéssemos de reaprender a andar. Mas, se é difícil seguir sem eles, é imperativo prosseguir. Este é o lema da Trânsito Amigo, prestar solidariedade aos pais que, infelizmente, estão ingressando nesta estrada escura, cheia de obstáculos, tortuosa e de mão única."
Diniz sabe o que está falando. Seu filho Fabrício morreu num acidente de trânsito, na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, em março de 2003. Tinha apenas 20 anos de idade. "A Trânsito Amigo é uma homenagem ao meu filho", afirma Fernando Diniz.
Sua entidade trouxe para o Brasil a celebração do Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito, em 2007. Foi a Organização Mundial de Saúde que estabeleceu, em 2005, que todo terceiro domingo de novembro seria dedicado à lembrança das vítimas e a atividades que reforcem esse registro. É uma oportunidade de direcionar atenção para a verdadeira devastação emocional e econômica provocada pelos acidentes de trânsito, e para prestar um reconhecimento ao sofrimento das vítimas, seus familiares e amigos, e também aos esforços das equipes de resgate.
Representante da área dedicada à segurança viária nas Nações Unidas, Etienne Krug vê, na Década de Ações para a Segurança Viária, estabelecida pela ONU para o período de 2011 a 2020, uma chance real de minimizar este sofrimento. "A 'Década' deve focar primeiro na prevenção das mortes no trânsito, melhorando a qualidade das nossas vias e veículos, melhorando o comportamento das pessoas ao volante e melhorando os serviços de emergência", explica. "Aqueles que têm sido diretamente afetados pelos acidentes de trânsito, e suas famílias, vão desempenhar um papel vital na 'Década'. E o Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito vai oferecer espaço para as vozes dessas vítimas e suas famílias. Serão os nossos guias para tudo o que vamos fazer."

Folheto da campanha Chega de Lágrimas

Campanha feita no exterior, com criança dizendo: "Hoje é o meu 25º aniversário", faz referência às vidas interrompidas na juventude

Ações no Brasil
Após ações no Rio de Janeiro e Curitiba nos anos anteriores, Florianópolis foi a cidade escolhida para concentrar as atividades relacionadas ao Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito em 2010. Representantes de vítimas de trânsito de diversas capitais do Brasil marcaram presença nas atividades, que lembraram a Década de Ações para a Segurança Viária, da ONU.
O movimento Chega de Acidentes! e a Fundação Getúlio Vargas realizaram uma campanha pela redução de acidentes de trânsito – Chega de Lágrimas -, produzida pela agência DM9DDB, que foi apresentada durante o evento "Década de Ações para Segurança Viária no Brasil – Marco Zero", no dia 17 de novembro último (leia mais sobre o evento em nossa matéria de capa). Trata-se de um vídeo com depoimentos repletos de emoção de vítimas de acidentes de trânsito, e também de pais que perderam seus filhos em virtude dessas tragédias. O material está disponível para ser divulgado em canais de comunicação – TV e web. A produção do vídeo também contou com os seguintes apoiadores: Mixer, Cabaret Studio e Jornal do Brasil CPDOC.JB.
Além disso, foi produzido um folheto com explicações sobre a data, o objetivo dos eventos relacionados e também dicas para que cada um contribua, no dia a dia, com a segurança no trânsito.
O folheto teve como patrocinadores a BV Financeira, a Natura e a Seguradora Líder- DPVAT. Participaram como apoiadores a Abramet, a ANTP, o CESVI BRASIL, a DM9DDB, a Graber Segurança e a Rede Nossa São Paulo.
Confira o vídeo em: http://www.chegadeacidentes.com.br/noticias.aspx?id=32

Por
ALEXANDRE CARVALHO DOS SANTOS Editor

Morre muito mais gente do que as notícias dizem

Divulgação

> "Dizer que morreram 124 pessoas no feriadão de Ano-Novo passa uma ideia mentirosa, porque não conta a maior parte das mortes. Se contarmos as rodovias estaduais, as estradas municipais e as vias urbanas, vamos chegar a três vezes isso"

Alexandre Garcia,
jornalista da TV Globo

De um modo geral, a imprensa poderia fazer mais pela segurança do trânsito no País. Quer um exemplo? As notícias sobre acidentes de trânsito tendem a apresentar o número frio das vítimas envolvidas, o local do ocorrido e pouco mais do que isso.

"Número de acidentes cresceu 50% no último feriado", "Ônibus tomba na volta do fim de semana e mata 37"... são exemplos do que mais encontramos nos noticiários. Quase não se vê um aprofundamento nas causas dos acidentes. Nem nas consequências. A impressão que se tem é de que, na mídia, poucos realmente se importam com a informação transmitida. Não espanta então que os receptores dessa informação – motoristas, motociclistas, pedestres – também a achem desimportante, corriqueira e pouco merecedora de atenção.

Não é o caso de Alexandre Garcia, da Rede Globo, um dos jornalistas mais conhecidos e respeitados do País. Associado principalmente à cobertura do cenário político nacional, Garcia também tem um histórico de atuação em prol da segurança no trânsito. Seus esforços nessa área até já foram reconhecidos com um Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito. E esse interesse pelo assunto se estende à sua vida pessoal, indo desde a escolha de veículos mais seguros até sua atitude de responsabilidade ao volante.

Para o evento "Década de Ações para a Segurança Viária – Marco Zero", o jornalista gravou um depoimento, expressando sua preocupação com a violência no trânsito brasileiro e externando seu apoio ao movimento Chega de Acidentes! Agora, ele volta a falar sobre o assunto, em entrevista exclusiva para a Revista CESVI.

Como foi o começo do seu envolvimento com as questões do trânsito?

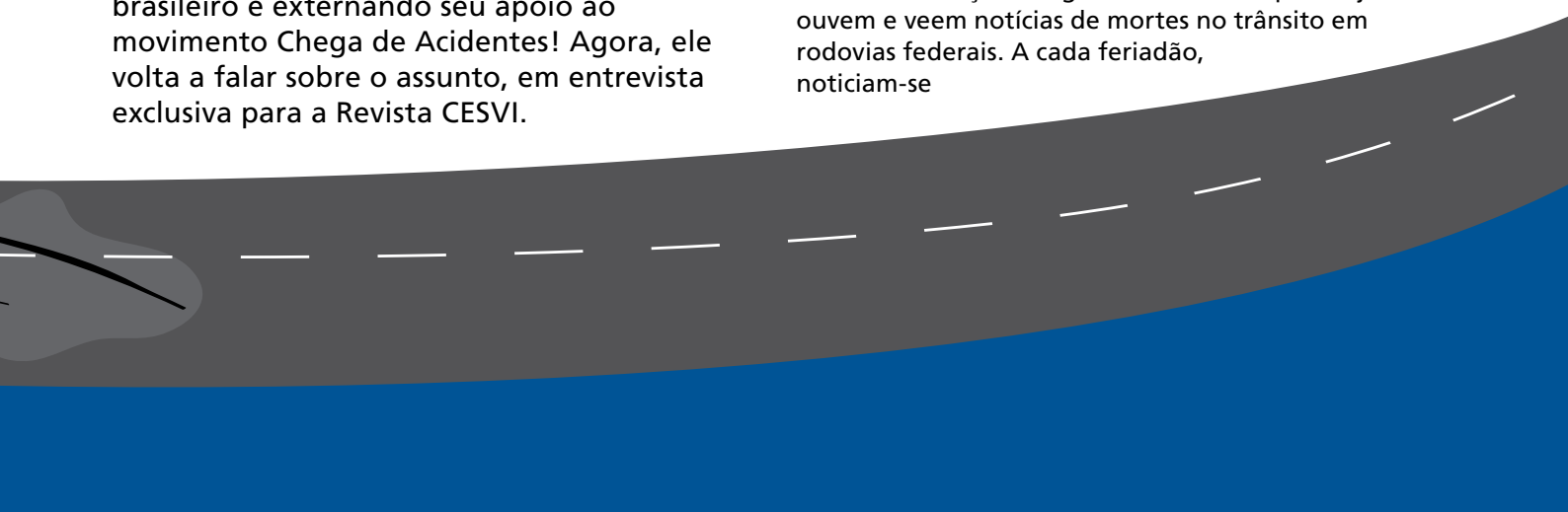
Em férias, em 1992, dirigi por 40 dias na Califórnia, onde havia mais carros que no Brasil inteiro. E nunca tomei um susto no asfalto. Quando voltei, só no trajeto de 16 quilômetros entre minha casa e a Globo, passei por umas dez situações de perigo e cheguei com as mãos suando. Concluí: alguma coisa está errada por aqui. Eu era diretor da Globo em Brasília e um dia comentei sobre um acidente que matou uma criança, numa Kombi-escola. A Kombi batera a 40km/h na traseira de outro veículo, e o menino, sem cinto, foi projetado para fora e bateu a cabeça no meio-fio. No dia seguinte, fui para o local do acidente com um cinto de segurança e disse mais ou menos o seguinte: "Fulano está agora no fundo de uma sepultura. Poderia estar na aula. A diferença entre a vida e a morte foi este clique do cinto de segurança". Choveram telefonemas e senti que deveria continuar. Uso cinto desde 1967, quando os carros brasileiros ainda não vinham com ele. Comprei um importado, da GM, subabdominal, e mandei parafusar no assoalho do meu Karmann-Ghia. Me perguntavam se eu iria disputar alguma corrida. Eu respondia que quem gosta do meu nariz, dos meus dentes, dos meus olhos, da minha vida, sou eu. Fico embasbacado ao ver que, 43 anos depois, ainda existe gente que não usa cinto.

Já se envolveu diretamente em um projeto de redução de acidentes?

Em meados dos anos 1980, participei de uma comissão do governo do Distrito Federal, para reduzir acidentes, em tempos de Roriz. E antes que Cristovam Buarque assumisse o governo de lá, pediu-me sugestões. Fiz uma lista de cem pontos, sem despesa, e ele me fez discuti-los com o diretor do Detran e do policiamento rodoviário da PM. Além disso, uma campanha que fiz na TV Globo, pelo respeito à faixa de pedestre e pela redução da velocidade, valeu-me um Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito.

Como entidades técnicas, como o CESVI, podem auxiliar os órgãos de imprensa na cobertura de acidentes de trânsito?

Dando orientação e sugestões. Por exemplo: hoje só se ouvem e veem notícias de mortes no trânsito em rodovias federais. A cada feriadão, noticiam-se



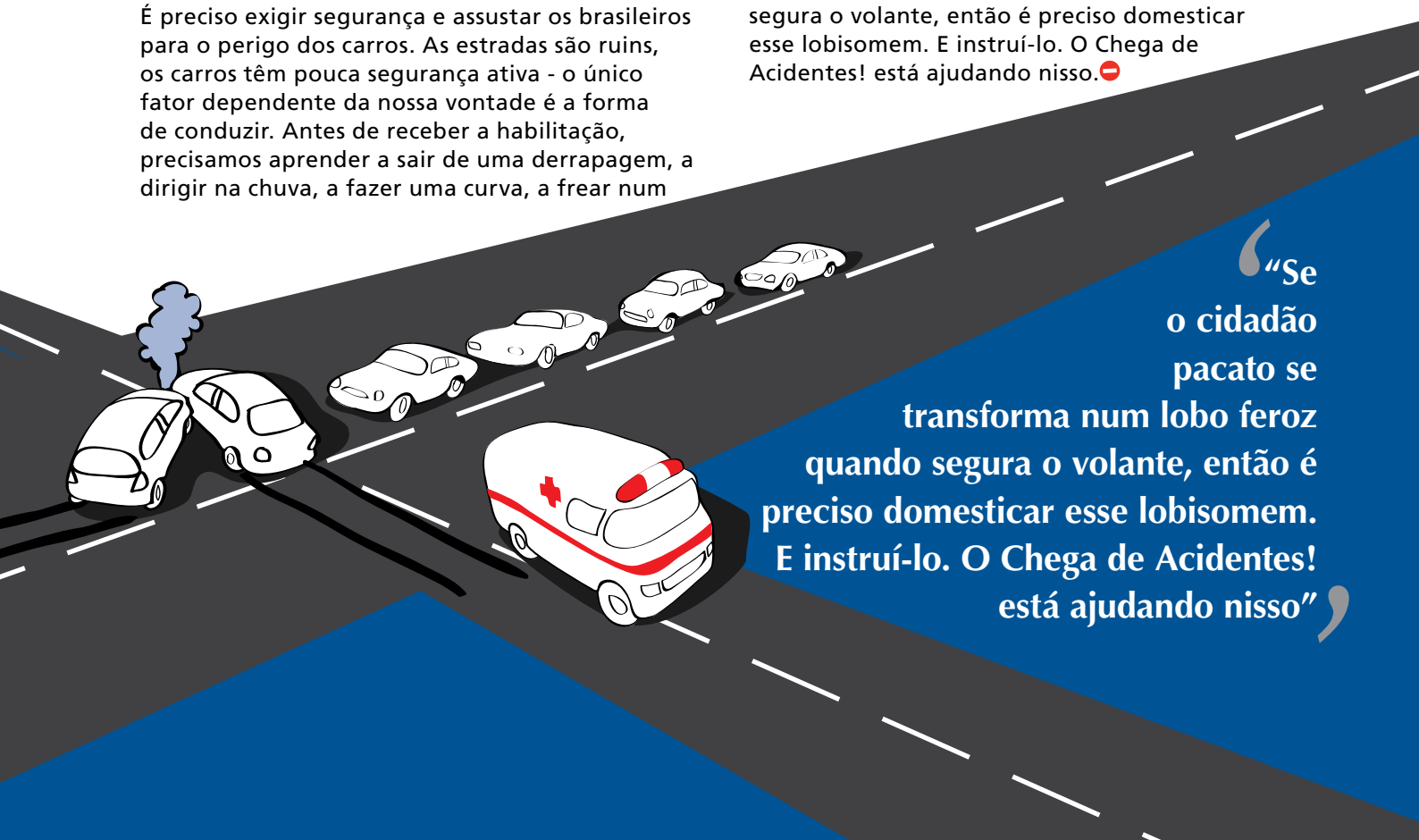
os mortos em BRs e se omitem nas estatísticas as mortes em rodovias estaduais, municipais e nas vias urbanas. O resultado fica bem aquém da realidade e é falso. Dizer que morreram 124 pessoas no feriadão de Ano-Novo, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, passa uma ideia mentirosa, porque não conta a maior parte das mortes. Se contarmos as rodovias estaduais, as estradas municipais e as vias urbanas, vamos chegar a três vezes isso - ainda omitindo os que morrem nos hospitais até 90 dias depois do acidente. Hoje, segundo o professor Mauri Panitz, da PUC/RS, são 80 mil mortos por ano, o que dá 219 por dia, em média! Se não aceitarmos essa realidade terrível, vamos continuar nos enganando.

O que acha do posicionamento dos governos no Brasil em relação ao tema segurança no trânsito?
Muito tímido e subserviente às montadoras, que querem margem de lucro bem superior ao de suas matrizes. O então presidente da Anfavea, Silvano Valentino, certa vez me disse estranhar os brasileiros. Carro popular, na época, não tinha regulador da altura do cinto, na coluna. Custa 1,50 reais - disse ele - mas a vida do brasileiro vale pelo preço que ele pode pagar por um carro.

Na sua opinião, qual o caminho para o País reduzir suas mortes no trânsito?
É preciso exigir segurança e assustar os brasileiros para o perigo dos carros. As estradas são ruins, os carros têm pouca segurança ativa - o único fator dependente da nossa vontade é a forma de conduzir. Antes de receber a habilitação, precisamos aprender a sair de uma derrapagem, a dirigir na chuva, a fazer uma curva, a frear num carro sem ABS, a ter consciência de que um carro sem torque não sai rapidamente de uma situação de perigo. Temos de aprender que as rodas são as pontas dos nossos dedos: temos de sentir a pista como prolongamento de nosso corpo.

Recentemente, você manifestou seu apoio ao movimento Chega de Acidentes!, na luta por sensibilizar para a necessidade de um Plano Nacional de Segurança Viária. Por que essa conscientização parece tão difícil?
Nós nos mobilizamos no Carnaval, no futebol, no veraneio, e nos esquecemos do mais importante: a vida. Quando saímos da porta da nossa casa, estamos no trânsito, como lembra um secretário de segurança de Brasília, o Coronel João Brochado, cujo livro prefaciei. Se a educação para o trânsito não começar em casa, vamos continuar morrendo à razão de 219 por dia; sem contar as sequelas pelo resto da vida.

O que cada pessoa deveria fazer para termos um trânsito mais seguro?
Cada um deve fazer a sua parte. Exigindo carro mais seguro, estrada mais segura e, principalmente, dirigindo defensivamente. Dizem que a Régis Bittencourt é perigosa. Ela só se torna perigosa quando os motoristas estão lá. Sem motoristas, ela é inofensiva. Se o cidadão pacato se transforma num lobo feroz quando segura o volante, então é preciso domesticar esse lobisomem. E instruí-lo. O Chega de Acidentes! está ajudando nisso.



“Se o cidadão pacato se transforma num lobo feroz quando segura o volante, então é preciso domesticar esse lobisomem. E instruí-lo. O Chega de Acidentes! está ajudando nisso”

CONCEPT BLINDAGENS

NOSSA ENGENHARIA FAZ A DIFERENÇA

A blindagem ideal é aquela que confere ao veículo blindado o mesmo comportamento do original. É importante utilizar apenas materiais de última geração, que são mais leves e de qualidade superior e dispor de uma sofisticada estrutura de produção. No entanto, **é fundamental tratar a blindagem como um assunto de Engenharia Automobilística, investindo em uma equipe de engenheiros com ampla experiência neste segmento.**

Para demonstrar a importância em contar com profissionais especializados, no esquema acima apresentamos um procedimento pioneiro, no setor de blindagem:

EXCLUSIVO sistema para determinação e calibragem do Centro de Gravidade

que consiste em avaliar o comportamento dinâmico do veículo pós-blindagem. Com estes dados em mãos, nossos engenheiros são capazes de recalibrar a suspensão do veículo com precisão, preservando suas características de dirigibilidade, frenagem e estabilidade.

CERTIFICAÇÃO CESVI BRASIL

CERTIFICAÇÃO ISO 9001:2008

5 ANOS DE GARANTIA

São Paulo (11) 3471.5000
Rio de Janeiro (21) 3183.2540

www.conceptblindagens.com.br

BLINDAGENS Concept

Por
MAJOR ORDELI SAVEDRA GOMES

Traduzindo o CTB

O livro e o próprio nome, Código de Trânsito Brasileiro Comentado e Legislação Complementar, surgiram no início de 2006, após eu já contar com mais de vinte anos de serviço na Brigada Militar, dez dos quais nas atividades de policiamento rodoviário da corporação.

A obra foi pensada para quem atua na área de trânsito, especialmente na fiscalização ou como professor ou membro/gestor de órgão executivo de trânsito e rodoviário, além de integrante de Juntas Administrativas de Recursos de Infrações ou de Defesa da Autuação. É recomendado também como suporte para o trabalho de autoridades policiais, membros do Ministério Público e do Poder Judiciário, como um livro doutrinário e sob a visão de um especialista na temática. O livro tem uma linguagem fácil e prática, de maneira que qualquer pessoa interessada tenha uma ótima fonte de consulta à sua disposição.

As páginas abrangem o Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503/97, com todas as atualizações que se sucederam. Hoje, já são 14 leis que o alteraram, assim como todas as leis e decretos inerentes ao trânsito, as principais convenções viárias das quais o Brasil é signatário, como a de Viena e o Acordo sobre a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, além das resoluções do Contran recepcionadas do nosso Código Nacional de Trânsito e as editadas na vigência no nosso CTB.

Como se trata de livro comentado, não se limita a simplesmente organizar a legislação, e sim, em cada artigo, parágrafo, alínea, comenta e transcreve partes de resoluções do Contran ou portarias do Denatran e Inmetro que digam respeito ao tema tratado. Assim, por exemplo, são comentadas as normas de trânsito com a indicação, no caso de desobediência, das infrações a que dizem respeito. Já nas infrações, para evitar duplicidade de comentários, indico as normas a que se referem. Assim como há o encaminhamento ao capítulo XIX do CTB, no qual encontramos os crimes de trânsito ou a transcrição dos crimes comuns junto da própria infração, para evitar que o policial ou agente de trânsito deixe de cumprir inteiramente com seu dever, fazendo a parte administrativa e deixando escapar de seu entendimento a esfera criminal.

Como não poderia ser diferente, além de um prático sumário inicial, o operador da área de trânsito é apresentado a outros índices específicos, como o das resoluções, das portarias, das infrações de trânsito, e também ao índice alfabético.

Como surgiu a ideia

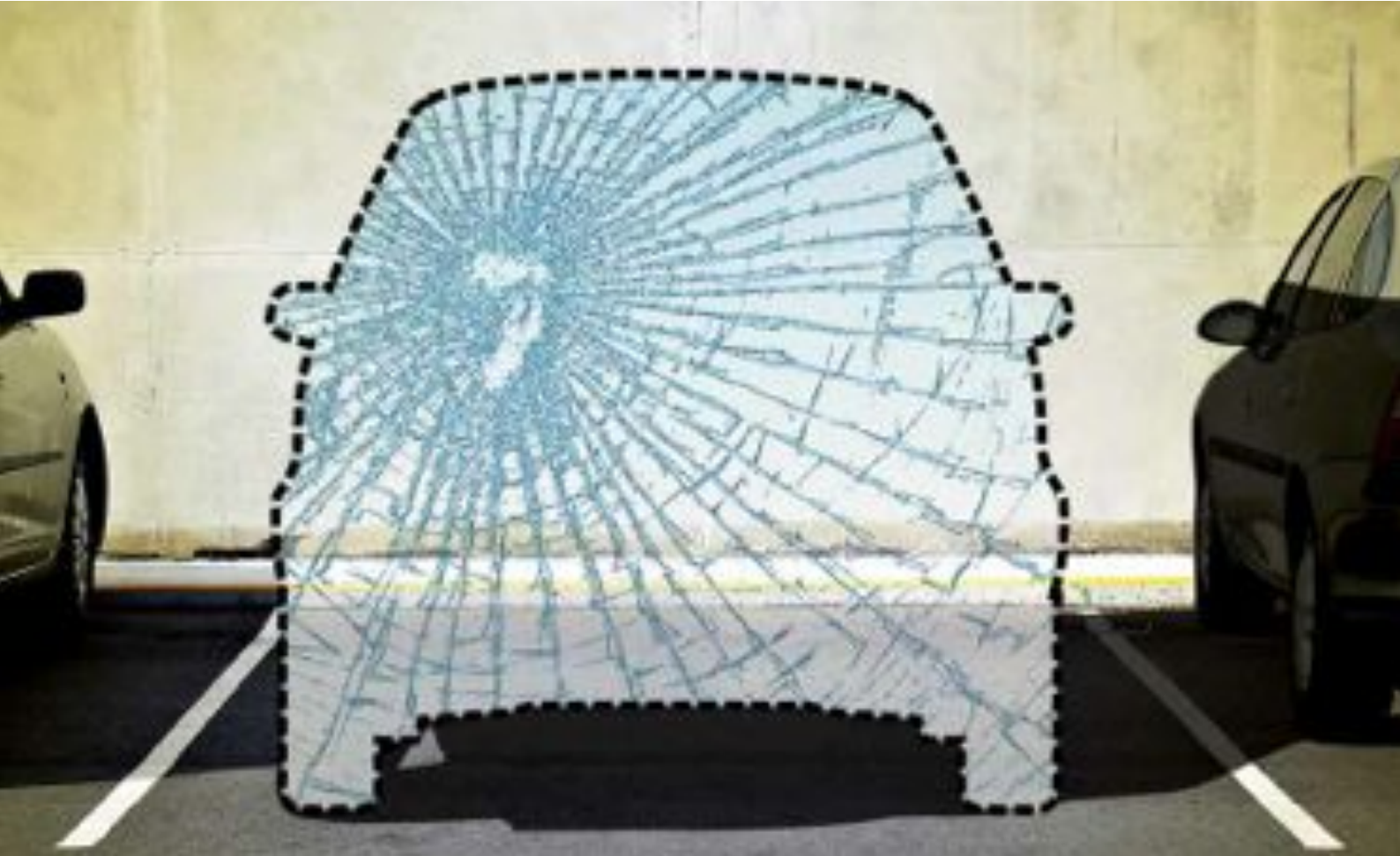
Meu então comandante, Coronel Waldir João Reis Cerutti, fez uma provocação para me incentivar a escrever meu próprio livro, em vez de só ficar utilizando uma coletânea de trânsito como fonte de consulta. E foi além, sugerindo que eu me imaginasse em uma sala de aula; assim, procurei aproximar o leitor da situação de estar interagindo com a turma e comigo em sala de aula.

Como já tinha a formação jurídica e o gosto pela especialidade do trânsito, ministrando muitas aulas e palestras na Brigada Militar, em universidades e em outras instituições, levei menos de um ano daquela provocação ao final da primeira edição do livro; um trabalho de dedicação extrema e diária. Agradeço muito à minha família pela compreensão. Hoje, a parceria com a Editora Juruá já chegou à quinta edição em todos os Estados brasileiros, nos órgãos executivos de trânsito (DETRANs) e nas Polícias Militares, estando também disponível nas melhores livrarias.

Aproveito para destacar que, em meados de 2009, autorizado pelo Comandante-Geral da Brigada Militar, Coronel João Carlos Trindade Lopes, propus à editora uma edição especial comemorativa dos 172 anos da corporação. O livro teve 958 páginas, auxiliando a mais de mil colegas de farda na interpretação e aplicação da legislação de trânsito. Foi prefaciada pelo próprio Comandante-Geral, que também mandou uma mensagem a toda a nossa corporação. Um exemplar foi destinado a todos os Comandos Regionais da Brigada Militar, de maneira que, de alguma forma, pudéssemos auxiliar um maior número de policiais militares.

Divulgação

Major Ordeli Savedra Gomes é Comandante do 3º Batalhão Rodoviário da Brigada Militar e especialista em segurança pública.



PRONTO ATENDIMENTO

Sua empresa está realmente preparada para atender bem seus clientes e ser mais competitiva no mercado atual?

A RENASERV – Rede Nacional de Serviços S.A., atua em todo o país através de uma rede composta por empresas de comprovada liderança em seus Estados. A partir de mais de 400 bases operacionais, oferece ao mercado um serviço de Pronto Atendimento diferenciado e exclusivo, para agilizar as atividades de gerenciamento de risco e restabelecimento de veículos em âmbito nacional.

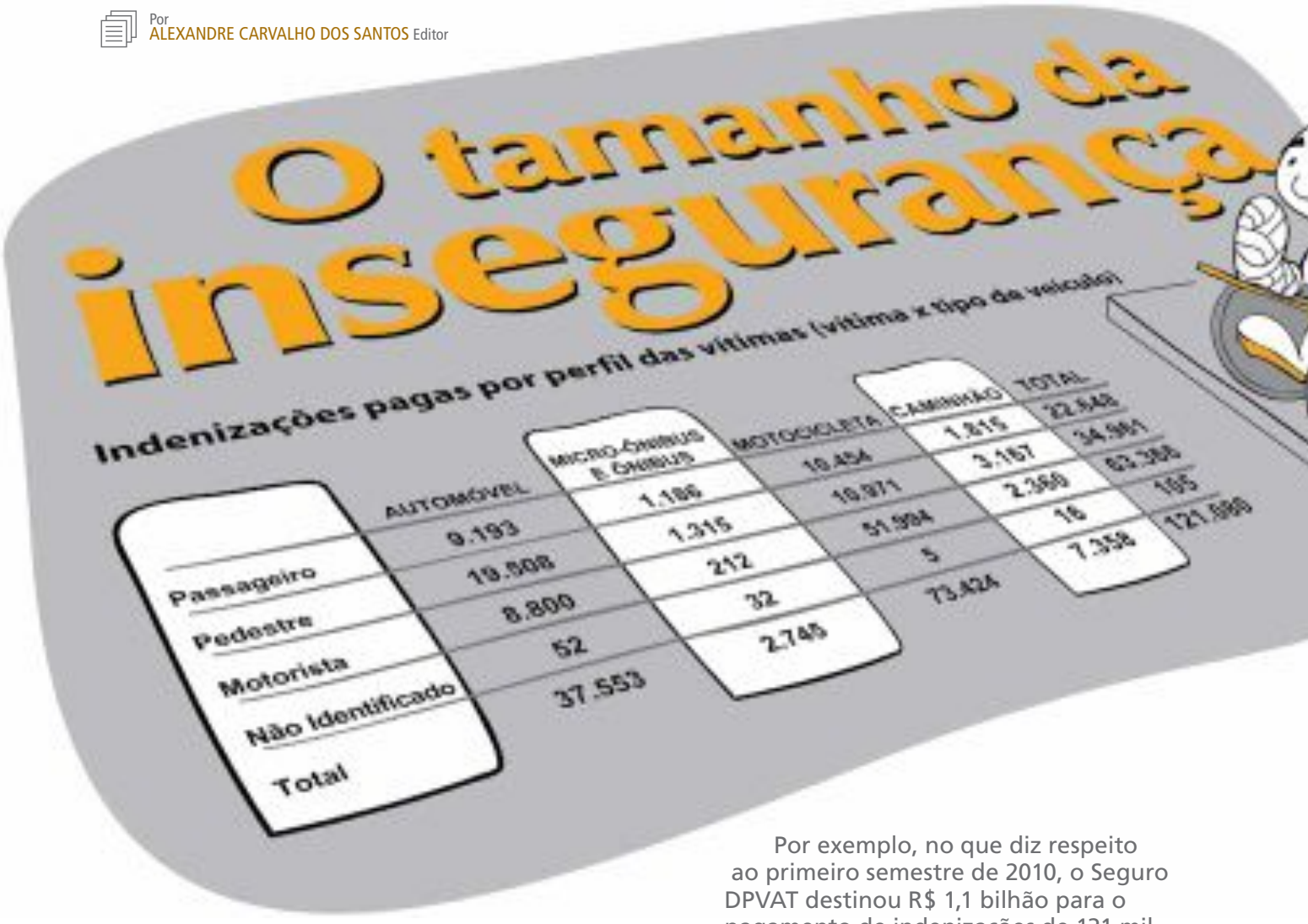
Abrangência em todo o país, qualificação permanente, responsabilidade e legalidade são os diferenciais da RENASERV.

Faça a parceria certa para o seu negócio. Pense de forma estratégica e contrate a RENASERV.

(11) 3171-1579
www.renaserv.com.br

RENASERV
Rede Nacional de Serviços S.A.

Por
ALEXANDRE CARVALHO DOS SANTOS Editor



Criado em 1974 com o objetivo de amparar as vítimas de acidentes de trânsito em todo o território nacional, o seguro DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre ou por sua Carga a Pessoas Transportadas ou Não) dá cobertura a todos os brasileiros, sejam motoristas, passageiros ou pedestres, não importando de quem seja a culpa. Por isso, as indenizações pagas pela Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT se tornaram uma referência para análises dos acidentes de trânsito, já que dão números sobre veículos mais envolvidos em acidentes, perfil de acidentes e vítimas, entre outros dados.

Por exemplo, no que diz respeito ao primeiro semestre de 2010, o Seguro DPVAT destinou R$ 1,1 bilhão para o pagamento de indenizações de 121 mil vítimas de acidentes (o que abrange casos de morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares). As motocicletas estiveram envolvidas em 52,5% das indenizações pagas e em 60,6% da quantidade de vítimas indenizadas, embora representem uma frota bem menor em relação ao total de veículos (25,9%).

O Seguro DPVAT ainda destaca um dado que ajuda a entender a dimensão do problema dos acidentes de trânsito: do total de pessoas que sofrem algum tipo de dano nos acidentes, mais de 72% estão na faixa etária de 16 a 45 anos; ou seja, é a população economicamente ativa do País que mais morre ou fica inválida em função da insegurança em nossas ruas e rodovias. São informações que fazem pensar e que deveriam render ações urgentes das autoridades do trânsito brasileiro.

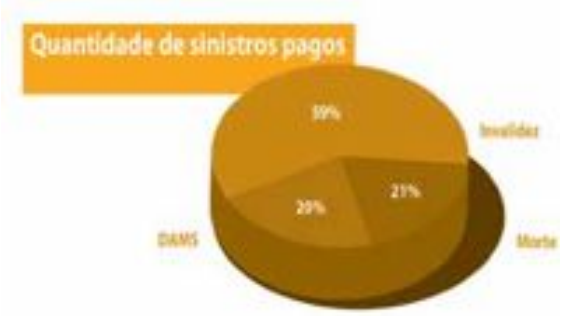
Indenizações pagas pelo Seguro DPVAT no primeiro semestre de 2010 apontam a dimensão da violência do trânsito no País

Vítima por faixa etária

Faixa	Vítima				Total	Porcentagem
	Motorista	Pedestre	Passageiro	Não identificado		
Menos de 5 anos	0	624	336	6	966	0,80%
De 5 a 10 anos	0	1.447	659	4	2.110	1,74%
De 11 a 15 anos	0	1.482	1.086	5	2.573	2,13%
De 16 a 20 anos	8.084	2.700	3.614	14	14.412	11,90%
De 21 a 30 anos	24.900	6.649	6.547	21	38.117	31,48%
De 31 a 40 anos	15.584	6.159	4.137	25	25.905	21,39%
De 41 a 60 anos	13.092	9.630	4.712	21	27.455	22,68%
Mais de 61 anos	1.655	6.321	1.556	9	9.541	7,88%
Não identificado	0	0	1	0	1	0,00
Total	63.315	35.012	22.648	105	121.080	100,00%

Motivo da indenização paga

Indenizações	Quantidade	Valores pagos
Morte	24.830	R$ 386.795.190,91
Invalidez	70.879	R$ 554.735.971,96
Despesas médicas	25.371	R$ 35.830.806,50



Por
ALEXANDRE CARVALHO DOS SANTOS Editor

Ricardo Gimenez,
da Auto Reg

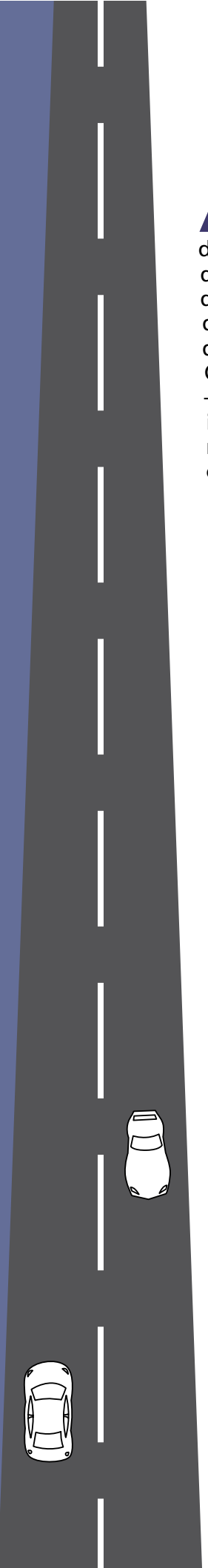
Emir Miguel,
da Tókio Marine

Eduardo Marcondes,
da Reauseg

Carlos Bolandim ("Bola"),
da Jopema

Órion e as reguladoras

Sistema de gestão de sinistros tem seu uso cada vez mais disseminado entre as prestadoras de serviços das seguradoras



A atividade das reguladoras é de extrema importância para as companhias de seguros. São elas que ampliam o alcance das seguradoras, num trabalho que passa despercebido pelo proprietário do veículo, mas que garante o atendimento e consolida a força da marca da companhia por trás de cada vistoria, de cada "regulação" propriamente dita.

Os profissionais responsáveis pelo sistema Órion – Gestão Integrada de Sinistro, cientes dessa importância, têm buscado uma aproximação maior com as empresas reguladoras, oferecendo caminhos para que o sistema, cada vez mais, se estabeleça como um parceiro do mercado segurador.

Empresas que já trabalham com a ferramenta e outras que começam a ter os primeiros contatos com suas funcionalidades deixaram seus testemunhos para a Revista CESVI. Fica evidente, por meio de seus relatos, a evolução do trabalho dos peritos com o Órion e a consequente aceitação da marca pelo mercado.

"Hoje, com o Órion, a aceitação cresceu muito. A gente gosta de trabalhar com ferramentas que facilitam o manuseio e entendimento do perito", afirma Carlos Bolandim, o "Bola", diretor técnico da Jopema. A empresa trabalha com o sistema em operações da SulAmérica e da Mapfre, tanto em Belo Horizonte quanto no interior de São Paulo. Por enquanto, a reguladora tem o Órion instalado em cerca de 40 pontos (peritos e supervisores). "Mas a ideia é instalar em todos os pontos no geral, cerca de 150, pois ainda há o Rio de Janeiro e a capital de São Paulo para a atuação", ressalta Bola. "Eu fiz parte do primeiro grupo a tratar da tabela tempária das seguradoras no Cesvi System, isso em 1986. A gente via as dificuldades, via que faltavam peças, os peritos registravam esses obstáculos. Hoje, o aperfeiçoamento é notório. Tanto no que diz respeito ao número de peças e veículos cadastrados quanto no que se refere à atualização dos dados e à facilidade do manuseio."

Segundo Bola, o grande destaque é a parte da orçamentação, que tornou o trabalho do perito muito mais fácil. "A navegação está ótima!", enfatiza Carlos Bolandim. "O desenvolvimento que o CESVI teve com o Órion chegou ao trabalho do perito, deixando tudo mais simples, rápido e de bom grado."

"Webservice"

Empresa que faz cerca de 3 mil vistorias por dia, a Auto Reg conta com algo em torno de 400 peritos em sua estrutura, e já trabalha com o Órion desde 2006. Atualmente, a reguladora já tem 100 pontos operando com o Órion. "Nosso nível de satisfação com o sistema é ótimo. A orçamentação é muito bem feita", diz Ricardo Gimenez, gerente de TI da Auto Reg. "Outra vantagem do Órion é a flexibilidade que você tem, porque o sistema é adaptado para funcionar de acordo com as suas necessidades. Com outros produtos, você tem que batalhar para que haja qualquer customização. Com o Órion, é tudo mais simples", revela.

A grande expectativa de Gimenez, no entanto, está para o começo do ano que vem. O lançamento da opção "webservice" do Órion para a Auto Reg está previsto para fevereiro. "Estamos trabalhando desde maio de 2010 para termos essa opção, que vai cair como uma luva no trabalho da nossa reguladora. Isso porque o processo da Auto Reg é todo informatizado, do momento em que a vistoria entra até a conclusão da operação."

O gerente da reguladora destaca que, com a opção on-line, o perito terá muito mais segurança em suas atividades. "Essa possibilidade entre operar com a opção 'cliente-servidor' ou com a web é única no mercado. Em outros casos, se o notebook do perito quebra, o trabalho é interrompido. Este problema praticamente acaba na versão 'webservice'."

Custo imbatível

Ainda em seus primeiros contatos com o Órion, a reguladora Reauseg tem realizado seis vistorias por semana com o sistema, para já treinar seu pessoal, acostumando-o às possibilidades com a ferramenta. "Num futuro próximo, a tendência é usar intensamente", explica Eduardo Marcondes, diretor da empresa. "Já estamos falando para os nossos peritos ficarem atentos ao sistema, porque o custo do Órion é o mais interessante do mercado, e seu atendimento é muito bom."

Marcondes é outro que destaca a evolução ocorrida entre o antigo Cesvi System e o sistema atual. "São duas coisas totalmente diferentes", aponta. "Tive uma experiência com a SulAmérica, que usa o Órion, e nosso pessoal não encontrou a menor dificuldade com o uso do sistema. As lacunas que existiam no banco de dados foram preenchidas, e a impressão deixada foi muito boa. Espero que as oficinas tenham mais contato com o Órion, porque é extremamente importante que elas saibam as diferenças entre o que o sistema era e o que o sistema é."
A Reauseg esteve no CESVI em dezembro de 2009, na primeira vez em que o Órion abriu os espaços do centro de pesquisa para que as reguladoras treinassem seu pessoal. "Foi uma experiência, sem dúvida, muito gratificante", avalia Marcondes. "Torço para que a oportunidade se repita muitas vezes."

Falando diretamente ao perito

No histórico de relacionamento do Órion com as reguladoras, a companhia de seguros Tókio Marine tem um capítulo muito especial. A seguradora realizou, no CESVI BRASIL, um treinamento especial para os profissionais que atuam na área de regulação. Tudo com o intermédio da equipe do Órion, que trabalhou para a cessão do espaço e a concretização do treinamento.
Foi entre setembro e outubro de 2010 que a Tókio levou ao CESVI mais de 150 peritos, combinando sua equipe interna com prestadores de serviços. Além de um alinhamento técnico de procedimentos internos, toda essa equipe recebeu treinamento sobre o Órion, com informações que foram, em seguida, divulgadas na Intranet da Tókio Marine, e que circularam em todas as suas filiais.
Emir Miguel, supervisor da seguradora, explica as necessidades que levaram à realização do treinamento: "Sempre instruí pessoas que saíram de oficinas, porque não há pessoal formado em regulação. O que há são profissionais com experiência de reparo, mas que chegam às reguladoras sem um embasamento técnico relacionado ao ramo securitário. O perito chega entendendo tudo sobre o dano, mas quase nada sobre o que é um dano coberto. É claro que a técnica é importante, mas esse profissional também precisa entender de assuntos diversos, como lei do consumidor e poder de negociação. A dificuldade de conciliar conhecimento técnico com noções do contrato de seguro fez com que me visse na obrigação de treinar os peritos", revela.
O supervisor da Tókio acredita que o Órion tem muito a contribuir para os trabalhos do mercado segurador. "Já conversei com diversas reguladoras que me falaram bem em relação ao custo. Apesar de trabalharmos com outro sistema, acredito na força do Órion, e é muito importante que ele esteja chegando como uma ferramenta a mais para o perito trabalhar. Isso porque a área de regulação é muito carente, são poucas as opções para orçamentação", lamenta Emir.
"Mas vejo um grande potencial de crescimento do Órion, que tem tido uma aceitação muito boa. Tenho um interesse grande de conhecer essa operação no País inteiro", conclui.

ÓRION
Gestão Integrada de Sinistros

CONHEÇA O SISTEMA

Reguladoras e outros prestadores de serviços do mercado segurador, interessados em conhecer as funcionalidades do sistema Órion, podem entrar em contato com Roberto Barroso, pelo telefone (11) 3948-4824 ou pelo e-mail rbarroso@cesvibrasil.com.br

FALE COM ELAS

Para conhecer mais sobre os trabalhos das reguladoras citadas nesta matéria, acesse os seguintes sites:

Auto Reg:
www.autoreg.com.br

Jopema:
www.jopema.com.br

Reauseg:
www.reauseg.com.br

Veja por que o Órion é o sistema preferido pelas principais seguradoras, reguladoras e oficinas

Faça como Bradesco Seguros, MAPFRE Seguros, Sul América Seguros, Allianz Seguros, Auto Reg, Auto Vis, Reauseg, Jopema, Londrina, MS Reguladora, MT Reguladora, Revisar, Sertec, WF Sudeste e mais de 1.000 oficinas em todo o Brasil. Simplifique seus processos, venha para o Órion.

(11) 3948-4802
www.orionbr.com.br

CESVI BRASIL
Centro de Experimentação e Segurança Viária

ÓRION

COMPATIBILIDADE ELETROMAGNÉTICA

A instalação bem feita de um sistema de rastreamento e bloqueio deve evitar a interferência, no sistema, de outros componentes do veículo

Ocultar bem o módulo principal, chicote e assessórios é fator-chave na instalação de um rastreador. Mas esconder o equipamento demanda um estudo prévio, para que não haja uma troca de interferências entre o sistema e os componentes eletroeletrônicos do veículo.

Motor de partida, alternador, bomba de combustível, cabos de alta tensão e equipamentos de som são alguns desses componentes capazes de provocar uma perturbação eletromagnética no rastreador. O contrário também ocorre: como o rastreador depende de um sistema de comunicação, o sinal que trafega entre equipamento e antena pode prejudicar o funcionamento da eletrônica embarcada no veículo.

Mas o foco desta matéria está no trabalho do instalador, ou seja, nos riscos e nos procedimentos para evitar um conflito eletromagnético. Por mais que o tema assuste, é mais simples do que parece.

Por
ANDRÉ OLIVEIRA Certificação

Cenário atual

Cada vez mais, os veículos possuem circuitos eletrônicos que necessitam de compatibilidade eletromagnética. O Brasil já está avançado nesta questão, contando com laboratórios e profissionais especializados, que estão no mesmo nível dos principais órgãos certificadores do mundo. As agências Anatel e Anvisa já homologam equipamentos que precisam de compatibilidade eletromagnética, fazendo com que os fabricantes se preocupem com o assunto. De acordo com a resolução 245 do Contran, todos os rastreadores que equiparão a frota nacional deverão ter homologação da Anatel e do Denatran. Os principais fabricantes já submetem seus produtos às avaliações para a obtenção da homologação da Anatel, garantindo índices aceitáveis de compatibilidade eletromagnética.

O que é compatibilidade eletromagnética?

Equipamentos domésticos, automotivos, de telecomunicações e industriais têm, cada vez mais, partes elétricas e eletrônicas, operando nas mais variadas frequências. Com isso, o bombardeio de perturbações eletromagnéticas cresceu, e surgiu a necessidade de se estudar o comportamento e a influência que o componente perturbador impõe no elemento perturbado. Este estudo foi denominado de compatibilidade eletromagnética (CEM).

Trata-se da capacidade de um sistema, equipamento ou dispositivo elétrico ou eletrônico funcionar no seu próprio ambiente, com uma margem de segurança e com os níveis ou desempenhos projetados, sem sofrer ou causar degradações.

Exemplo de falta de compatibilidade eletromagnética é quando a imagem de um televisor e o sinal de um aparelho de rádio são afetados pelo funcionamento de um liquidificador, ou mesmo quando um veículo barulhento passa por perto. É quando você vê "chuviscos" na tela da televisão.

Outro exemplo, mais perigoso, é quando um dispositivo atrapalha o funcionamento de um marca-passo ou de outros equipamentos médico-hospitalares. Tal perturbação é o motivo pelo qual as companhias de aviação proíbem o uso de aparelhos eletrônicos durante os voos.

Fatores de risco

Alguns fatores podem contribuir para que interferências eletromagnéticas causem danos ou mau funcionamento nos equipamentos eletroeletrônicos. É possível destacar os seguintes:

Descarga eletrostática
Pessoas ou objetos carregados com cargas elétricas, ou raios, devido à transferência de cargas, provocando elevados níveis de tensão (de 2 kV até 15 kV).

Surtos
São relacionados aos raios (descargas atmosféricas) ocorridos nas proximidades das instalações. Devido ao acoplamento, as descargas causam transitórios de grande energia (aproximadamente 0,5 kV a 4 kV), que se instalam na rede elétrica e provocam interferências nos aparelhos em funcionamento.

Transientes elétricos rápidos
São relacionados aos chaveamentos nos sistemas de energia elétrica (chaves seccionadoras, relés, etc.), dando origem aos transitórios de tensão rápidos (aproximadamente 0,5 kV a 4 kV).

Interrupções rápidas e variações de tensão
São relacionadas, geralmente, às sobrecargas dos sistemas de energia (distribuidora de energia) e aos sistemas de proteção (religadores). Os níveis de tensão e corrente são proporcionais ao tipo de interrupção ou variação de tensão.

P&D

Motores influenciam o funcionamento dos sistemas

Nos rastreadores

Todo rastreador precisa se comunicar com a central de monitoramento por meio de algum sistema de transmissão/recepção, como GSM/GPRS, RF e satelital. Para isso, é necessário um circuito que opere com altas frequências, sendo suscetível às interferências e propenso a gerar perturbações eletromagnéticas em circuitos do veículo.
O desenvolvimento do layout da placa de circuito impresso é um dos pontos que requer muito estudo, seguido da escolha dos componentes e dos cabos. Durante o desenvolvimento, caso o fabricante não tenha equipamentos necessários para a realização de ensaios de compatibilidade eletromagnética, uma opção é recorrer a ensaios em laboratórios que contem com o aval da Anatel. Com relação aos cabos, merece bastante atenção o da antena GPS, que deve ter uma boa blindagem para evitar que interferências radiadas ou conduzidas prejudiquem os sinais captados, provocando falhas ou erros durante a localização do veículo. Os rastreadores atuais já possuem antena GPS interna, o que reduz o risco de interferências por causa da ausência de cabo; porém, estão sujeitos a outros problemas. O fato de sua posição de captação ser horizontal obriga o módulo a também ficar na horizontal. Isso limita as possibilidades de ocultação do módulo, dependendo do modelo do veículo e das próprias dimensões do módulo.

No processo de produção

Infelizmente grande parte dos problemas relacionados às interferências eletromagnéticas é detectada tardiamente, quando o produto já está no mercado.
Durante o desenvolvimento de um produto eletroeletrônico, deve-se levar em conta a interferência eletromagnética que este produto irá sofrer e também as perturbações que poderá gerar.
Um estudo prévio durante a escolha dos componentes utilizados, do projeto do layout da placa de circuito impresso e dos cabos, será determinante para que o produto tenha compatibilidade eletromagnética.
O dimensionamento da placa de circuito impresso, com suas trilhas, ilhas e plano-terra, deve ser baseado em critérios técnicos, para evitar que o componente se torne fonte de radiação ou captação eletromagnética.
Com relação aos cabos e conectores, é preciso levar em consideração os tipos de materiais empregados, a malha-terra, o comprimento adequado e se a impedância imposta pelo cabo está adequada ao tipo de circuito.
Em circuitos mais críticos e mais bem elaborados, são desenvolvidos filtros ativos ou passivos – ou a combinação destes –, visando a minimizar as interferências e perturbações. Por empregarem mais itens dedicados a essa minimização, esses circuitos têm custos mais elevados que os produtos similares.
Lembre-se de que a atenção a esses detalhes tem influência direta na redução de custos do produto, pois um bom desenvolvimento garante menos retrabalhos ainda na fase de produção, além de evitar uma eventual devolução do cliente por falha de funcionamento. Outra vantagem é contribuir para a aprovação do produto num processo de homologação.

Recomendações do CESVI

Em relação à compatibilidade eletromagnética, o CESVI BRASIL faz as seguintes recomendações para as empresas de rastreamento e bloqueio de veículos:

- Buscar homologação da Anatel para seus equipamentos. Produto homologado é garantia de compatibilidade eletromagnética.
- Ter atenção especial ao trabalho do instalador, avaliando os cuidados com a ocultação e a originalidade do veículo: mau posicionamento e ocultação do cabo e do equipamento, tipo de emenda, aterramento, etc.
- Testar o funcionamento do sistema com o equipamento já instalado no veículo e em condições reais de tráfego, de modo a identificar possíveis falhas.
- Treinar seus instaladores.

RESOLUÇÃO 245

A compatibilidade eletromagnética será, com certeza, um dos itens da homologação dos rastreadores obrigatórios, assim que a Resolução 245 do Contran passar a vigorar. "Art. 3º - O equipamento antifurto e o sistema de rastreamento deverão ser, previamente, homologados pela Anatel, órgão responsável pela regulamentação do espectro de transmissão de dados, e pelo Denatran." (Resolução 245 de 27 de julho de 2007)

TREINE SEUS INSTALADORES

O CESVI BRASIL oferece um treinamento específico para os profissionais dedicados à instalação de sistemas de rastreamento e bloqueio, que inclui os cuidados com os módulos eletrônicos.
O treinamento ainda inclui: conceitos básicos de eletricidade/ circuito elétrico/ elementos de proteção e condução/ dimensionamento de bitola de fio/ instrumentos de medição.
Mais informações: cesvibrasil@cesvibrasil.com.br, ou pelo telefone (11) 3948-4806.
E acesse: www.cesvibrasil.com.br/treinamento/cursos.aspx

Por
ALEXANDRE CARVALHO DOS SANTOS Editor

Colaborou
FERNANDA MENDONÇA

RECICLAGEM: O BRASIL TAMBÉM PODE

Divulgação

José Ramalho (em primeiro plano), do CESVI, ao lado de Neival de Freitas, da Fenseg

Durante os dias 29 e 30 de novembro, José Aurelio Ramalho, diretor de operações do CESVI BRASIL, conduziu uma comitiva de autoridades do trânsito e dirigentes do mercado segurador, para uma visita muito especial ao centro de reciclagem de peças mantido pelo CESVI Argentina, naquele país.

Entre os participantes, estiveram o deputado Hugo Leal, presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, Jayme Garfinkel, presidente da Fenseg (Federação Nacional dos Seguros Gerais), Julio Avellar, superintendente geral da CNSeg, Mauro Batista, presidente do Sindiseg-SP, Sonia Regina Cabral, da Coordenadoria Geral de Produtos da Susep, e Mônica Melo, presidente da AND (Associação Nacional dos Detrans).

O objetivo da viagem à Argentina foi apresentar um modelo de centro de tratamento de veículos fora de uso que funciona efetivamente, trazendo benefícios para as áreas da segurança pública e do meio ambiente, e também econômicos.

No que diz respeito à segurança, um centro de tratamento de peças promove uma concorrência aos desmanches criminosos, que são tradicionais receptores de veículos roubados ou furtados. Com a criação de uma opção "legal" para o consumidor, a tendência é de queda no roubo e furto de veículos (como efetivamente aconteceu em Buenos Aires).

O meio ambiente também ganha com o reaproveitamento de peças dos veículos, que resulta num descarte muito menor de itens poluidores.

E a oferta de peças reaproveitadas, em bom estado e com qualidade verificada e aprovada por um centro de pesquisa, leva opções mais econômicas para o consumidor. O que permite o desenvolvimento de um "seguro verde", com prêmio e franquia de custos mais competitivos.

A visita ao centro argentino reforça a ideia de se investir numa instalação semelhante no Brasil, que possa estender esses benefícios à nossa sociedade.

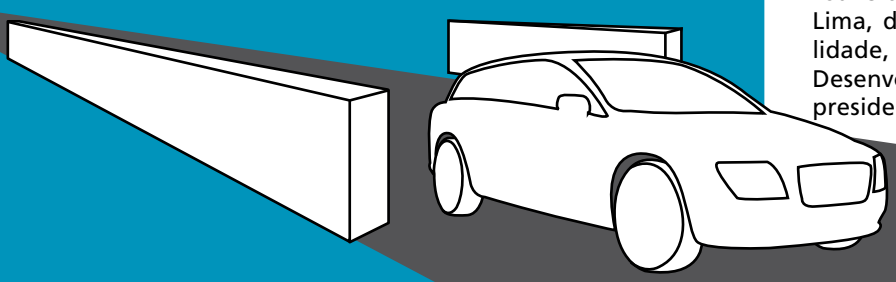
Fundação MAPFRE | BRASIL

PROGRAMA DE SEGURANÇA VIÁRIA É PREMIADO

A cerimônia de entrega do XXIII Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito foi realizada no dia 2 de dezembro, em Curitiba. Desde 1987, esta premiação destaca, todo ano, os mais importantes projetos e iniciativas na área de segurança no trânsito.

Na categoria "Empresas", a Fundación Mapfre foi a vencedora com o case "Programas de Segurança Viária para Crianças", apresentando os programas "Educação Viária é Vital" e "Na Pista Certa".

Estiveram presentes para receber o prêmio Fátima Lima, diretora da Fundación Mapfre e Sustentabilidade, Dirceu Tiegs, vice-presidente de Mercado e Desenvolvimento da Rede, e Jábis Mendonça, vice-presidente de Automóvel.



CERTIFICAÇÃO DE SISTEMAS ESTÁ MAIS COMPLETA

Reforçando a inovação e o pioneirismo que sempre foram suas marcas, o CESVI aprofundou sua análise de sistemas de segurança, agregando novas avaliações em seu trabalho e, consequentemente, proporcionando informações ainda mais completas ao mercado.

Confira os principais destaques entre as novidades:

- Além da avaliação do sistema, a certificação passa a avaliar também seus acessórios: teclado, sirene, bateria de back-up, antifurto, etc.
- Novos itens avaliados quanto à central de atendimento: suporte técnico ao cliente, atendimento aos instaladores, atendimento a emergências, tempo de retorno do botão de pânico, entre outros.
- Avaliação da estrutura de segurança da informação.
- Avaliação da capacidade da empresa em treinar seus clientes frotistas.
- Avaliação do consumo de energia elétrica do equipamento e de como se comporta em situações críticas.
- Avaliação do controle de funcionamento dos rastreadores de sua base, a fim de mapear os equipamentos com problemas.

Certificadas saem na frente

Prova da relevância da certificação de sistemas de rastreamento e bloqueio feita pelo CESVI, empresas aprovadas pelo centro de pesquisa têm sobressaído no mercado de monitoramento, chamando a atenção de clientes em potencial e possíveis parceiros de mercado. Confira algumas das recentes conquistas da Car System e da Zatix.

Com a chancela do Denatran

Empresa especializada no monitoramento e rastreamento de veículos, a Car System foi homologada pelo Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) como "provedora de serviços de monitoramento e rastreamento com infraestrutura própria". Isso significa que a empresa foi aprovada para fornecer o sistema antifurto obrigatório – segundo a Resolução 245 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), o sistema antifurto será obrigatório a partir deste ano para veículos novos, nacionais e importados.

A Car System é certificada pelo CESVI BRASIL e foi aprovada pelo Denatran em itens como segurança da informação, capacidade de funcionamento em situações de emergência, nível de treinamento dos empregados, meios de comunicação e transmissão de dados, além de data center próprio – um diferencial para a contratação do serviço.

Inovação premiada

Há nove anos certificada pelo CESVI, a Zatix, empresa detentora das marcas Graber Rastreamento e Omnilink, ficou em primeiro lugar no "Programa Inovação Empresarial" do Sindicamp (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Campinas e Região). A conquista se deveu ao *case* de integração entre Omnilink e a Transportadora Americana.

O tema do programa deste ano foi "sustentabilidade empresarial". Os trabalhos concorrentes deveriam demonstrar inovações que trouxessem ganhos de produtividade, eficiência de gestão e redução de custos dentro das operações de transportes.

"Nosso *case* demonstrou como uma solução pode trazer ganhos operacionais para os clientes por meio da integração de sistemas, indo muito além do que normalmente uma empresa utiliza em rastreamento", afirma Martin Hackett, presidente da Zatix.

Colaboradores da Mapfre em treinamento do CESVI

Peritos na sala de aula

O CESVI realizou um novo treinamento de peritos da Mapfre entre os dias 22 de novembro e 3 de dezembro. O objetivo foi familiarizar os profissionais com conceitos técnicos de reparabilidade automotiva, permitindo identificar suas características ligadas ao processo de sinistro. Os participantes ainda receberam informações sobre como valorizar atitudes éticas adequadas ao profissional de avaliação.

Com os conceitos técnicos adquiridos no treinamento, os peritos têm mais condições de conduzir negociações entre as partes envolvidas, aprimorando a qualidade do atendimento prestado pela seguradora e agregando valor aos serviços realizados.

Confira abaixo o conteúdo detalhado do treinamento para peritos oferecido pelo CESVI:

1. Classificação de vistorias: Vistoria inicial / Vistoria de mecânica / Revistoria / Vistoria de constatação de danos e de local.
2. Veículos incendiados: Identificação da origem e da propagação do incêndio / Análise de possíveis fraudes.
3. Regulação aplicada de sinistro: Funilaria / Pintura / Mecânica / Eletroeletrônica.
4. Peças plásticas: Análise de danos – Reparar ou substituir / Técnicas de reparação de peças plásticas.
5. Reconstituição de acidentes de trânsito – RAT: Analise do processo do sinistro e dos documentos presentes / Local, fotos, veículo e danos relatados.

Confira outros treinamentos oferecidos pelo CESVI para profissionais do mercado segurador em: http://www.cesvibrasil.com.br/treinamento/cursos.aspx

OS CHINESES ESTÃO CHEGANDO

Crash de modelo da Jac

Vistas com um misto de expectativa e apreensão pelo mercado brasileiro, eis que as marcas chinesas estão chegando com força no País. Um exemplo é a Effa Motors, com presença no Brasil já desde 2008, e que teve um modelo passando pela pista de crash-tests do CESVI.

Agora chegou a vez da Jac Motors. A empresa marcou para 18 de março de 2011 sua chegada oficial ao País, com a abertura de 46 lojas em território nacional.

Entre 29 e 30 de novembro, a montadora teve dois de seus modelos testados na pista de impacto do CESVI BRASIL: Tanto a J3 quanto a J3 Turin passaram por crashes dianteiros e traseiros na sede do centro de pesquisa, visando à análise de sua reparabilidade.

O diretor comercial da empresa, Vinícius Cardoso, acredita que o Brasil apresenta um grande potencial de negócios para a Jac. "Queremos chegar com força ao País e fechar o nosso primeiro ano, em 2011, com uma participação de 1% no cenário automotivo brasileiro", prevê.

Siga o CESVI

O Twitter do CESVI já conta com 360 seguidores (até o fechamento desta edição). Siga também o centro de pesquisa nessa mídia social e fique sempre atualizado sobre questões ligadas à segurança viária e veicular, e também aos estudos ligados à reparação de veículos. Acesse: www.twitter.com/cesvibrasil

DENATRAN

FOCO NA SEGURANÇA DAS CRIANÇAS

Realizado nos dias 23 e 24 de novembro, em Brasília, o III Seminário Denatran de Educação e Segurança no Trânsito teve o tema "Cinto de segurança e cadeirinha para criança no veículo" como motivo de debates.

"Se, por um lado, esse evento teve o poder de mobilizar e coroar o trabalho já desenvolvido pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito acerca do cinto e da cadeirinha para criança, por outro indicou novas perspectivas e rumos para o aperfeiçoamento pessoal e profissional de mais 500 pessoas, entre educadores, agentes e engenheiros de trânsito", destacou o diretor do Denatran, Alfredo Peres da Silva.

Destaque para as seguintes apresentações: "O uso correto dos dispositivos de retenção: partilhando experiências", de Alessandra Françoia, da ONG Criança Segura; "O cinto, o jovem e a balada: o que fazer?", de Eduardo Biavati, especialista em segurança no trânsito; e "Educação de trânsito: limites e possibilidades", de Carlos Artexes Simões, do Ministério da Educação.

DPVAT mais acessível

Visando a divulgar e tornar mais amplo o acesso gratuito ao DPVAT (seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres), o Sindicato dos Corretores de Seguros do Estado de São Paulo (Sincor-SP) firmou um convênio com a Polícia Militar do Estado de São Paulo.

Acordo que envolve também o Corpo de Bombeiros, a Polícia Rodoviária e a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), o acordo pretende também minimizar a ação de intermediários; gente que, valendo-se da desinformação ou fragilização das pessoas relacionadas às fatalidades do trânsito, cobram uma comissão de 30% do valor da indenização (que, por lei, é gratuita).

A cerimônia de firmamento do acordo foi realizada no dia 8 de dezembro, em São Paulo.

SINCOR SP
SINDICATO DOS CORRETORES DE SEGUROS E RESSEGUROS NO ESTADO DE SÃO PAULO

Seguradora Líder · DPVAT

IQA completa 15 anos

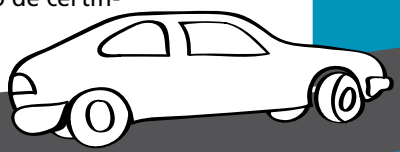
Divulgação

Eduardo Santos (à direita), do CESVI, entrega placa de homenagem a Márcio Migues, do IQA

Uma década e meia aprimorando a qualidade do que se faz no mercado automotivo. O Instituto da Qualidade Automotiva (IQA) comemorou seu aniversário de 15 anos de atividades em cerimônia realizada no Clube Sírio, em São Paulo, no fim do ano passado. Na ocasião, Márcio Migues, presidente da diretoria executiva do instituto, destacou o papel do IQA na evolução do setor automotivo durante esse período: "Com a abertura do mercado brasileiro às exportações, no início da década de 1990, havia necessidade urgente de melhorarmos a qualidade dos nossos processos e produtos, para sermos competitivos. E o papel do IQA foi fundamental nesse sentido", afirmou o dirigente. "Ele foi criado para ser os olhos e os braços do Inmetro no setor".

Durante a cerimônia, os gerentes do CESVI BRASIL, Eduardo Santos e Marcelo Nogueira, entregaram uma placa de homenagem para a entidade. O CESVI e o IQA mantêm uma parceria na certificação de oficinas, que é o maior aval de qualidade do mercado reparador, e que, em 2010, ganhou um aliado de peso ao agregar a revista Quatro Rodas.

O IQA foi inaugurado em 1995 com a missão inicial de certificar produtos automotivos quanto à conformidade com base em normas nacionais. Trata-se de um organismo neutro de certificação, sem fins lucrativos, criado e dirigido pela Anfavea, Sindipeças, Sindirepa e outras entidades.



MOVIMENTO TEM NOVOS APOIADORES

O Chega de Acidentes!, movimento encabeçado pela Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), AND (Associação Nacional dos Detrans), ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) e CESVI BRASIL, já está contando com novos e importantes apoiadores em sua luta pela implementação de um Plano Nacional de Segurança Viária.

Confira os novos apoiadores nos logos dispostos nesta seção.

O relógio virtual também aponta para novos registros. Desde o início do movimento, quando o contador passou a operar, ele já estima um número de quase 49 mil vítimas fatais e cerca de 155 mil vítimas hospitalizadas. O número é estimado, mas a tragédia é real e continuará fazendo vítimas, criando sofrimento para amigos e familiares, provocando prejuízos enormes para a sociedade, enquanto o Brasil espera por um plano de segurança de ações coordenadas e metas estabelecidas e factíveis. A questão que permanece é: "até quando?".

Notas

- Entre dezembro e janeiro, CESVI e revista Quatro Rodas realizaram, juntos, uma pesquisa sobre **o que o consumidor leva em consideração na compra do carro novo.** O objetivo foi obter e analisar informações que servirão de base para novos estudos do centro na área automotiva.
- CESVI fez apresentação sobre o Chega de Acidentes! no **31º Encontro Nacional dos Detrans,** realizado em São Paulo, em dezembro.
- O Sindipeças (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores) promoveu, no dia 30 de novembro, **o VI Fórum do Meio Ambiente,** na sede da entidade, em São Paulo. Foco esteve na sustentabilidade e no trabalho de recuperação de áreas contaminadas.
- **Venda de veículos bateu quarto recorde** seguido em 2010, com emplacamento de 3,52 milhões de unidades. Uma expansão de 11,9% em relação a 2009.
- Tragédia – **Mortes nas estradas de São Paulo tiveram alta** de 92,3% no feriado de Ano Novo em comparação com o mesmo período do ano anterior.
- No dia 21 de novembro, o Sindirepa-PR levou quase 1.700 profissionais da reparação para a **2ª Festa do Reparador Paranaense.** O evento foi realizado no Pequeno Cotolengo, entidade social de Curitiba que abriga pessoas carentes e com deficiências.

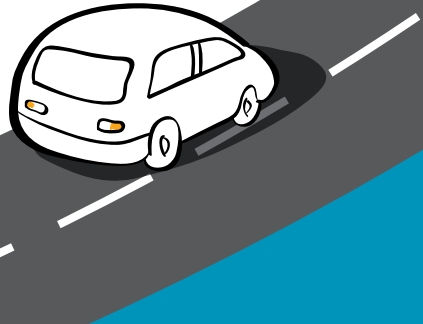
Entidade tem nova diretoria

Divulgação

Franco Ciranni, novo presidente da AEA

Uma das entidades mais atuantes e representativas da indústria automobilística, a AEA (Associação Brasileira de Engenharia Automotiva) acaba de anunciar sua nova diretoria para o biênio 2011-2012. O novo presidente é Franco Ciranni, superintendente da FTP – Powertrain Technologies, fabricante de motores do grupo Fiat. O vice, Antônio Megale, é da Volkswagen. Também assumiram 34 diretores provenientes de montadoras, autopeças, empresas de combustíveis, universidades, associações de classe, governo e empresas de serviços.

"O desafio será de implantar um novo modelo de gestão e uma estrutura de funcionamento ainda mais técnica e profissional para atender às demandas do setor automotivo brasileiro, que projeta 6 milhões de unidades produzidas por ano já em 2015", afirmou Ciranni em seu discurso para a nova diretoria. "Temas como emissões, combustíveis, inovação tecnológica, manufatura, design, inspeção técnica veicular e formação de mão de obra especializada já são fatores determinantes para o futuro da indústria brasileira", concluiu.



CHEGA DE ACIDENTES

A violência no trânsito brasileiro é uma realidade da qual somos vítimas. Perdemos amigos, parentes, patrimônios, e o País tem prejuízos incalculáveis, todos os anos, porque a sociedade deixou que o problema fosse longe demais. Mas tudo pode ser diferente.

Em 2009, o CESVI, a Abramet e a ANTP lançaram, em parceria com dezenas de entidades comprometidas com a segurança no trânsito, uma ação propondo a implantação de um Plano Nacional de Segurança Viária (PNSV): o Chega de Acidentes!

No site www.chegadeacidentes.com.br, você encontra mais informações, incluindo um relógio virtual, que estima quantos acidentes têm ocorrido desde o lançamento do movimento. O relógio só vai parar quando um Plano Nacional de Segurança Viária for implantado no País. Até lá, assim como as mortes em nossas vias, a conta continua.

***O dinheiro que o Brasil já perdeu com a violência no trânsito, desde o começo desta apuração, poderia ser investido em:**

- **310 km de metrô;**
- **Mais de 1 milhão de casas populares;**
- **189 milhões de cestas básicas.**

*Dados de setembro de 2009 a janeiro de 2011.

Participe!
Apoie você também esta causa.
www.chegadeacidentes.com.br

Realização:

CESVI BRASIL

ABRAMET

ANTP

QUEM SEMPRE ORIENTOU NA ESCOLHA DOS MELHORES CARROS, AGORA TAMBÉM INFORMA ONDE CUIDAR BEM DELES.

QUATRO RODAS criou um projeto de certificação especialmente para oficinas. Nessa avaliação são considerados a competência técnica, os equipamentos e as instalações de cada estabelecimento. Só mesmo a maior e mais respeitada revista sobre carros do Brasil poderia ter uma iniciativa como esta.

Acesse a lista completa de oficinas no site: **www.quatrorodas.com.br/oficinacertificada**

AUTOCENTER PADRÃO

OFICINA CERTIFICADA

Parceria

QUATRO RODAS

2010