

NORMA INTERNACIONAL VAI AJUDAR A REDUZIR ACIDENTES

Em novembro, o Brasil vai dar um passo importante para melhorar a qualidade do trânsito nas ruas e rodovias, com o lançamento no país da norma ISO 39001. A implantação no país, que tem apoio da ABEETRANS, DENATRAN, ANTT e ARTESP, vai oficializar a ISO 39001 por aqui, e empresas e órgãos de trânsito poderão se certificar com a especificação já em português.

A norma prevê uma ferramenta para auxiliar as empresas e organizações a reduzir incidência e risco de mortes e lesões graves relacionadas a acidentes de trânsito. Este enfoque pode resultar em uma relação custo-benefício mais eficiente do sistema viário. Noruega, Dinamarca, Estados Unidos, Índia, Coréia do Sul e Austrália já utilizam a 39001.

Aqui no Brasil, os estudos para a adoção da 39001 estão sendo coordenados por Hélio Moreira, superintendente da ABNT e associado da ABEETRANS. Para Silvio Médi, presidente da ABEETRANS, as reuniões de alto nível de todas as equipes envolvidas ajudarão a ajustar a norma para a realidade brasileira.

Depois de aprovada, a norma terá o nome ABNT NBR ISO 39001.

Leia mais sobre a certificação ISO 39001 na página 3.



International
Organization for
Standardization

Logotipo
usado no
mundo
inteiro

ETAPAS DA IMPLANTAÇÃO

- Atualmente, a norma ABNT NBR ISO 39001 está em consulta pública, e pode ser vista no site: <http://www.abntonline.com.br/consultanacional/projetos.aspx?ID=28&Projeto=ABNT%2FCB-016+Transportes+e+Tr%C3%A1fego>
- A consulta será encerrada em 22 de outubro.
- No final de outubro, será agendada reunião da comissão para analisar os votos e sugestões e, então, a norma poderá ser publicada.
- Entre 12 e 13 de novembro, o TC-241 da ISO se reúne em São Paulo com o CB-16 da ABNT, antes de seguir para Brasília.
- Em 16 e 17 de novembro, em Brasília, o evento vai reunir 27 participantes do TC-241 e a delegação brasileira de 25 pessoas, além dos representantes de órgãos públicos e patrocinadores do encontro.
- A norma será lançada oficialmente neste evento. Para obter a certificação com a norma 39001, o primeiro passo é uma decisão da empresa ou entidade de trânsito - a diretoria deve ficar comprometida com o programa. A norma possui um roteiro genérico e flexível, e cada empresa pode escolher os itens pertinentes à sua atividade, mas devem ser implementados integralmente, incluindo a qualificação e treinamento de funcionários.
- Com o programa completo, a empresa pode pedir a certificação ABNT NBR ISO 39001 ao órgão verificador.

EDITORIAL

ABEETRANS EM BRASÍLIA

EXPEDIENTE

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

Presidente Exevutivo
SILVIO MÉDICI

DIRETORIA EXECUTIVA

Diretor de Comunicação:
ABEL VIVO CHANETON

Diretor Técnico
ARNALDO MARÇULA JÚNIOR

Diretor Administrativo Financeiro
RODOLFO VALENTINO IMBIMBO

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente
JÚLIO ANTONIO MARCELLO BOFFA

Conselheiros
FRANCISCO ALENCAR RODRIGUES
LUIS GUSTAVO DA SILVA MONTORO
ANDRÉ BAETA
WALTER ALBERTO MITT SCHAUS

ABEETRANS NEWS

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

Jornalista responsável:
VICTOR AGOSTINHO

reportagem:
SÉRGIO KULPAS

www.vacom.com.br



O presidente Silvio Médici esteve no dia 13 em Brasília para conversar com Luiz Antônio Ehret Garcia, diretor de Infraestrutura Rodoviária, e Alexandre Castro Fernandes, coordenador de Operações, ambos do **DNIT**, sobre o andamento do programa BR Legal, de segurança nas estradas. Por falta de recursos, o programa começa sofrer com paralisações. Embora demonstrando interesse e boa vontade para resolver o impasse, o DNIT ainda não conseguiu desenvolver uma proposta que evite interrupções das obras. Moisés Moraes, Jorge Capela e Pedro Peres, do GTT (Grupo Técnico de Trabalho) da ABEETRANS, acompanharam a reunião.



Médici também foi recebido pelo deputado federal **Sérgio Brito**, relator da Comissão Especial de revisão do Código de Trânsito Brasileiro. Brito espera contar com as colaborações técnicas dos especialistas da ABEETRANS antes de concluir o texto. Christian Lombardi, assessor especial do deputado Ricardo Izar, e Victor Agostinho, assessor da ABEETRANS, participaram da reunião.

META É ZERAR ACIDENTES DE TRÂNSITO

O superintendente do ABNT/CB-16 (Comitê Brasileiro de Transportes e Tráfego) Hélio Moreira explica que a ISO 39001 é uma norma muito nova, criada em 2012. Com apenas três anos, a norma já é adotada amplamente em países da Europa e da Ásia. Moreira traça um paralelo entre as normas anteriores da ISO/ABNT, em particular a 9001, de gestão, e 14001, de responsabilidade ambiental. Segundo o superintendente da ABNT, a nova norma tem todos os elementos para se tornar um sistema de ponta no Brasil.

Moreira diz que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pode adotar dentro de alguns anos a certificação pela norma ISO 39001, como requisito nas concessões da agência.

O superintendente da ABNT destaca que não apenas empresas do setor de transportes de cargas e passageiros poderão solicitar a certificação ABNT NBR ISO 39001: órgãos públicos e companhias de engenharia de tráfego poderão adotar a norma, para aumentar a segurança no trânsito.

No mundo, a ISO 39001 já é adotada em países como a Suécia, Reino Unido, Alemanha, Itália, Holanda, Noruega, Dinamarca, Estados Unidos, Índia, Coreia do Sul e Austrália.



Hélio Moreira: ABNT pilotando a implantação no Brasil

Foto arquivo pessoal

CERTIFICAÇÃO TRAZ VANTAGENS PARA EMPRESAS

Adauto Martinez Filho, coordenador da Comissão de Estudo de Engenharia de Tráfego (autora da adoção da norma ISO 39001), afirma que a adoção da norma pelas empresas e órgãos de trânsito exige, acima de tudo, conscientização dos executivos sobre os benefícios dessa certificação. Para Martinez, a certificação é um processo com várias etapas, que requerem investimentos, mas as empresas precisam levar em conta os prejuízos causados por acidentes de trânsito a cada ano. O cálculo deve incluir as despesas com perda de cargas, licenças médicas de funcionários, indenizações etc. Martinez disse ainda que as empresas que buscarem a certificação

com a NBR ISO 39001 poderão ganhar pontos a mais em concorrências no setor. Como já ocorrem com as normas ISO 9001 e 14001, a norma de segurança de trânsito funcionará como selo de excelência para as empresas da área de transportes e também para as entidades de trânsito do país.



Adauto Martinez :selo de excelência

MODAIS INTEGRAÇÃO OU MORTE

Fotos Arquivo

No final de setembro, a Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA) promoveu o seminário "Integração entre Modais – Visão Conceitual e Limites de Intermodalidade". Com apoio institucional da ABEETRANS, o evento reuniu cerca de 100 especialistas, técnicos, executivos de empresas e autoridades da área de transportes. Nos painéis e palestras, a nota em comum foi o alerta sobre a necessidade urgente de modernizar, integrar e humanizar a malha brasileira de transportes.

O objetivo da AEA foi debater o uso dos diversos modos de transportes e os tipos de veículos, e como enfrentar os problemas da circulação de cargas e passageiros no Brasil, especialmente na região definida como "macro-metrópole" de São Paulo, que engloba a Grande São Paulo e as regiões urbanas de grandes centros próximos, como Campinas, Sorocaba, Santos e São José dos Campos. Essa "super cidade" tem uma população de mais de 30 milhões de habitantes e seus sistemas de transporte demandam ações urgentes de renovação e integração, para impedir um colapso nos próximos anos.

Milton Xavier, da Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, mostrou que o Estado levou 60 anos para construir 60 mil km de rodovias, enquanto o sistema ferroviário ficou estagnado desde a década de 1950. Hoje, as rodovias estão saturadas e mesmo os acréscimos recentes

na malha rodoviária não aliviam o problema.

A solução seria a reintegração entre rodovia e ferrovia no Estado, e expandir o uso de trens para o transporte de passageiros na região da macro-metrópole de São Paulo.

O consultor **Sérgio Avelleda**, que foi presidente do Metrô de São Paulo e da CPTM,

destaca que o sistema de transportes coletivos na Grande São Paulo é administrado em parte pelo governo estadual e parte pela cidade de São Paulo e pelos quase 40 municípios que

formam a região metropolitana. Avelleda diz que a falta de uma administração centralizada do sistema causa lentidão e distribuição desigual de meios de transporte coletivo, o que desestimula a redução do transporte individual. Para reduzir o uso do carro, o paulistano precisa de um sistema confiável, com segurança e regularidade. Um projeto urbanístico integrado aos transportes estimularia os trajetos curtos a pé e o uso de bicicletas na Grande São Paulo e na maior parte das cidades brasileiras.

Já **Luiz Carlos Néspoli**, superintendente da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), disse que a rede atual de transportes da metrópole foi planejada há trinta ou quarenta anos. Néspoli criticou o modelo de vias radiais na Grande São Paulo, que concentra atividades econômicas no centro e mantém a população isolada em periferias distantes. Ele defendeu o modelo de vias perimetrais e o conceito de desenvolvimento orientado pelo transporte. Néspoli apresentou um levantamento recente da ANTP, que mostra que o uso de transportes sobre trilhos disparou nas 500 cidades com mais de 60 mil habitantes do país. A projeção para o futuro indica que entre 60% e 65% do transporte de passageiros deve ser por modais coletivos até 2020, comparado com 35% a 40% de transporte individual.



Sérgio Avelleda



Milton Xavier



Luiz Carlos Néspoli