

www.monatran.org.br

OM

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
FEVEREIRO DE 2018
ANO 9 - Nº 97

BRT

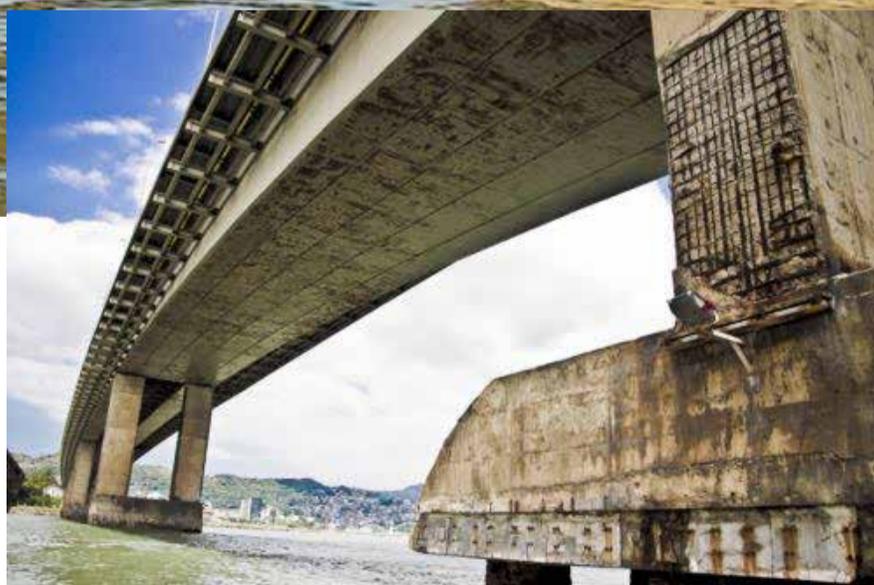
Prefeitura de
Florianópolis
lança novo
edital

PÁGINA 13

SOCORRO!!!



As pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, em Florianópolis, pedem socorro. Suas estruturas nunca passaram por manutenção. Será que as providências só virão depois de uma tragédia? (Editorial - página 2)



RESPEITE O LIMITE DE VELOCIDADE.



EDITORIAL

Colapso Iminente

A queda de parte de um viaduto no Eixão Sul, na área central de Brasília (DF), há poucas semanas, trouxe à tona a falta de manutenção das pontes Pedro Ivo e Colombo Salles, em Florianópolis. Construídas, respectivamente em 1975 e 1991, as únicas ligações entre o Continente e a Ilha em operação nunca passaram por reforma completa. Aliás, suas estruturas nunca sequer passaram por uma manutenção.

Protagonistas de mais um imbróglio judicial, as duas pontes foram vistoriadas há quatro anos, quando constatou-se que as estruturas precisavam passar por reparos urgentes. De lá pra cá, nada foi feito. Ainda, o processo de deterioração continua em

progresso, com as ferragens à mostra, queda de parte do concreto e muita corrosão.

A justificativa do Governo do Estado / Deinfra (Departamento Estadual de Infraestrutura) é que duas decisões judiciais contraditórias emperraram o processo. Enquanto o TJ determinou a execução da obra e estabeleceu um prazo, o TCE (Tribunal de Contas do Estado) pediu a anulação da licitação para contratar a empresa que fará a fiscalização da obra, porque a modalidade pregão foi questionada pela Abee-SC (Associação Brasileira dos Engenheiros Eletricistas) à época.

Todavia, a referida situação parece ser uma consequência da atitude do próprio Deinfra, em provocar

o atraso nas obras, agindo deliberadamente em desacordo com a Lei de Licitações e tendo a audácia de recorrer das decisões judiciais mais óbvias. Uma irresponsabilidade sem precedentes que, no mínimo, irá onerar ainda mais os cofres públicos, visto que a cada dia, além do perigo iminente, aumentam os custos da necessária e urgente manutenção.

De qualquer maneira, finalmente, o Deinfra afirma que irá acatar a recomenda-

ção do TCE-SC, de modificar o edital de licitação para o modelo técnica e preço, para, quem sabe, iniciar os trabalhos de manutenção ainda no primeiro semestre de 2018.

É válido salientar que boa parte dessa reviravolta só ocorreu porque no dia seguinte ao desabamento em Brasília, fotos de estruturas deterioradas das pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles começaram a circular no Facebook e no WhatsApp.

Embora as fotos não sejam recentes, remontando a 2011, 2014 e 2015, serviram para chamar a atenção da sociedade para uma realidade que deve ser ainda pior do que a registrada nas imagens, visto que não houve obras no intervalo.

Por fim, esperamos que o Deinfra resolva agir com responsabilidade e cumpra a sua obrigação de zelar pelo patrimônio do Estado, antes que tenhamos uma tragédia para lamentar.

O Monatran

Jornal do MONATRAN -
Movimento Nacional de Educação no Trânsito
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000
Fone: (48) 3223-4920 / 3204-9478
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Ildo Rosa

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Tiragem: 12.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



PODER DA MENTE

A montadora japonesa Nissan vem desenvolvendo uma tecnologia chamada de "Brain-to-Vehicle" (cérebro para veículo) que irá permitir que os automóveis sejam controlados pelo poder da mente dos seus motoristas. A tecnologia funciona com a interpretação dos sinais emitidos pelo cérebro para a condução dos carros por meio da captação da atividade cerebral. A partir daí, sistemas autômatos analisarão as atividades para anteciparem, até mesmo, quais ações os motoristas pretendem tomar. O sistema também poderá prever algumas ações, como virar na próxima rua ou algum desconforto que o motorista esteja sentindo na condução.

REINVENTANDO A RODA

Um pneu que nunca fura. Essa é a proposta da Nasa, que criou um pneu totalmente à prova de furos. O projeto, que recebeu o nome de Shape Memory Alloy, foi desenvolvido para ser colocado em rovers com destino à exploração de Marte. Montado com correntes entrelaçadas de níquel-titânio e com interior totalmente vazio, o pneu tem capacidade para passar por cima de obstáculos como rochas, sem ser destruído e se moldando à superfície. A nova roda já foi testada em um carro de passeio, e o resultado foi positivo, porém, não se sabe quando a novidade poderá chegar aos veículos aqui na Terra.

SEM VOLANTE E PEDAIS

A General Motors apresentou o que a montadora considera ser o primeiro veículo sem volante e pedais. O Cruise AV é completamente autônomo e está aguardando autorização do governo americano para circular a partir de 2019. O veículo já vem realizando testes em São Francisco, na Califórnia, mas em uma versão com volante e pedais, utilizados em casos de emergência. A próxima etapa dos testes não contará com o comando manual. Para circular, o veículo utiliza 16 câmeras que detectam pedestres, ciclistas, sinais de trânsito e espaços livres. O Cruise também possui 21 radares articulados que identificam outros veículos em movimento e uma série de sensores de alta precisão, para detectar objetos em volta do carro.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

Roberto Alvarez Bentes de Sá
robertobentes@monatran.org.br



UTILIDADE PÚBLICA

O novo local para adquirir licença de estacionamento de idoso (maiores de 60 anos), em Florianópolis, é a SMDU - Secretaria Municipal do Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, na rua Felipe Schimdt nº1320, térreo. Basta levar cópias da carteira de identidade, do CPF e de um comprovante de residência.

TÊNIS COMO PASSAGEM DE METRÔ

Uma promoção da BVG, empresa de transporte público de Berlim, levou dezenas de pessoas a acamparem em frente a duas lojas de departamento para comprar um dos 500 pares de tênis que vale como passagem no transporte da cidade. Ao custo de 180 euros, o tênis é

uma parceria com a Adidas e pode ser usado em ônibus, metrô e bondes da cidade. Mas, para poder usar o serviço, é preciso estar usando o tênis em ambos os pés a fim de evitar a venda de um dos pés e impedir que duas pessoas andem com o mesmo bilhete.



CARRO "TRANSFORMER"

Da tela para a vida real. A empresa japonesa Four Link Systems lançou o protótipo do carro elétrico e dobrável Earth-1, que foi inspirado nos robôs do filme "Transformers". A grande vantagem do veículo é que ele pode reduzir o espaço necessário para uma vaga e facilitar o estacionamento. Com capacidade para duas pessoas, para comprar o "brinquedo", é necessário desembolsar 70 mil dólares (cerca 228 mil reais). A novidade deve estar apta para rodar nas ruas japonesas a partir de abril de 2018 e já possui 30 encomendas.

DÉCADA PERDIDA

Dois anos de se encerrar a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, estabelecida pela Organização Mundial de Saúde (OMS), o Brasil ainda engatinha na busca deste objetivo, criando somente agora, em janeiro de 2018, um Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), através da Lei 13.614/2018.

O texto determina que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) do ministério das Cidades e os Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetrans) estabeleçam metas anuais de redução de mortes no trânsito para todos os estados em duas categorias: mortes por grupo de habitantes e mortes por categoria de veículo.

E como a Década internacional já está praticamente perdida, o Pnatrans prevê um regime de metas de redução pela metade do número de mortes no trânsito nos próximos dez anos, ou seja, daqui até 2028.

A máxima popular "antes tarde, do que nunca" se encaixa bem nesta situação. Porém, não deixa de ser vergonhoso para o país, especialmente, quando se sabe que vários países já estão perto de cumprir a meta estipulada pela ONU.

Como de nada adianta chorar sobre o leite derramado ou sobre o tempo passado, o jeito é torcer para que, desta vez, o Denatran aproveite, de fato, a oportunidade para estabelecer políticas públicas eficientes em prol da redução de mortes no trânsito.

A teoria é muito boa! Com metas sendo fixadas para que cada um dos estados diminua a proporção de mortos em relação à população e ao número de veículos por localidade, diálogo constante entre os conselhos de trânsito, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) e o Contran, com o envio anual de relatórios analíticos sobre o cumprimento das metas fixadas para o ano anterior, expondo as ações e os projetos ou programas com os respectivos orçamentos, por meio dos quais se pretende cumprir as metas propostas para o ano seguinte.

Resta saber se irá funcionar.

Estamos na torcida para que a aparente empolgação do novo diretor do órgão, Maurício Alves, permaneça até o final do ano e, principalmente, que deixe um legado, independentemente, do resultado da corrida eleitoral. É ver para crer!

PRF registra carnaval menos violento dos últimos quatro anos

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) finalizou no dia 14 de fevereiro a Operação Carnaval, que intensificou a fiscalização nas rodovias federais de todo país. O órgão reforçou equipes especialmente em pontos estratégicos como os estados da Bahia, Minas Gerais e Santa Catarina, que registraram maior incidência de acidentes graves nos carnavais dos últimos cinco anos (30% das mortes no Carnaval de 2017). O número de acidentes diminuiu 14% em relação a 2017. As ultrapassagens irregulares caíram em numa relação de 15%.

Foram seis dias de operação, entre 09 e 14 de fevereiro, com foco na fiscalização de embriaguez ao volante, excesso de velocidade e ultrapassagens proibidas. A ação foi mais uma etapa da Operação RodoVida, que começou no dia 22 de dezembro de 2017 e se encerrou no dia 18 de fevereiro de 2018.

Os acidentes graves, aqueles com vítimas graves ou óbitos, caiu 16%. Ficaram feridas, em consequência de acidentes, 1.524 pessoas contra 1.792 no ano passado – uma redução de 15%. Houve queda também no número de óbitos, 103 este ano contra 150 em 2017 – registro 31%

menor.

As condutas mais graves, que geram maior risco ao trânsito, ou aumentam a possibilidade de consequências graves em caso de acidentes, também apresentaram queda. Foram 25% menos autuações por falta do uso de cinto de segurança, 20% menos condutores flagrados sob efeito de álcool, menos 14% de autuações por falta de capacete, além de queda de 24% nas multas pelo não uso de cadeirinhas por crianças quando obrigatório.

ESFORÇO DE FISCALIZAÇÃO

Neste feriado, a PRF mobilizou todo seu efetivo para atuar tanto na atividade operacional quanto administrativa em toda a malha viária federal do Brasil, mais de 70 mil quilômetros de estradas. Foram usados 260 aparelhos de radar portátil, 1.941 etilômetros (bafômetros), mais de 560 motociclistas e mais de 1.700 viaturas.

Foram fiscalizadas 185.612 pessoas em 176.486 veículos, ao todo, foram 66.329 autos de infração. Foram submetidos ao teste de alcoolemia 55.470 motoristas com 1.610 autuações por embriaguez ao volante com 172 detidos – redução de 24% no número de detidos, já que em 2017 foram

226. A PRF também autuou 4.517 veículos por falta do uso de cinto de segurança por condutor ou passageiro. A falta de capacete foi motivo de 690 multas, e o não uso da cadeirinha para crianças, quando obrigatório, resultou em 718 flagrantes. Policiais Rodoviários Federais registraram 10.434 ultrapassagens indevidas. As ações de conscientização e educação para o trânsito alcançaram quase 48 mil pessoas em todo país.

CRIMINALIDADE

Os esforços de combate ao crime culminaram em 1.105,25 quilos de maconha tiradas de circulação e mais de 87 quilos de cocaína apreendidos. Também foram recolhidas 41 armas de fogo e 9.910 munições. A PRF recuperou 96 veículos e apreendeu mais de 55 mil pacotes de cigarros. Durante o Carnaval 740 pessoas foram detidas por diversas condutas criminosas.

Pacto mundial de combate à violência no trânsito

Sob o título de Década de Ação Pela Segurança no Trânsito 2011-2020, a ONU estabeleceu um pacto entre 192 países, incluindo o Brasil, que tem como missão reduzir em 50% o número de fatalidades no trânsito mundial.

Para conter e reverter a tendência crescente de fatalidades e ferimentos graves em acidentes no trânsito, a PRF direciona esforço estratégico de combate à violência no trânsito. Ações de educação e conscientização (Cinema Rodoviário) e a fiscalização de fatores que contribuem para aumentar o risco de acidentes (alcoolemia, excesso de velocidade, ultrapassagem irregular e equipamentos obrigatórios) são intensificadas, principalmente em

períodos de maior tráfego nas estradas.

Com isso, a PRF se aproxima da meta estabelecida para o Brasil no período. Em 2010, foram registrados 183.456 acidentes e 8.623 óbitos nas rodovias federais. Em 2017, o número de acidentes foi de 89.318 e 6.244 óbitos. Uma redução de 51,3% nos acidentes e quase 28% menos mortes. Entre 2014 e 2017 a frota de veículos no Brasil passou de 86.700.490 para 96.790.495, um aumento de 11,6%.



Ministro das Cidades enaltece redução de acidentes e mortes em rodovias

O ministro das Cidades, Alexandre Baldy, parabenizou a Polícia Rodoviária Federal (PRF) pela recente Operação Carnaval nas rodovias do país. Dados do levantamento mostram que o período do carnaval de 2018 foi o menos violento nas rodovias brasileiras nos últimos quatro anos. De acordo com o relatório da operação, realizada entre os dias 09 e 13 de fevereiro, foram registrados 290 acidentes graves, 30,62% a menos do que o registrado em 2015 (418), com 103 óbitos, uma redução de 31,33% em relação a 2017 (150).

O ministro exaltou a redução nos números e afirmou que o trabalho integrado

contribuiu para uma maior segurança no trânsito. “Primeiramente, lamento o fato de termos 103 vidas perdidas em acidentes de trânsito nesse carnaval, o que mostra que o trabalho não pode parar. Essa redução de quase um terço dos óbitos mostra que estamos no caminho certo, integrando políticas públicas de fiscalização e educação em trânsito com a parte prática, onde agentes nas estradas garantem a segurança de condutores e passageiros.”

“Nosso objetivo é garantir 100% de segurança no trânsito, evitando acidentes e, consequentemente, feridos e mortos nas rodovias”, garantiu o ministro.

Foto: Agentes_PRF_divulgacao





JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

QUANDO O UNIVERSO CONSPIRA A FAVOR DA PAZ

No momento em que o Brasil atravessa uma das páginas mais difíceis de sua História recente, quando cidades e estados inteiros perdem o controle para o crime organizado e se obrigam a aceitar medidas intervencionistas, sem as quais sucumbiriam de vez ao crime, é importante compreender, que sempre é possível encontrar uma nova alternativa capaz de devolver a paz e a esperança.

A imprensa brasileira totalmente focada na corrupção, na violência e no processo eleitoral, como não podia ser diferente, quase não percebeu a importância de uma discreta injeção de sangue novo na estrutura da segurança pública do Sul brasileiro.

Ao assumir o Governo de Santa Catarina, por afastamento do titular que concorrerá a uma vaga no Senado, Eduardo Pinho Moreira, o novo governador, resolveu colocar como uma de suas principais frentes a questão da segurança pública. Freios de arrumação são bem-vindos até quando as coisas funcionam de modo satisfatório.

Assim, o Senhor Governador acertou na opção pelo alvo e principalmente na escolha da lança.

Alceu de Oliveira Pinto Junior, o novo Secretário de Segurança Pública é um *outsider* da política, advogado e professor, tem laços acadêmicos fortes que o tornam respeitado e influente, tanto no meio em que atua como fora deste.

Importante salientar que o novo Secretário é graduado em Direito e Doutor em Ciências Jurídicas, com experiência na área de Direito Penal. A sólida forma-

ção jurídica soma-se o seu conhecimento da questão de segurança pública. Em termos figurativos pode-se dizer que está apto a construir masmorras ao crime e palácios a virtude!



A escolha governamental, até certo ponto surpreendente, impulsiona uma salutar saída da zona de conforto, instiga novos procedimentos e busca soluções para problemas que o cotidiano não permitia que se visualizasse.

Certamente, o novo Secretário de Segurança, com seu espírito renovador, irá atentar para a solução dos graves problemas de segurança que já atingem o Estado. Como é o caso do Norte da Ilha de Florianópolis onde o crime organizado disputa cada palmo do caminho. Até mesmo Jurerê Internacional, famoso por sua beleza e “segurança” já sente os efeitos da criminalidade. Hoje essa praia se destaca pelo consumo de MDMA (3,4-metilenodioxo-N-metilamfetamina), popularmente conhecido

por Michael Douglas, princípio ativo do ecstasy, que ganhou as festas americanas na década de 1980, quando também foi proibida. Droga principal das *baladas eletrônicas* e das *After Parties* que se espalham pelos *beachs clubs* e pelas mansões alugadas com essa finalidade.

Importante salientar que um dos mais graves problemas de Santa Catarina é a violência no trânsito. A esse respeito existe uma forte expectativa pois, Alceu de Oliveira, anos atrás, participou ativamente dos esforços para trazer ao Estado uma unidade do Hospital Sara Kubitscheck especializado no tratamento de pessoas com graves incapacidades de locomoção e traumas causados por acidentes. Além dos problemas de criminalidade, espera-se que a segurança no trânsito transforme-se em uma das prioridades da nova gestão.

Por tudo isso é que se pode afirmar que aqui e agora o universo conspira a favor da vida!

** Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP. Professor Adjunto da UFSC criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran e Responsável pela Implantação do Código de Trânsito Brasileiro. Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente de Honra do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, Membro do Conselho Deliberativo do Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, NAV, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.*

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:
XIV - nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.



CONCREJATO
OBRAS ESPECIAIS

Denatran apresenta ao Detran-RJ proposta de adesão ao SNE

O diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), do Ministério das Cidades, Maurício Alves, reuniu-se, neste mês de fevereiro com o vice-diretor do Departamento Estadual de Trânsito (Detran), do Rio de Janeiro, André Luiz Mônica e Silva.

Em pauta, a apresentação da proposta de adesão do órgão ao Sistema de Notificação Eletrônica (SNE).

O aplicativo visa agilizar o processo de entrega das multas de trânsito aos condutores de veículos. Foi desenvolvido pelo Serpro - empresa de TI do Governo Federal - para o Ministério das Cidades e o Denatran.

“Acreditamos que o Detran do Rio de Janeiro, bem como os demais Detrans, só têm a ganhar com o SNE. O aplicativo também ajuda muito no processo de arrecadação dos estados”, avalia o diretor do Denatran.

“Para nós, também é fundamental. Nossa meta é que todos os órgãos parti-



cipem”, prossegue Maurício Alves.

O sistema atende à Lei 13.281, que visa facilitar a comunicação entre os órgãos autuadores e proprietários de veículos, condutores e empresas de transporte para o pagamento das multas até o vencimento com direito ao desconto de 40% do valor total, no caso de reconhecimento da infração cometida, sem a necessidade de apresentar defesa prévia ou recurso.

Outra vantagem é redução de custos com impressão de papel, já que não

há necessidade por meio dos órgãos autuadores do envio das notificações para as residências.

Estão aptos a aderir ao

sistema mais de 1.600 órgãos autuadores em todo o Brasil, todos integrados ao Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf): Os 27 Detrans Estaduais e Distrito Federal, órgãos municipais, Polícia Rodoviária Federal (PRF), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

LEI SECA

Em visita ao Rio de Janeiro (RJ) no dia 15 de fevereiro, o diretor do De-

partamento Nacional de Trânsito (Denatran), Maurício Alves, acompanhou os trabalhos da equipe da Operação Lei Seca durante uma blitz de rotina na capital carioca. O diretor esteve na companhia do tenente coronel Marco Andrade, coordenador da operação.

Para o diretor, o trabalho de fiscalização da Operação Lei Seca é consonante com os esforços de educação em trânsito realizado pelo Denatran.

“Nós, do Governo Federal, nos esforçamos em criar políticas de educação e legislação em trânsito para tornar as ruas e rodovias brasileiras em ambientes democráticos e seguros para condutores, pedestres e ciclistas. Esse trabalho de fiscalização é de vital importância para a manutenção dessa segurança, garantindo a aplicação das leis de trânsito.”



Trânsito seguro: Denatran inicia visitas regionais aos Detrans

O diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), do Ministério das Cidades, Maurício José Alves Pereira, iniciou pelo estado de Alagoas uma série de visitas que serão feitas aos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) de todo país, este ano.

O que se busca é conhecer a realidade desses órgãos, fundamentais para a otimização da engenharia de trânsito, e que atuam na ponta, em âmbito regional, contribuindo ainda mais para a melhoria do sistema viário.

“O que pretendemos com essa ação, inédita, é somar, compartilhar, trocar experiências e buscar soluções conjuntas. Tudo isso corrobora um trânsito seguro para

condutores e pedestres”, ressalta o diretor do Denatran.

Segundo Maurício Alves, será traçado um cronograma regionalizado de visitas. Os encontros, a exemplo do Detran de Alagoas, esta semana, contam com a participação de técnicos das principais áreas e visam proporcionar uma maior interação entre os segmentos.

“Foi a primeira vez que o Denatran faz uma visita técnica em um departamento estadual de trânsito. Escolhemos Alagoas pela capacidade organizacional, seu grande corpo técnico administrativo e pelos projetos e ações de grande relevância nacional, como a regulamentação do transporte

escolar. Em nome do Governo Federal, Ministério das Cidades e do Denatran, agradeço a todos pelo grandioso trabalho que vem sendo executado”, concluiu.

NOTA DO EDITOR: Ações

como esta, fazem nossos corações se encherem de esperança. Esperamos com grande expectativa que o novo diretor do DENATRAN consiga tornar este órgão realmente responsável pelas políticas de trânsito no país.





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

TRABALHO ESCRAVO NAS RODOVIAS. LEI ÁUREA NÃO FOI ABOLIDA.

De acordo com o artigo 149 do Código Penal brasileiro, são elementos que caracterizam o trabalho análogo ao de escravo: condições degradantes de trabalho (incompatíveis com a dignidade humana, caracterizadas pela violação de direitos fundamentais coloquem em risco a saúde e a vida do trabalhador), jornada exaustiva (em que o trabalhador é submetido a esforço excessivo ou sobrecarga de trabalho que acarreta danos à sua saúde ou risco de vida), trabalho forçado (manter a pessoa no serviço através de fraudes, isolamento geográfico, ameaças e violências físicas e psicológicas) e servidão por dívida (fazer o trabalhador contrair ilegalmente um débito e prendê-lo a ele). Os elementos podem vir juntos ou isoladamente.

Ministério do Trabalho, Polícia Federal e outros órgãos recebem denúncias de trabalho escravo, invadem fazendas, prendem fazendeiros. Nas rodovias outro trabalho escravo é aprovado por legisladores e sancionado pelo executivo.

Quem consegue ficar 5h e 30min consecutivas sentado à mesa de trabalho, ter apenas 11h para lazer e sono na boleia ou pendurado na rede.

A lei dos caminhoneiros, como é conhecida, impõe isso.

Como racionalizar uma lei sem a aceitação de justificativa médica sabendo que a atividade envolve múltiplos fatores de risco. Como isso é imposto a um trabalho extremamente penoso, onde o sacrifício invade área física, psicológica e social. A resistência física de cada indivíduo não é a mesma. Uns suportam mais, outros menos.

Leis absurdas se contrapõem, legisladores defendem poucos e sacrificam muitos. A luta contra esse absurdo precisa deixar de predominar. Precisamos entender que esse profissional é que transporta as riquezas desse país e a ele devemos o nosso crescimento.

É necessário que a Comissão de Trânsito e Transporte da Câmara Legislativa tenha assessoria de especialistas e que não queiram interpretar e conduzir com raciocínio próprio ou interesses, aquilo que representa a sobrevivência do homem, de onde ele tira o pão de cada dia. Não podemos nos calar, temos que combater a escravidão onde fretes, pedágios, estacionamentos, assaltos, roubo de carga, sequestro, morte, comer a beira da carreta, dormir na boleia, higiene corporal precária, transitar por onde há doenças endêmicas, porque tudo compromete a saúde física, mental e social.

Apesar do caminhoneiro brasileiro estar mais consciente em relação aos cuidados com a sua saúde, o homem é avesso à restrição aos seus hábitos, controle médico, dietas, exames preventivos e tudo que se possa planejar em termos de prevenção no sentido de mantê-lo saudável e em consequência com boa qualidade de vida. Mas com todas as dificuldades para mudanças de comportamento temos a obrigação de conscientizá-lo da real necessidade, principalmente quando o vemos submetido a fatores de risco que não temos dúvida que o levarão às doenças. E observem doenças crônicas, evolutivas e incapacitantes. A coisa é grave, precisamos de cuidados, deixar de olhar para isso é permitir o surgimento de problemas. Dentro de uma cabine, onde trabalha se alimenta e dorme, sem as condições de higiene necessárias em relação ao sono, a confecção do seu alimento, na eliminação dos despojos, na higiene corporal, sem o lazer, isolado e confinado em ambiente tão restrito e hostil para tal, e mais submetido às doenças endêmicas e tropicais por onde circula.

As doenças primárias ou pré-existentes como hipertensão arterial, diabetes, distúrbios de colesterol, triglicérides, doenças respiratórias e cardiocirculatórias e muitas

outras estão presentes no universo dos nossos motoristas. O acesso ao controle ambulatorial torna-se difícil em função de estar sempre em trânsito e não ter com isso disponibilidade para um agendamento, um controle ambulatorial.

Não bastasse tudo isso, outros componentes ocupacionais participam do dia a dia desse trabalhador concorrendo para as doenças ocupacionais como as perdas auditivas, zumbido nos ouvidos, dores musculares difusas e localizadas, degeneração da coluna vertebral, varizes de membros inferiores, tendinites, artrites, doenças respiratórias e outras.

Esses problemas surgem pela falta de liberdade diante das opressões, bem como essas características de condições sub-humanas de vida e de trabalho, ainda de absoluto desrespeito à dignidade de uma pessoa, pela imposição de chefias, gerências, tanto do remetente como do destinatário. É pressão de todos os lados, é o martírio do nosso motorista rodoviário, caminhoneiro. É a saúde física, mental e social comprometida. Lembramos que saúde é definida pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como o bem-estar físico, mental e social o que não vemos nessa atividade. Os nossos caminhoneiros não gozam de plena saúde e não sabemos como resistem a tanto sacrifício. Múltiplos fatores de risco, tudo formando uma malha fina envolvendo o homem, tirando-lhe o direito de escape. Precisamos de critérios ou protocolos para ultrapassarmos essa malha fina, buscando permanentemente a melhor qualidade de vida no trabalho. A saúde é o elemento essencial na direção veicular.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

**Condutores de
Campo Grande que
não cometerem
infrações
concorrerão a
prêmios em dinheiro**

Foi publicada no dia 16 de janeiro, no Diário Oficial de Campo Grande/MS, a Lei Municipal 5.960/18 que institui o programa "Motorista Premiado". O objetivo é estimular a redução de acidentes por excesso de velocidade no município de Campo Grande. O Executivo tem o prazo de 90 dias para regulamentação da lei.

De acordo com o texto da lei, o incentivo se dará através da distribuição gratuita de prêmios em dinheiro aos motoristas cadastrados que não cometerem infrações de trânsito previstas no Código de Trânsito Brasileiro, pelo período mínimo de 1 (um) ano.

Os motoristas poderão cadastrar somente veículos de sua

propriedade, devendo estar registrado, licenciado, emplacado no município de Campo Grande e em situação regular, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

A premiação ocorrerá durante a Semana Nacional de Trânsito, em setembro, mais precisamente no dia 25 quando se comemora o Dia Nacional do Trânsito.

Com dois anos de atraso Brasil ainda não implantou modelo de Placas Mercosul

As leis de trânsito são criadas com o intuito de regulamentar e organizar o sistema. Muitas delas passam por modificações com uma certa frequência. Essas mudanças são importantes para atualizar e sanar as deficiências que ainda estão presentes no trânsito. Só que, algumas dessas normas são estabelecidas e ficam paradas, sem de fato exercerem suas funções. Vamos tratar então de uma dessas leis que ainda possui alguns impasses, o novo modelo de Placas Mercosul.

Mais uma vez o Brasil começa o ano sem a adoção das novas Placas MERCOSUL. A implantação das placas veiculares em padrão único com o Mercosul foi adiada novamente no Brasil, por tempo indeterminado. O prazo já foi alterado por duas vezes, tendo como data inicial para o ano de 2016, depois prorrogada para 2017 e até agora ainda sem data definida.

Argentina e Uruguai, que já padronizaram sua frota, têm obtido excelentes resultados quanto ao controle da fiscalização e segurança. A nova placa também traz outro benefício para o consumidor, apesar de possuir diversos



elementos de segurança não tende a ser mais cara que a placa atual.

A frota de veículos aumenta todos os anos no Brasil, temos ao todo mais de 50 milhões de carros circulando todos os dias nas ruas, avenidas e rodovias do país. Assim como cresce o número de veículos, aumenta proporcionalmente os crimes de roubo e clonagem. A média é de 370 mil veículos roubados anualmente em todo Brasil, desse total, estima-se que mais de 37 mil sejam de carros clonados.

Depois de clonado, o veículo ganha uma nova identidade, os bandidos circulam livremente ultrapassando, inclusive, as fronteiras do Brasil. A polícia que investiga esses crimes, diz que há no

país organizações criminosas especializadas no roubo e contrabando, levando estes veículos para outros países. Além dessa prática outras modalidades de crime estão associadas, como tráfico de drogas, contrabando e roubo de cargas.

Ou seja, um controle desse mercado a nível federal, de maneira sistematicamente mais organizada, em que as informações e dados circulam entre os países e que se associa à uma placa inteligente com itens de tecnologia planejados para evitar fraudes, garante mais segurança e consegue mais facilmente barrar a criminalidade.

Dentre os benefícios da nova placa, os códigos bidimensionais permitem a criação, por meio de sistema

integrado comum para troca de informações entre os órgãos estaduais e federal, que incluem dados do proprietário, da placa, o tipo de veículo, marca e modelo, ano de fabricação, número de chassi e relatórios de roubo e furtos, registros de infrações, etc.

Quando a informação é compartilhada, facilita a identificação e a fiscalização dos veículos, proporciona também a agilidade nos trâmites entre os países-membros do Mercosul. A proposta é que cada país tenha sua própria base de dados. A experiência positiva nos outros países serve de exemplo para o Brasil.

A questão vem sendo discutida desde que a resolução 510/2014, do CONTRAN, foi publicada, no ano de 2014. Algumas mudanças na regu-

lamentação aconteceram e as discussões sobre o assunto continuam.

O motivo dado pelo DENATRAN para a última postergação, de prazo indefinido, na implementação das placas novas no Brasil, seria a necessidade de consultar através de um sistema único, as bases de dados dos demais países do Mercosul, para atestar a sincronia com os novos emplacamentos. Porém conforme ata de reunião da cúpula do Mercosul no ano de 2015, já existe o SISME, Sistema de Intercâmbio de Informação de Segurança do MERCOSUL, entre os países para assuntos relacionados à controle de tráfego veicular, armas e pessoas. Sendo assim não há impedimento para que se faça valer a Resolução.

Questionado sobre como vem sendo discutido a adoção das novas Placas Mercosul no Brasil e a questão do atraso com relação aos países que já adotaram a medida, o novo diretor do DENATRAN, Mauricio José Alves Pereira, afirma que vários órgãos estão empenhados em resolver o assunto e que breve a medida será implementada no Brasil.

CNH digital em todo Brasil é adiada para 1º de julho

O Ministério das Cidades e o Denatran anunciaram um novo prazo que todos os estados sejam obrigados a oferecer a CNH digital: 1º de julho.

O prazo acabaria no dia 1º de fevereiro, mas nem todos os Detrans estavam preparados ou já emitindo a CNH-e. A decisão veio através da Deliberação 167/18 que revogou a Res. 684/17 do Contran.

De acordo com o Denatran, o novo

prazo de 1º de julho de 2018 não será novamente prorrogado.

Como fica agora?

Apesar das mudanças, seguirá sendo obrigatório dirigir portando a CNH, seja ela impressa ou no aplicativo online. Para se certificar de que aquele documento virtual é válido, policiais e agentes de trânsito utilizarão um sistema de assinatura com certificado digital ou de leitora de QR-CODE.

A Resolução diz ainda que as imagens utilizadas para a produção da CNH, em meio físico e digital, serão aquelas constantes na Base Central do RENACH.

Veja o passo a passo de como obter a CNH

- Certifique-se a CNH-e já está valendo em seu estado
- Verifique se sua CNH de papel foi

emitida a partir de maio de 2017 e se possui QR Code, ele se localiza na parte interna do documento.

- Baixe o aplicativo da CNH Digital nas Lojas iTunes (iOS) e Play Store (Android).
- Faça o cadastro no Portal de Serviços do DENATRAN.
- Vá ao DETRAN de emissão da sua CNH de papel para garantir presencialmente seus dados cadastrais. Isso é necessário para que eles tenham certeza de que o usuário é mesmo você. Afinal, a CNH é um documento que tem fé pública. Se, por algum motivo, já possuir certificado digital, não é necessário ir ao DETRAN.
- Com o acesso ao Portal de Serviços do Denatran e os dados confirmados pelo DETRAN, é possível solicitar um código de ativação para a CNH Digital, que será enviado

por e-mail.

- Entre no aplicativo, use a senha de acesso do portal, e digite o código de ativação.
- Um último passo: o aplicativo vai pedir para você criar uma senha mais simples, de quatro números, tipo a de banco, que o usuário digita toda vez que for acessar a carteira. Isso foi criado para facilitar o acesso, já que a senha do portal é mais comprida e complicada, com letras e números.

Estados que já aderiram à CNH Digital:

Acre; Alagoas; Ceará; Distrito Federal; Espírito Santo; Goiás; Maranhão; Minas Gerais; Mato Grosso do Sul; Mato Grosso; Pará; Pernambuco; Piauí; Paraná; Rondônia; Rio Grande do Sul; Santa Catarina; Sergipe; e Tocantins.



AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS

Apresentado cronograma de construção para acesso ao novo terminal de passageiros

A Fundação do Meio Ambiente (Fatma), o Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), a Secretaria de Infraestrutura do Governo do Estado e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) estiveram mais uma vez, no dia 15 de janeiro, reunidos em Brasília. Intermediado pelo Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), do Palácio do Planalto, o encontro tratou das condicionantes da liberação ambiental do ICMBio referente ao trecho de acesso ao novo terminal de passageiros do Aeroporto Hercílio Luz, de Florianópolis.

O trecho de 2,1 quilômetros de extensão está em uma área considerada de preservação permanente, a poucos

metros da costeira do Pirajubaé, área administrada pelo ICMBio. De acordo com o diretor do instituto, Marcelo Marcelino, a licença foi concedida, pois os danos no local são mitigáveis. “Para nós é importante o cumprimento da preservação ambiental e saber como as medidas de engenharia podem atenuar este impacto, mantendo o equilíbrio da razoabilidade”, comenta.

Além de esclarecer os pontos descritos nas condicionantes apresentadas pelo ICMBio, prazos maiores para as adequações também foram pleiteados. Para o presidente da Fatma, Alexandre Waltrick Rates, o trabalho em conjunto dos órgãos envolvidos está viabilizando o início da construção do acesso. “Abriu-se uma

porta para que pudéssemos conversar e, assim, chegarmos a um consenso. Vamos atender as condicionantes e iniciar as obras o mais rápido possível”, comenta.

CRONOGRAMA DA OBRA

Também esteve em pauta o cronograma do Governo do Estado para a construção do traçado. De acordo com o diretor de planejamento de projetos do Deinfra, Carlos Alberto Ferrari, até o dia 28 de fevereiro ocorrerá a entrega e a revisão do projeto de engenharia com as condicionantes ambientais apresentadas pelo ICMBio. No dia 5 de março, será entregue a revisão do Deinfra e a elaboração do orçamento da obra.

No dia seguinte, no dia 6 de março, será o lançamento do edital de concorrência pública para as obras de acesso ao novo terminal. Já no dia 22 de maio, abrem-se as propostas e, no dia 30 do mesmo mês, homologa-se o resultado da concorrência. Já no dia 20 de junho, a ordem de serviço será assinada e a entrega do traçado está prevista para julho de 2019.

“Esta é a nossa prioridade do ano, tendo em vista a demanda do Aeroporto Hercílio Luz, que já não comporta mais tantos passageiros. Com as condicionantes do ICMBio, foram necessários alguns ajustes no cronograma. Todas as solicitações serão detalhadas no edital de concorrência para que as empresas estejam cientes de todas as condições

e a obra não seja prejudicada”, explica Ferrari.

CONCLUSÃO EM 2019

A empresa suíça Zurich Airports, ganhadora do leilão de concessão para a construção do novo terminal de passageiros, iniciou as obras de construção no dia 15 deste mês. O início da operação está previsto para agosto de 2019, mas a empresa trabalha com a perspectiva de conclusão ainda no mês de maio.

A secretária de Articulação Nacional de Santa Catarina, Lourdes Coradi, também esteve presente na audiência. “Estamos nas tratativas finais, acompanhando os prazos para que o acesso seja concluído junto com as obras do novo terminal de embarque”, afirma.



Associação de defesa do consumidor não tem legitimidade para pleitear diferenças de indenização do seguro DPVAT

Obrigação decorrente de imposição legal, a indenização oriunda do seguro DPVAT não está inserida em uma relação de consumo e, por isso, as associações destinadas especificamente à proteção dos consumidores são ilegítimas para pedir judicialmente diferenças relativas ao pagamento da cobertura do seguro obrigatório de acidentes de trânsito.

O entendimento foi fixado pela Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) ao reconhecer a ilegitimidade de uma associação de donas de casa para propor ação civil pública destinada a indenizar vítimas de acidentes automobilísticos. Por maioria de votos, o colegiado decidiu julgar extinta a ação, sem julgamento de mérito.

“Ausente, sequer tangencialmente, relação de consumo, não se afigura correto atribuir a uma associação, com fins específicos de proteção ao consumidor, legitimidade para tutelar interesses diversos, como é o caso dos que se referem ao seguro DPVAT, sob pena de desvirtuar a exigência da representatividade adequada, própria das ações coletivas”, afirmou no julgamento o autor do voto vencedor, ministro Marco Aurélio Bellizze.

O recurso analisado pela seção foi apresentado por duas seguradoras, após acórdão do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG) manter julgamento de primeira instância que determinava o pagamento de diferenças de indenização do DPVAT recebida a menor pelas vítimas. Segundo o TJMG, o seguro DPVAT caracterizaria uma relação de consumo entre os beneficiários e as seguradoras, o que justificaria o interesse de agir da entidade que propôs a ação.

TITULARIDADE SOCIAL

Em análise do recurso especial, o ministro Bellizze destacou inicialmente que o seguro em questão não consubstancia uma relação jurídica contratual entre o proprietário do veículo e as empresas que compõem o consórcio DPVAT, mas sim um seguro obrigatório por força de lei, criado com o objetivo de amenizar os danos gerados pela circulação de veículos.

A partir de sua principal finalidade, ex-



Ministro Marco Aurélio Bellizze

plicou o ministro, é possível entender que o funcionamento do sistema DPVAT atende a interesses que transcendem aos beneficiários diretos, já que a sua titularidade pertence à sociedade como um todo.

“Em se tratando de uma obrigação imposta por lei, não há, por conseguinte, qualquer acordo de vontades e, principalmente, voluntariedade entre o proprietário do veículo (a quem compete providenciar o pagamento do ‘prêmio’) e as seguradoras componentes do consórcio seguro DPVAT (que devem efetivar o pagamento da indenização mínima pelos danos pessoais causados à vítima do acidente automobilístico), o que, por si, evidencia de contrato não se cuidar”, afirmou Bellizze.

VULNERABILIDADE AFASTADA

O ministro também lembrou que a própria legislação que regula o seguro DPVAT (Lei 6.194/74) especifica a extensão do seguro e as hipóteses de cobertura dos danos causados às vítimas, não havendo, nesse contexto, possibilidade de adoção de práticas comerciais abusivas de oferta, contratos de adesão, publicidade ou cobrança de dívidas, entre outros elementos próprios das relações de consumo.

Ao acolher o recurso das seguradoras, o ministro também entendeu não ser aplicável ao caso o conceito de vulnerabilidade – em sua acepção técnica – às vítimas de acidentes, que devem ser indenizadas pelas empresas consorciadas sempre que presentes os requisitos legais.

“Como já abordado, os interesses relacionados ao seguro DPVAT transcendem aos interesses individuais dos beneficiários, que, somados, representam interesses da comunidade como um todo, razão pela qual são reputados sociais. Sua tutela, por conseguinte, em sede coletiva, poderia ser exercida pelo Ministério Público, em atenção à sua atribuição institucional, definida pela Constituição Federal, ou – não se ignora – por uma associação que contivesse fins específicos para tanto, o que não se verifica na hipótese dos autos”, concluiu o ministro ao afastar a legitimidade da associação de donas de casa.

Condenado por crime de trânsito poderá ter limite mínimo de horas para prestar serviços à comunidade

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei 8720/17, que estabelece um limite mínimo de quatro horas por semana para que o condenado por crime de trânsito preste seus serviços à comunidade.

O autor da proposta, deputado Carlos Henrique Gaguim (Pode-TO), explica que a Lei 13.281/16 inseriu no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) artigo prevendo que, quando a pena privativa de liberdade for substituída pela privativa de direito, esta será cumprida mediante trabalho em equipes de resgate dos corpos de bombeiros e outras unidades móveis especializadas no atendimento a vítimas de trânsito; em hospitais da rede pública que recebem vítimas de acidente de trânsito; e em clínicas ou instituições especializadas na recuperação de acidentados de trânsito.

Para “reforçar o efeito educativo da pena privativa de liberdade”, o projeto es-

tabelece que o condenado deverá prestar os serviços relacionados acima pelo período mínimo de quatro horas semanais.

“Tal medida garante maior eficácia no cumprimento da pena, permitindo que o agente possa de fato se engajar no atendimento às vítimas de trânsito e afastar-se do cometimento de novos crimes”, diz Gaguim.

TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada, em caráter conclusivo, pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania (inclusive quanto ao mérito).



Dep. Carlos Henrique Gaguim

Mantida indenização de R\$ 3 mil a homem que se machucou em buraco na via pública

A Segunda Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve indenização por danos morais fixada em R\$ 3 mil pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) em razão de acidente sofrido por um homem que caiu em buraco aberto na via pública.

De acordo com o processo, ao cair no buraco, na cidade de Mauá (SP), o homem torceu o tornozelo e rompeu o ligamento. Além de passar meses usando bota ortopédica, sem poder trabalhar, foi-lhe informado sobre a necessidade da utilização de palmilha sob medida e de tornozeleira.

A prefeitura foi condenada a pagar R\$ 3 mil pelos danos morais, mas, para a vítima, o valor foi irrisório, não atendendo

ao caráter pedagógico da sentença.

TRANSTORNO COMPENSADO

O relator, ministro Herman Benjamin, no entanto, entendeu que a quantia fixada foi suficiente para compensar os transtornos causados pelo acidente. Segundo ele, para eventualmente modificar a decisão do TJSP, o STJ teria de reexaminar as provas do processo, o que é inviável no âmbito do recurso especial (Súmula 7).

A revisão pelo STJ de valores fixados a título de reparação de danos extrapatrimoniais somente é possível quando a quantia fixada é exorbitante ou insignificante, o que não foi reconhecido pelos ministros da Segunda Turma.



Proposta proíbe veiculação de mensagens que possam levar a acidentes

Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 8159/17, do deputado Heuler Cruvinel (PSD-GO) (foto), que proíbe a veiculação de mensagens subliminares em meios de comunicação que possam causar acidentes.



Segundo Cruvinel, há anúncios que usam sinais sonoros como buzinas, que induzem reações e podem desconcentrar o motorista ou pedestre. “Idosos e crianças estão ainda mais sujeitos a reações intempestivas, que podem trazer consequências desastrosas”, afirmou.

A vedação vale para qualquer meio de comunicação e qualquer suporte de mídia, incluída a publicidade.

O produtor da mensagem que descumprir a regra estará sujeito à multa diária de até

R\$ 100 mil. “Muitas vezes não é possível aos veiculadores a identificação de conteúdos que possam ser prejudiciais aos cidadãos”, afirmou Cruvinel.

TRAMITAÇÃO

A proposta tramita em caráter conclusivo e será analisada pelas comissões de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Carros fabricados a partir de 2020 terão que passar por teste de colisão lateral



A partir de 2020, montadoras de carros vão ter que respeitar exigências na fabricação dos automóveis de modo a garantir a segurança dos motoristas no caso de choques laterais em acidentes. As regras foram definidas em resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicada no dia 22 de janeiro.

As novas normas só terão validade a partir de 2020 para novos projetos de veículos e em 2023 para carros, camionetas e utilitários, nacionais e importados. Os chamados novos projetos são aquelas marcas que não tiverem registro concedido pelo Contran em 2020.

Os testes para aferir a resistência do veículo contra choques laterais devem contemplar uma série de requisitos detalhados na resolução. O documento estabelece limites para o movimento de reação da cabeça, do peito e do estômago no caso de uma colisão na lateral do carro.

Durante os testes, as portas não podem abrir. Já após a colisão, estas devem poder ser abertas sem o uso de ferramentas. Nenhum elemento da parte interna pode ficar em posição de modo que perfure ou possa ocasionar uma lesão ao condutor.



Extintor de incêndio pode voltar a ser item obrigatório em automóveis

O Senado deve analisar em 2018 o projeto que determina a presença do extintor de incêndio nos veículos nacionais e importados à venda no Brasil. O obrigatoriedade do equipamento já havia sido derrubada em setembro de 2015 pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que o considerou desnecessário diante da evolução tecnológica da indústria automobilística.

O equipamento é exigido apenas para caminhões, micro-ônibus, ônibus e veículos que transportam produtos inflamáveis. O autor do projeto de lei (PLC 159/2017), deputado Moses Rodrigues (PPS-CE), alega que o projeto evitará que o Contran aja de “modo imprudente” e protegerá a vida e a integridade física de condutores e passageiros.

“Não é plausível que o Contran, de um momento para outro, entenda que o extintor de incêndio não é mais considerado item de segurança do veículo e decida tornar facultativo o seu uso, deixando vulneráveis motoristas e passageiros em caso de incêndio”, disse em sua justificativa.

POLÊMICA

A questão deve gerar debates no Senado. O projeto está na Comissão de Transparência,

Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC), onde aguarda designação de relator, mas o senador Fernando Bezerra Coelho (PMDB-PE) já apresentou requerimento para que o texto também passe pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Além disso, o parlamentar requereu a realização de uma audiência pública sobre o assunto.

Já o senador David Alcolumbre (DEM-AP) pediu análise pela Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática (CCT). “Não há como deixar de remeter a proposição para a CCT, de forma a contemplar, também, um olhar tecnológico para o objeto da proposição”, justificou o parlamentar.

AMPLA AÇÃO

O PLC 159/2017 altera o Código de Trânsito Brasileiro para incluir o extintor com carga de pó ABC na lista de itens obrigatórios dos veículos. O extintor do tipo ABC tem ação mais ampla no combate ao fogo e pode ser usado em plásticos, borracha, madeira, líquidos inflamáveis e equipamentos como bateria, alternador e em outros componentes elétricos do veículo.

Projeto altera idade para renovação obrigatória de habilitação a cada três anos

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei 8216/17, que aumenta de 65 para 70 anos a idade a partir da qual se torna obrigatória a renovação a cada três anos do exame de aptidão física e mental necessário à habilitação.

Apresentado pelo deputado Simão Sessim (PP-RJ) (foto), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

Para ele, a idade pode ser estendida para 70 anos sem prejuízos à segurança do trânsito. “Essa alteração estará mais condizente com a realidade atual de inúmeros idosos que, cada vez mais, chegam aos 65 anos esbanjando saúde”, disse. “Ademais, exames tão frequentes oneram desnecessariamente o condutor”, completou.



TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada, em caráter conclusivo, pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Você pratica a direção defensiva? Descubra agora!

Direção defensiva, direção segura ou condução responsável, são algumas das denominações de um conjunto de técnicas que o condutor deve incorporar à sua maneira de dirigir para torná-la mais segura para si mesmo e para os demais participantes do trânsito. Todos que tiraram habilitação depois de 1998 tiveram essa disciplina na autoescola. Aqueles que tiraram antes da entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, já passaram ou deverão passar por um teste de conhecimentos, ou ainda um curso teórico, dessa disciplina ao renovar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Os acidentes geralmente são causados por combinações de diversos fatores. O fator mais relevante é chamado de causa principal do acidente, que pode ser excesso de velocidade, erros na previsão das ações de outros motoristas, desrespeito à sinalização ou normas de trânsito, negligência na avaliação das condições adversas, falta de habilidade para conduzir com seguran-



ça, etc. “A maioria das falhas humanas pode ser evitada, tomando-se alguns cuidados básicos. Esses procedimentos foram analisados e sistematizados: o conjunto dessas técnicas recebe o nome de Direção Defensiva”, explica Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

Características de um condutor que pratica a direção defensiva

O condutor defensivo al-

tera conscientemente o encadeamento dos fatores que resultariam em um acidente. “Ele sabe que basta interferir de forma positiva em um ou mais desses fatores, para que o acidente não aconteça”, diz Pietsak.

Ainda segundo a especialista, o condutor defensivo utiliza constantemente as técnicas de Direção e Pilotagem Defensiva, evitando acidentes e tornando o trânsito, muito

mais seguro para seus usuários. “Lembre-se conhecer as técnicas não basta, é preciso praticá-las no dia a dia”, alerta Pietsak.

Veja algumas características de um condutor defensivo. Você se enquadra nelas?

- Reconhece e abandona antigos vícios e maus hábitos;
- Automatiza procedimentos e atitudes corretas;
- Fica satisfeito em evitar um acidente, independente de

quem tenha razão ou de quem seja a culpa;

- Não se expõe a riscos desnecessários;
- Conhece as leis e normas de trânsito;
- Domina as condições adversas e sabe como evitá-las;
- Observa tudo com atenção, prevê e antecipa possíveis acontecimentos.

Se você respondeu sim, para todas, parabéns! Você está no caminho certo.

Agora, se reconheceu que suas características são contrárias as de um condutor defensivo, é hora de acender o alerta. Para a especialista, o ideal é fazer uma autorreflexão e corrigir enquanto há tempo. “Os acidentes matam mais do que diversas doenças, e o pior, matam muito mais cidadãos pertencentes à faixa etária mais produtiva da sociedade. Mesmo os condutores experientes e cuidadosos são expostos a situações perigosas, imagine aqueles que abusam da sorte com atitudes de risco e sem os cuidados indispensáveis a segurança?”, conclui Pietsak.

Saiba como transportar bicicletas e pranchas e evite multas

As regras para levar bicicletas e pranchas de surfe no carro são bem específicas e pegam os motoristas de surpresa, principalmente nas férias de verão quando o transporte é mais intenso. As normas para a condução de carga são estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e regulamentadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

De acordo com o coordenador do policiamento rodoviário estadual do Paraná, tenente Ricardo Martins, a primeira regra é fixar a carga, independente de qual seja, de forma que não comprometa a visibilidade do condutor e a estabilidade do veículo. “Por isso é fundamental que o motorista fixe o que estiver levando conforme o recomendado pelo fabricante do bagageiro”, disse.

O item transportado não deve provocar ruído, ocultar a placa e nem exceder a largura ou outras dimensões do automóvel. A carga também não pode interferir na capacidade de tração do veículo.

Bikes

As bicicletas podem ser levadas em bagageiros traseiros ou de teto, desde



que estejam completamente fixas. A bike não deve exceder a largura máxima do veículo nem tampar a placa e as luzes do carro, inclusive a terceira luz do freio. “Outra forma de transportar uma bicicleta é levá-la em pé no teto, desde que presa no trilho”, explica o coordenador.

Neste caso, a altura da bicicleta (na vertical, a partir do teto do carro) não pode ultrapassar a largura do veículo (na horizontal, de um retrovisor ao outro) e

o motorista precisa ficar atento ao entrar em locais com altura limitada, como estacionamentos cobertos ou subterrâneos e túneis. “Tudo isso para evitar riscos e acidentes. O principal é a segurança”, afirma Martins.

Segunda placa

Para resolver o problema de obstrução da placa é necessário instalar uma segunda placa de identificação na traseira do automóvel, conforme

estabelece a resolução 349 Contran. Ela precisa ser lacrada no para-choque ou carroceria. “Basta ir a uma fábrica de placas autorizada pelo Detran-PR e solicitar a instalação na traseira com o devido lacre. Não há nenhum tipo de taxa ao Detran”, explicou o chefe da 1ª Circunscrições Regionais de Trânsito (Ciretran), Valmir Moreschi.

Pranchas

As pranchas de surfe devem ser levadas no teto, presas a racks fixos. Assim como as demais cargas, elas não podem ultrapassar os limites frontais e laterais do veículo e nem impedir, mesmo que parcialmente, a visibilidade do motorista. A regra vale também para todos os tipos de pranchas, como de stand up paddle.

Multa

A penalidade para quem descumprir qualquer uma das regras de transporte pesa no bolso. Trata-se de infração grave com multa de R\$ 195,23, cinco pontos na Carteira de Habilitação e retenção do veículo até que a situação seja regularizada. Se a bicicleta ou prancha se soltar e arrastar no asfalto a infração se torna gravíssima, com multa de R\$ 293,47, mais sete pontos na CNH.



Prefeitura lança NOVO EDITAL para retomada das obras do BRT

A Prefeitura de Florianópolis lançou, no último dia 20 de fevereiro, o novo edital de licitação, na modalidade concorrência pública, para contratação de empresa ou consórcio que ficará responsável pela construção de parte do trecho Sul do corredor exclusivo do “Rapidão”, sistema de ônibus BRT, que faz parte da implantação do anel viário no entorno do Maciço do Morro da Cruz. O contrato foi orçado em quase R\$ 31 milhões, sendo os recursos oriundos de financiamento da Caixa Econômica Federal (CAIXA). O prazo para a execução dos serviços é de dois anos.

O lançamento do novo edital decorreu da rescisão no mês de dezembro do contrato que a administração municipal havia firmado em maio de 2016. O novo contrato vai priorizar as obras nas duas áreas do trecho Sul que no momento estão livres de desapropriações. Trata-se de uma extensão de 1,3 km dos 300 metros que antecedem o trevo da Dona Benta, na Avenida Professor Henrique da Silva

Fontes, na Trindade, à rótula da Eletrosul, entre a Rua Deputado Antônio Edu Vieira e a Avenida César Seara, no Pantanal, e outra de 1,9 km, do Armazém Vieira, entre a Rua Deputado Edu Vieira e a Avenida Prefeito Waldemar Vieira, no Saco dos Limões, e a saída Sul do Túnel Antonieta de Barros. Ao todo, elas somam 3,2 km.

O RAPIDÃO

A implantação do anel viário é tida como a maior intervenção de mobilidade urbana focada no transporte público coletivo da história da Capital. Até agora, foi executado parte do que estava previsto para o primeiro e o segundo segmentos do trecho, nas proximidades da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). No primeiro segmento, correspondente aos 300 metros que antecedem o trevo da Dona Benta, na Avenida Professor Henrique da Silva Fontes, na Trindade, 200 metros da nova pista, de concreto, está parcialmente pronta, uma vez que ainda será feito alargamento de faixa e construída estação du-

pla de embarque e desembarque, entre outras benfeitorias. Já no segundo segmento, de aproximadamente mil metros entre o trevo da Dona Benta e a rótula da Eletrosul, na Rua Deputado Antônio Edu Vieira, já foi concluída a drenagem e a terraplenagem para a construção da nova pista.

O trecho Sul do anel viário vai dos 300 metros que antecedem o trevo da Dona Benta, na Avenida Professor Henrique da Silva Fontes, na Trindade, até a entrada do Terminal de Integração do Centro (TICEN), via Pantanal. Para a execução de todo o anel viário, está previsto um investimento da ordem de R\$ 162 milhões, valor que será financiado em sua totalidade pela CAIXA. Serão 17 quilômetros de sistema “Rapidão” com estações centrais, ladeado de uma pista com duas faixas nos dois sentidos, bem como de passeio e ciclovia - os quais serão revitalizados e implantados nos locais onde não houver, além de novas interseções nas interferências com o sistema viário local.

Cai número de mortes por acidentes no Brasil em 2016

O Ministério da Saúde apresentou os dados preliminares de 2016 de mortalidade no trânsito no país, disponíveis nesse link. De acordo com esses números, em 2016 aconteceram 34.850 óbitos nas vias brasileiras. Isso representa uma redução de 19,4% no número de óbitos no trânsito em relação ao ano de 2011, início da Década de Ações pela Segurança Viária 2011-2020.

Conforme os dados oficiais divulgados pelo Ministério da Saúde em 2015, 38.651 pessoas morreram no trânsito brasileiro e em 2014 foram registradas 43.780 mortes. Se os dados preliminares forem confirmados, houve uma redução de quase 10% no número de mortes de 2016 em relação a 2015.

Para o especialista Celso Alves Mariano, diretor do Portal do Trânsito e da Tecnodata Educacional, a redução é significativa. “Temos que comemorar a redução, porém brasileiros continuam perdendo a vida no trânsito, e isso é motivo de preocupação”, avalia Mariano.

Desde 2011 os dados ora caem, ora aumentam. De 2011 para 2012, houve um aumento de 3,6% no país (43.256 para 44.812). Já em 2013 a redução foi de 5,6% (42.266). Em 2014 os dados voltaram a subir, foram 43.780 mortes, ou seja, um aumento de 3,58%. O especialista diz que agora parece que há uma tendência de queda, isso se for levado em consideração apenas os últimos dois anos.

“O dado é o mais confiável que temos, então vamos acreditar que seja mesmo um reflexo de várias ações significativas que ocorreram durante a Década”, diz o especialista.

Segundo o Ministério da Saúde, os números serão revisados novamente, antes de serem consolidados, e pode ser que ainda sofram alterações.



CARTAS

PIZZOLATI

É vergonhoso ver um país que deixa sociopatas na rua, mesmo causando um grave acidente, como o ex-deputado federal João Pizzolatti. Se fosse um cidadão comum, ele estaria na cadeia, mas como é uma figura pública, o procedimento é diferente. Mesmo com tantas infrações registradas, ele continua arriscando a vida das pessoas hoje. Justiça para esse homem!
João Onofre – Joinville/SC

PERSISTÊNCIA

Muito bonita a história do senhor Paulo Barbosa. Reprovar 13 vezes e ainda continuar tentando passar no exame para adquirir uma Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é algo impressionante. Mas deixa uma ponta de preocupação, que tipo de motoristas estamos colocando nas ruas. Torço para que esse homem seja sensato no trânsito e um bom motorista.
Natasha Almeida – São Paulo/SP

ITÁLIA

O governo brasileiro assinou um acordo que reconhece as carteiras de habilitação brasileiras na Itália. Acho positivo. Mas ao saber que os italianos podem dirigir aqui, me assusta um pouco. Não por preconceito, mas pela falta de educação aqui dos nossos motoristas. Será que os italianos estão preparados para tanta barbárie? Acho muito difícil. Espero que tudo dê certo.

Alisson Bradlen – Campo Grande/MS

20 ANOS DO CTB

Oportuna a análise do doutor Roberto Bentes. Não faz diferença nenhuma termos uma lei se ela não é corretamente aplicada. Os 20 anos da criação do Código de Trânsito Brasileiro mostra uma evolução na nossa legislação, mas ainda está longe de mudar o

pensamento humano. O brasileiro precisa ser estudado realmente, mas para ser entendido como é tão inconsequente em suas atitudes, como no trânsito.

Paulo Almeida – Rio de Janeiro/RJ

R\$ 376 MILHÕES PARA MOBILIDADE

“Sabemos que um dos maiores gargalos no país é a mobilidade urbana”. Essa frase do senhor Alexandre Baldy mostra que temos pessoas com visão no governo. O ministro liberou R\$ 376 milhões para melhorar a mobilidade urbana. Sua visão é perfeita porque pela mobilidade temos grandes problemas da sociedade, como segurança, transporte, saúde pública e até o emprego. Uma visão holística do assunto.

Bianca Espinosa – Curitiba/PR

BUZINA

Sempre pensei que buzinar não é uma arma ou opção para chamar a atenção para si. Realmente o verdadeiro sentido da buzina, como mostrou a reportagem na edição anterior do jornal do Monatran, é alertar para um perigo imediato. Temos essa consciência ajuda a sermos melhores cidadãos e consequentemente melhores motoristas. Que todos sejamos prudentes.

Aline Costa – Florianópolis/SC

AEROPORTO

Até quando a preservação do meio ambiente deve ser um empecilho para o desenvolvimento da sociedade? Esse é o impasse da modernização do aeroporto Hercílio Luz. Uma necessária licença ambiental irá facilitar o trajeto até o aeroporto, que hoje é terrível. Na minha opinião, questões como essa, que irão gerar uma absurda renda para o Estado, devem ser

prioridade, na medida do possível.

Marcos Teixeira – Florianópolis/SC

ALCOOLIZADO

Muito importante essa lei que aumenta a pena de pessoas dirigindo alcoolizados. Homicídio culposo é uma verdade neste caso. Um motorista que acha que pode fazer o que quiser e arriscar a vida de outros deve ser preso mesmo, considerado um criminoso. Parabéns a deputada Keiko Ota.

Paulo Souza – São Paulo/SP

TRANSPORTE DE CRIANÇAS

Bom esse esclarecimento sobre o sistema ISOFIX para o transporte de crianças. Um sistema de 1997, mas que só agora é obrigatório no Brasil. Pretendo comprar um carro novo em breve e saber que o sistema agora é obrigatório é confortante. Toda a segurança para nossas crianças é pouco. Ainda mais depois de tantos estudos, o mínimo que o Brasil pode fazer é aprovar a ideia.

Vicente Silva – Campo Grande/MS

CORREDOR DE MOTOCICLETAS

Eu não gosto destes motociclistas que dirigem no chamado “corredor” das rodovias. Nunca sabemos se virá um motociclista aloprado atrás de nós. Mas regulamentar essa situação é muito bom. E mais, colocar regras para a condução ajuda a ter um padrão qualificável, como por exemplo a limitação de velocidade.

André Nascimento – Porto Alegre - RS

CONGRATULAÇÃO

Sucesso com o Jornal O MONATRAN. Bela diagramação e conteúdo robusto. Deputado Estadual Ismael dos Santos (PSD/SC) – Via E-mail



20 ANOS DO CTB

Acidentes de trânsito custaram R\$ 36 bilhões por ano

Dia 22 de janeiro de 2018 o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) completou 20 anos de vigência. Desde então, a lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, teve 33 leis que alteraram a redação original do ordenamento e mais de 700 resoluções regulamentaram temas importantes. Considerado um dos mais completos Códigos de Trânsito do mundo, contempla muitos aspectos da mobilidade de pessoas e de cargas. No entanto, isso não foi suficiente para a redução significativa do número de mortes e sequelados por acidentes de trânsito ao longo desses 20 anos.

Estudo feito pelo OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária indica que, desde 1998 até o final de 2017[1], vi-

gência do CTB, aproximadamente R\$ 36 bilhões por ano com acidentes de trânsito, ou seja, R\$ 720 bilhões acumulados durante esses 20 anos. O valor representa 12% do PIB (Produto Interno Bruto) de 2015 de todo o Brasil, 41% do PIB do Estado de São Paulo e 1,5 vezes o PIB da cidade de São Paulo.

Não se tratam de números... São vidas perdidas e sequeladas

Mais do que os gastos decorrentes dos acidentes, o que assustam são os números de vidas perdidas e sequeladas ao longo desses 20 anos devido aos diversos problemas relacionados ao sistema de trânsito



(seja de ordem de comportamento do motorista, associados às condições dos veículos ou, ainda, em função de defeitos na via).

De acordo com os dados do Ministério da Saúde, morreram 662.219 pessoas de 1998 a 2015 em decorrência dos acidentes de trânsito. Os pedestres são os que mais morreram, seguidos dos ocupantes de automóveis, depois pelos motociclistas, ciclistas, ocu-

pantes de caminhões e, por fim, de ônibus. Vale destacar que a maior parcela dos que morreram estão classificados na categoria “outros”, o que demonstra a grande dificuldade em computar dados mais precisos nessa área, comprometendo as estatísticas e o trabalho dos órgãos de trânsito que tentam diminuir números tão cruéis. Um número tão elevado de vítimas sob esta classificação “outros” nos faz refletir ainda na falta de cuidado no registro das pessoas mortas por acidentes, num distanciamento à vida perdida e às consequências que isso traz aos familiares e amigos. O acidente de trânsito precisa deixar de ser um “caso” e

ter a responsabilidade apurada de quem o comete”, ressalta o diretor-presidente do OBSERVATÓRIO, José Aurelio Ramalho.

É dramático afirmar também que o Brasil não tem dados estatísticos que demonstrem o número de sequelados permanentes gerado pelos acidentes de trânsito. Segundo estimativas, eles são de oito a dez pessoas para cada vítima fatal registrada. Esse exército de sequelados causa, além do drama pessoal e da completa mudança da rotina da família, gastos infinitos para a Previdência e para o Sistema de Saúde Pública. E ainda, segundo o Ministério de Trabalho, o acidente de trânsito é o principal motivo de afastamento do empregado.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza.*



O fim das autoescolas?

Centro de Formação de Condutores (CFC) é o nome dado às antigas autoescolas, no Brasil. Atribuída pela Resolução CONTRAN nº 33, e mantida no art. 156 do atual Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503), de 23 de setembro de 1997. São escolas credenciadas pelos departamentos de trânsito, que têm por objetivo a capacitação do cidadão para a condução de veículo automotor, mediante a aplicação de aulas teóricas e práticas, para a obtenção da CNH (Carteira Nacional de Habilitação).

Ocorre que esses importantes estabelecimentos criados há aproximadamente 20 anos estão com os seus dias contados. E quando faço tal afirmação não me baseio em nenhum projeto de lei esdrúxulo ou pelo fato que, embora a formação ofertada nesses CFCs seja de suma importância para o trânsito, a efetividade na aprendizagem dos alunos que de lá advêm seja contestável, basta olhar o crescente número de acidentes e mortes nas nossas ruas e estradas. Faço essa afirmação baseado numa projeção do atual cenário tecnológico do mercado automobilístico.

Sou uma pessoa adepta a tudo que diz respeito, não só ao trânsito, mas à tecnologia. Certa feita, participando de um seminário de

trânsito na cidade de Porto Alegre, onde o tema de um dos painéis versava sobre as atuais pesquisas na área da automação veicular, me pus a pensar nessa questão. Acompanhado por um colega, que durante vários anos trabalhou como instrutor teórico em CFCs, comentei: “tua profissão está fadada a extinção!”

Atribui-se a criação do primeiro automóvel a fazer uso de um motor de combustão interna a gasolina ao alemão Karl Benz, em meados do ano de 1885. No entanto, a popularização do automóvel se deu bem mais tarde. É fato que esse invento transformou completamente nossa sociedade e nossa forma de viver. Para o bem e para o mal também. Atualmente, mesmo após uma série de dispositivos e equipamentos de segurança que foram desenvolvidos para preservar a vida dos motoristas e seus ocupantes, os carros seguem matando a cada dia mais e mais pessoas, certo? ERRADO! Afinal, eu nunca vi nem tive notícias de nenhum pedestre ter sido morto por um carro estacionado. Ou, por “vontade própria”, algum automóvel ter avançado o sinal de propósito, só pra assassinar seu condutor. Ou ainda, um carro não tripulado ter fechado um ciclista que acabou caindo... até agora!

Em 2016, nos Estados Unidos, ocorreu a primeira morte causada por uma falha nos sistemas de um carro autônomo. Um Tesla Model S não reagiu a um caminhão fazendo uma curva para a esquerda no cruzamento de uma rodovia. A Tesla afirmou em nota que esse acidente fatal é apenas um em mais de 209,2 milhões de quilômetros em que o piloto-automático foi ativado ao redor do planeta. No mundo, a quantidade de mortes com carros normais da marca é de um em 96,5 milhões de quilômetros rodados. Ou seja, os carros sem motoristas ainda são tecnicamente mais seguros que os tradicionais.

Discussões sobre segurança dos autônomos à parte, já é possível imaginar nossos bisnetos ou, quem sabe, netos, retrucando quando começarmos com aquelas histórias de “no tempo em que eu tirei a carteira” ou “no tempo em que eu dirigia”... dizendo: “Tirar a carteira?! Dirigir?! Que coisa mais careta, vovô...” ou seja lá o termo que se usará para denominar coisas antiquadas e ultrapassadas na época deles.

* Formado em Psicologia pela Unisinos, atua desde 2009 como Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte na EPTC, órgão Gestor do trânsito na cidade de Porto Alegre..

SERVIÇOS ESPECIAIS DE ENGENHARIA POR ATIVIDADE / CONSTRUCTION SERVICES BY ACTIVITY			
PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIOS / FIRE PROTECTION			
1	MARKET ENGENHARIA CONSULTING E SERVIÇOS DE SOLUÇÕES	SP	12.880
2	ICS ENGENHARIA	SP	12.432
RECUPERAÇÃO DE ESTRUTURAS / RECOVERY OF STRUCTURES			
1	CONCREJATO SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA	SP	131.103
2	NETECH SERVIÇOS ESPECIAIS DE ENGENHARIA	MG	13.538
3	TEPRON ENGENHARIA	PI	8.324
RESÍDUOS SÓLIDOS / WASTE MANAGEMENT			
1	TECUBUS AMBIENTAL	SP	872.192
2	LOGÍSTICA AMBIENTAL DE SP	SP	126.178
3	VITAL ENGENHARIA AMBIENTAL	PI	408.194
4	SÃO LUIS ENGENHARIA AMBIENTAL	MA	112.417
RETOFIT / RETROFIT			
1	MARKET ENGENHARIA	CS	182.192
2	ESTRUTURAS SONDAGENS E SERVIÇOS TÉCNICOS	SP	16.897
3	PERMAN BRASS	MS	10.032

QUALIDADE

Reconhecida mais uma vez

Pelo segundo ano consecutivo, a **Concrejato** conquistou o primeiro lugar no ranking das 500 Grandes da Construção, pela revista O Empreiteiro, na categoria **Recuperação de Estruturas**.

Nesta edição 2017, a Concrejato também avançou do 15º para o 11º lugar na categoria **Serviços Especiais de Engenharia**.

Quatro décadas de uma engenharia de alto nível, implementando projetos de obras industriais, recuperação/reforço de estruturas, restauro de bens históricos, retrofit e obras especiais, e também de obras de manutenção.



CONCREJATO

ENGENHARIA

concrejato.com.br