

LUCIA MONTEIRO DA SILVEIRA

**Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* - Especialização em
Transportes e Trânsito**

**ESTUDO DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO SETOR DE
MOTOFRETE**

**Belo Horizonte
2008**



LUCIA MONTEIRO DA SILVEIRA

ESTUDO DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO SETOR DE MOTOFRETE

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Transportes e Trânsito do Programa de Pós-Graduação *Lato Sensu* do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – CEFET/MG, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista.

Área de concentração: Setor de Motofrete

Orientador: Rosely Fantoni

**Belo Horizonte
2008**



Dedico este trabalho a todos aqueles que em minha trajetória profissional contribuíram para o meu sucesso e crescimento.

Dedico, ainda, em especial ao meu grande e eterno amor Carlos Estevão, aos meus filhos Lucas, Vanessa e Elen, que com confiança e compreensão tornaram possível a realização de mais uma conquista.

Agradeço a Deus, por proporciona-me mais esta oportunidade e a todos aqueles que contribuíram para a concretização desta obra.

Agradeço, em especial, à minha orientadora Rosely Fantoni pelo profissionalismo e brilhantismo.

RESUMO

O trânsito, hoje em dia, tem sido matéria de muita preocupação dos órgãos competentes e, também da sociedade em geral. O estudo proposto se refere aos motociclistas profissionais devido ao grande número de motocicletas empregadas nos serviços de motofrete, modalidade de transporte de pequenas cargas e serviços. Oferecer informações baseadas em pesquisa para análise das condições de trabalho e do envolvimento destes profissionais em acidentes como também, fornecer elementos que subsidiem programas educativos a fim de reduzir indicadores de morbimortalidade. A partir de um universo estabelecido como a cidade de Belo Horizonte e delimitando a amostra a 100 (cem) motociclistas profissionais, foi utilizada uma pesquisa que coletou dados e que foram tabulados quantitativamente e, posteriormente qualitativamente. Para uma melhor compreensão do assunto, a pesquisa explicou também, o crescimento assustador dos acidentes com motociclistas profissionais, propondo métodos para que as condições de trabalho sejam adequadas, seguras e, possa resultar numa efetividade sem prejuízos ora temporário, ora permanente de suas atividades. Os resultados evidenciaram que “os modos de andar a vida” dos motociclistas constituem uma reação construída e moldada em função das peculiaridades e dos estímulos sobre os quais a atividade se estruturou: a pressão dos clientes por serviços rápidos, pontuais e de confiabilidade; a elevada demanda de serviços; as precárias relações de trabalho; a ocorrência de grande número de circunstâncias não controláveis; o uso da motocicleta como meio de deslocamento rápido num espaço urbano moldado pelo antigo modelo de produção em grande escala. A análise da atividade mostrou os motociclistas sob uma ótica produtiva, garantindo o compromisso entre a produção e a segurança.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
1.1 Problemática.....	9
1.2 Objetivos	10
1.2.1 Objetivo Geral.....	10
1.2.2 Objetivos Especificos.....	10
1.3 Metodologia	11
1.4 Justificativa	12
1.5 Estrutura do trabalho	13
2 PROCESSO HABILITATÓRIO	15
2.1 Habilitação	15
2.2 Capacitação	16
2.3 Normas de circulação e conduta	17
2.4 Documentação	19
3 SETOR DE MOTOFRETE	20
3.1 A categoria.....	20
3.2 Tipo de trabalho	22
3.3 Práticas de condução	25
3.4 A organização do trabalho	25
3.5 Condições de trabalho.....	26
3.6 Convenção Coletiva de Trabalho	28
4 ACIDENTES COM PROFISSIONAIS DO SETOR	30
5 CONCLUSÃO	36
REFERÊNCIAS	38
ANEXOS	39

LISTAS

FIGURA 1: Ações que favorecem acidentes com motociclistas em Belo Horizonte	13
FIGURA 2: Tipos de trabalho	24
FIGURA 3: Causas de acidentes	25
FIGURA 4: Uso dos Equipamentos de Proteção	27

1 INTRODUÇÃO

O trânsito, hoje em dia, tem sido matéria de muita preocupação dos órgãos competentes e, também da sociedade em geral.

Belo Horizonte registra uma população atual de 2.412.937 habitantes, contando com uma frota de 1.061.847 de veículos cadastrados, de acordo com dados estatísticos do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) de março de 2008.

O mercado para veículos de duas rodas, em crescimento vertiginoso, registrou um total de 121.955 motocicletas licenciadas em Belo Horizonte, ou seja, 11% do total geral, significando que cada vez mais, os consumidores estão à procura de alternativa econômica para trabalho, locomoção e lazer, mostrando também, que para muitos, a compra da moto é a 1ª opção, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito de maio de 2008.

O desemprego e modelos de terceirização aliados à facilidade de aquisição de motos e uma maior demanda por serviços de entrega e coleta rápidas entre empresas e usuários de todos os setores contribuiu para o surgimento dos serviços de motofrete como um “fenômeno urbano”, atividade que envolve jovens desempregados em busca de uma oportunidade de trabalho.

Somado à crescente venda das motos está a perspectiva ainda maior do aumento do número de vítimas de acidentes envolvendo a categoria. A mídia tem percebido esse crescimento assustador da categoria e do número de acidentes, tendo produzido várias matérias sobre a profissão.

Em algumas reportagens, ela tem destacado uma nova oportunidade de trabalho para aqueles que, mesmo se esforçando e investindo em capacitação, não alcançaram um lugar ao sol no mercado tradicional. Em outras, evidencia os acidentes que envolvem a categoria e, até maldizendo-a.

O estudo proposto refere-se aos motociclistas profissionais devido ao grande número de motocicletas empregadas nos serviços de motofrete, modalidade de transporte de pequenas cargas e serviços, mostrando que a organização de trabalho destas empresas se encontra sob a regência dos

clientes, que exigem um atendimento com pontualidade, presteza e confiabilidade. Em razão disso, a categoria é submetida a elevada densidade de trabalho com agravantes que não dependem de seu desempenho tais como, filas nas repartições, trânsito lento, documento mal preenchido, sistemas informatizados nas repartições fora de serviço, acidentes, pneu furado ou vazio e outras variabilidades.

Partindo da análise do crescimento acentuado na prestação de serviços de motofrete em Belo Horizonte, foi observado que a terceirização fez com que trabalhos formais cedessem espaço para atividades informais.

Apesar das mudanças nos processos de trabalho, foi estabelecida uma relação entre a produção e a informação, pois tanto a atividade formal quanto a informal, comportam características comuns onde algumas necessidades serão atendidas, em parte, pelo motociclista profissional.

Segundo o Ministério Público do Trabalho, em Belo Horizonte o número de motos empenhadas na atividade é de aproximadamente 25.000 e, há fortes indícios de que esses sejam os motociclistas mais envolvidos em acidentes, devido ao maior tempo de exposição aos riscos do trânsito e à adoção de práticas de direção mais agressivas e arriscadas.

1.1 Problemática

As empresas de motofrete têm crescido bastante em Belo Horizonte contribuindo para a rapidez, agilidade e facilidade na entrega de todo o tipo de produto, desde tintas automotivas à transporte de cargas.

A exigência desse tipo de mercado tem contribuído para o aumento de acidentes com seus profissionais, pois o tempo é fator primordial para a produtividade do profissional motociclista e, as empresas cultuam o slogan "Time is money".

Com o advento das compras feitas pela Internet, acelerou mais ainda, o mecanismo de entrega rápida, o que ocasiona aumento no fluxo do trânsito, fazendo com que os motociclistas pratiquem ações como transitar em alta

velocidade, “costurar” entre veículos, avançar semáforos, desrespeitando normas de condução de motocicletas.

Diante dos fatos citados: É POSSÍVEL FORNECER ELEMENTOS QUE VALORIZEM A PROFISSÃO DE MOTOFRETE ALIADOS A UMA EDUCAÇÃO / CONSCIENTIZAÇÃO COM A FINALIDADE DE REDUÇÃO DE ACIDENTES?

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

Oferecer informações para análise das condições de trabalho e do envolvimento destes profissionais em acidentes como também, fornecer elementos que subsidiem programas educativos a fim de reduzir indicadores de morbimortalidade.

Citar enfoques tradicionais como Campanhas Educativas permanentes com o objetivo de conscientizá-los sobre as regras de segurança para a utilização das motocicletas, aliada à fiscalização dos equipamentos de proteção individual e documentos tanto da moto como do usuário.

A conscientização dos motociclistas não só poderá reduzir os acidentes como o montante gasto na recuperação deles poderá ser utilizado nas campanhas e cursos intensivos.

1.2.2 Objetivos Específicos

Para uma análise mais detalhada, definimos como objetivos específicos que auxiliaram na formação de elementos para a elaboração de medidas alternativas de melhoria das condições de trabalho e consequente redução de acidentes, são eles:

- ✓ Identificar as causas dos acidentes;
- ✓ Analisar as condições de trabalho;
- ✓ Identificar as principais necessidades e carências do segmento de motofrete;

- ✓ Identificar as conseqüências dos acidentes na vida social, familiar, profissional e econômica dos motociclistas.

De acordo com conceitos e definições estabelecidos pela Organização Mundial de Saúde (OMS), da qual o Brasil é país membro, acidente *é um evento independente do desejo do homem, causado por uma força externa, alheia, que atua subitamente (de forma inesperada) e deixa ferimentos no corpo e na mente* e, acidente de trânsito é todo acidente com veículo ocorrido na via pública.

Motivado por serviços que vão desde o transporte de pequenas cargas até transporte de tintas automotivas, o setor de motofrete abre uma grande oportunidade de trabalho nesse segmento inserindo jovens no mercado de trabalho.

Em se tratando de ser humano, é necessário que sejam viabilizadas propostas de melhoria das condições de trabalho desses profissionais assim como canalização de verba que será usada em campanhas para um melhor nível de vida e trabalho.

1.3 Metodologia

Considerando que toda pesquisa deve ser válida e confiável, é necessário que sejam utilizados instrumentos corretos e dados científicos de vários estudiosos que chegaram a um mesmo resultado.

Quanto aos fins, a pesquisa será descritiva possibilitando uma melhor descrição do assunto e suas aplicações observando, registrando e ordenando dados, sem manipulá-los. A pesquisa descritiva expõe características de determinada população estabelecendo relação entre as variáveis.

A pesquisa documental é uma investigação de documentos reais autorizados para serem utilizados, conservados em órgãos públicos e privados.

Quanto aos meios, a pesquisa bibliográfica poderá ser utilizada com a finalidade de explicar um problema a partir de referências teóricas isto é, material acessível ao público em geral contribuindo para a elaboração do

Referencial Teórico.

A partir de um universo estabelecido como a cidade de Belo Horizonte e delimitando a amostra a 100 (cem) profissionais de motofrete, será utilizada uma pesquisa que coletou dados e que foram tabulados quantitativamente e, posteriormente qualitativamente.

Para uma melhor compreensão do assunto, a pesquisa explicou também, o crescimento assustador dos acidentes com motociclistas profissionais, propondo métodos para que as condições de trabalho sejam adequadas, seguras e, possa resultar numa efetividade sem prejuízos ora temporário, ora permanente de suas atividades.

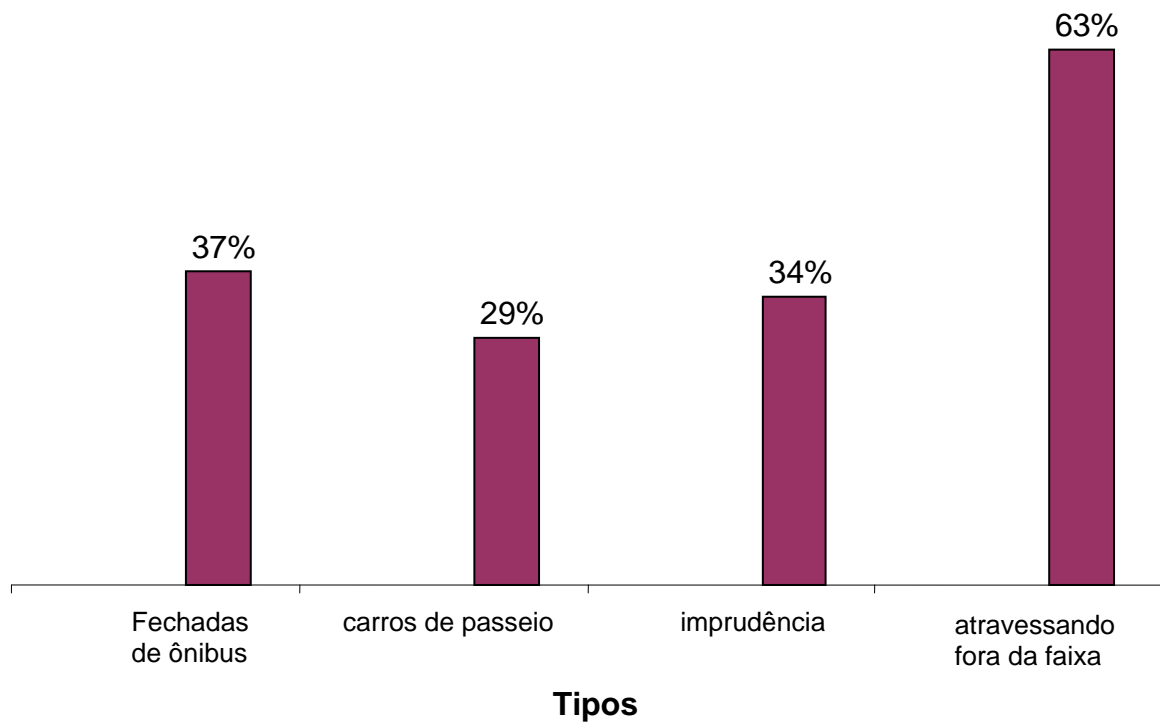
1.4 Justificativa

Uma pesquisa bem elaborada poderá contribuir para que as empresas de Motofrete invistam em seus profissionais com a finalidade de minimizar acidentes bem como conseguir uma produtividade maior, sem deixar de lado a segurança do seu profissional.

As empresas de motofrete além de contribuírem para a empregabilidade em Belo Horizonte, também constituem uma importante alternativa para pessoas que trabalham contra o tempo, ou seja, precisam que seus produtos cheguem à origem com rapidez e confiança.

Pesquisas realizadas indicam que várias ações de outros atores do trânsito favorecem acidentes com motociclistas como "fechadas" de motoristas de ônibus totalizando 37% e de carros de passeio somando 29%. Outros motociclistas também contribuem para acidentes com seus colegas registrando 34% de imprudência, assim como pedestres que atravessam fora da faixa com um saldo recorde de 63%.

FIGURA 1: Ações que favorecem acidentes com motociclistas em Belo Horizonte



FONTE: Instituto VER, 2005

1.5 Estrutura do trabalho

O primeiro capítulo deste trabalho foi dividido em cinco tópicos para explicar o assunto onde são descritos o problema, os objetivos, a metodologia, a justificativa e o cronograma das atividades.

No segundo capítulo foi explicado o processo para formação de condutores, a sua capacitação bem como as normas de circulação e conduta e os documentos necessários para a condução de motocicletas.

O terceiro capítulo é específico do setor de motofrete, explicando a categoria, o tipo de trabalho do setor, as práticas na condução das motocicletas, a organização e as condições do trabalho nas empresas.

No quarto capítulo foi abordado os acidentes com os profissionais de motofrete, suas causas e consequências na vida social, familiar, profissional e econômica dos motociclistas profissionais.

O quinto capítulo explicou a Convenção Coletiva de Trabalho dos

profissionais de motofrete, apresentando algumas recomendações técnicas.

O sexto capítulo foi dedicado a educação, indicando cursos e reciclagens dos motociclistas a fim de melhorarem seu desempenho diante de um trânsito cada vez mais caótico.

O sétimo capítulo apresenta a conclusão e, finalmente o oitavo e nono capítulos apresentam as referências e os anexos respectivamente.

2 PROCESSO HABILITATÓRIO

2.1 Habilitação

Os candidatos à Carteira Nacional de Habilitação podem habilitar-se em diferentes categorias que variam de A a E, desde que sejam maiores de 18 anos e alfabetizados, segundo artigos do CTB:

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria *trailer*.

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total.

O Registro Nacional de Carteira de Habilitação – RENACH é o cadastro nacional dos condutores de veículos automotores. Nele são registrados os dados pessoais do candidato, sua fotografia, os cursos e exames que realizou e seus respectivos resultados e um número de registro.

O motociclista precisa estar, obrigatoriamente, habilitado na categoria A, ou seja, própria para dirigir veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral.

2.2 Capacitação

A capacitação do motociclista está ligada ao curso de formação para habilitação que compõe a estrutura curricular básica descrita na Resolução 168 de 14/12/2004, alterada pela Resolução 285 de 29/07/2008.

Apenas na categoria A estão cadastrados no RENACH, 19.483 motociclistas em Belo Horizonte, segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais - DETRAN/MG, de março de 2008.

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, publicou a Resolução 285 que altera as regras dos cursos de formação dos condutores de veículos automotores. A partir de 1º de janeiro de 2009, o curso teórico, que atualmente é composto por 30 horas-aula, passará a ter carga horária de 45 horas-aula. Já o curso de direção veicular, hoje com carga horária de 15 horas-aula, será composto de 20 horas-aula.

O objetivo do Contran é melhorar a formação dos condutores e, conseqüentemente, reduzir o número de acidentes de trânsito. Segundo a resolução 285, o curso teórico abordará questões relativas à direção de veículos em situação de risco, equipamentos de segurança do condutor motociclista, condução de motocicletas com passageiro e / ou cargas, cuidados com a vítima motociclista. No curso de direção defensiva para veículos de duas ou mais rodas foi acrescentado um tópico que visa orientar os alunos sobre temas como estado físico e mental do condutor, as conseqüências da ingestão e o consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas.

De acordo a resolução, passa a ser permitido que o curso de prática de direção para motocicleta seja realizado em via pública. Nesse caso, é necessário que a instrução seja feita preliminarmente em circuito fechado até o pleno domínio do veículo.

Em relação à prática de pilotagem de motocicleta em via pública, o monitoramento poderá ser realizado pelo instrutor em outro veículo. A lei ressalta que todos os candidatos deverão realizar a prática de direção mesmo

que em condições climáticas adversas, como por exemplo, na chuva, nevoeiro ou noite.

Resolução 168/04	Resolução 285
Curso teórico-técnico: 30 horas aula	Curso teórico-técnico: 45 horas aula
Legislação de trânsito: 12 horas aula	Legislação de trânsito: 18 horas aula
Direção defensiva para veículos de duas ou mais rodas: 8 horas aula	Direção defensiva para veículos de duas ou mais rodas: 16 horas aulas
Noções sobre funcionamento do veículo de duas ou mais rodas: 2 horas aula	Noções sobre funcionamento do veículo de duas ou mais rodas: 3 horas aula

2.3 Normas de circulação e conduta

O CTB (Código de Trânsito Brasileiro) traz artigos específicos para as motocicletas, motonetas e ciclomotores de grande importância para os motociclistas.

No Anexo I, Dos Conceitos e Definições, o Código de Trânsito Brasileiro conceitua motocicleta como veículo automotor de duas rodas, com ou sem *side-car*, dirigido por condutor em posição montada; esclarece que motoneta é um veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada e, define ciclomotor como sendo veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

Em se tratando de normas de circulação e conduta, o CTB define que:

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

- I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
- II - segurando o guidom com as duas mãos;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

- I - utilizando capacete de segurança;
- II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

De acordo com a Resolução 20 do CONTRAN, publicada em 20 de fevereiro de 1998, se o capacete não tiver viseira transparente diante dos olhos, o motociclista deverá, obrigatoriamente, utilizar óculos de proteção. O capacete deverá estar devidamente afixado na cabeça para que seu uso seja considerado correto. Todas as estatísticas comprovam que o capacete é o equipamento que mais evita graves problemas nos acidentes com motociclistas.

As especificações referentes ao vestuário de segurança esclarecem que é importante, também, o uso de luvas, botas ou calçado fechado e forte, calça com tecido resistente e jaqueta em cores claras e vivas.

O não uso do vestuário e capacete em conformidade com especificações citadas é caracterizado como infração gravíssima, sujeito à multa e suspensão do direito de dirigir e recolhimento da carteira de habilitação.

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea *b* do parágrafo anterior:

Infração - média;

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do **caput** deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. (Incluído pela Lei nº 10.517, de 2002)
Penalidade - multa.

2.4 Documentação

O motociclista responsável deverá ter sempre em mãos, seus documentos pessoais, tais como: carteira nacional de habilitação, cédula de identidade e autorização para dirigir motocicleta, fornecida pela Superintendência de Transportes e, documentos da motocicleta como o IPVA, o certificado de propriedade e o bilhete de seguro, zelando pela limpeza e conservação da motocicleta, assim como, pelos equipamentos de proteção individual.

3 SETOR DE MOTOFRETE

3.1 A categoria

A partir da metade do século XX, muitas cidades brasileiras experimentaram crescimento vertiginoso e, em geral, de forma desordenada e sem planejamento. Os transportes motorizados foram um dos importantes fatores que induziram a expansão urbana, criando distâncias que só eles podem superar. Dessa forma, as distâncias entre os bairros residenciais, os locais de trabalho, de estudo e de lazer tornaram-se maiores, assim como as necessidades de mais e maiores deslocamentos.

A utilização maciça da motocicleta, transportando pessoas e cargas em todo o país, atendeu à busca por um transporte barato e eficiente do ponto de vista individual. Tal fenômeno está associado a fatores relacionados ao mercado de trabalho, às demandas por serviços como tele-entregas e rotinas de escritórios. Está também bastante relacionado à versatilidade destes veículos e aos custos relativamente baixos para sua aquisição e manutenção.

Apesar dos riscos de uma vida útil reduzida, algumas motocicletas chegam, em condições específicas, a fazer mais de 50 Km por litro e podem ser adquiridas em condições bastante favoráveis. Assim, as motocicletas permitiram e, ainda permitem economizar o dinheiro da passagem, além de servir ainda, como meio de transporte para outras atividades, além do trabalho. Os fabricantes, atentos à esta realidade, passaram a buscar consumidores com renda mensal entre dois e três salários mínimos.

Os motociclistas profissionais constituem hoje uma categoria relativamente nova. O grande número de jovens desempregados e as demandas de uma sociedade capitalista possuidora de um mercado cada vez mais tecnológico e competitivo, somados à necessidade de agilidade em atender os mais diversos clientes e consumidores, fizeram surgir um exército de motociclistas, que cruzam a cidade de ponta a ponta, transportando todo tipo de produtos e prestando serviços.

É muito comum as pessoas se referirem aos motociclistas, quando se

deparam com acidentes envolvendo esses profissionais, como “imprudentes” e “ irresponsáveis”.

Evidencia-se que a forma de agir também está relacionada com a pressão dos clientes que desejam um serviço rápido, mas, na maioria das vezes, demoram no atendimento ao motociclista, que acaba tendo que compensar essa demora, desenvolvendo mais velocidade para atender aos outros clientes.

Assim, as atitudes deles estão condicionadas também, por circunstâncias fora do trânsito em si, tais como: a elevada demanda de serviço, as precárias relações de trabalho, a ocorrência de intempéries que podem ocasionar um trânsito lento, ruas com numeração irregular, etc. Essas constatações, porém não justificam nem autorizam as empresas e motociclistas a atuarem à margem da lei, desenvolvendo comportamentos inadequados que colocam em risco a sua vida e a dos outros, conseqüentemente, criando e reforçando a imagem negativa que é produzida pela própria categoria.

Ao contrário disso, num contexto marcado pelas adversidades já citadas, não isentando a quem compete o desenvolvimento de intervenções efetivas, é necessário que o motociclista tenha uma postura profissional. Redobrando sua atenção e desenvolvendo comportamentos que preservem suas vidas e a dos outros, passarão a imagem de profissionais que não estão à margem da sociedade e sim que estão a serviço dessa sociedade que, em contra partida, garante o seu sustento à medida que confia, valoriza e, por causa disso, demanda por seu serviço.

Em se tratando do meio de trabalho, além de serem obrigados a possuir a motocicleta e os equipamentos de proteção, as despesas advindas da manutenção da mesma como reparo de pneus e combustível também são de sua responsabilidade.

As empresas contratantes fornecem somente o baú, as bolsas de lona que são usadas para o transporte de jornais e, o suporte metálico que é usado para o transporte de cilindros de gás e água mineral.

Uma pesquisa realizada em setembro de 2006 pelo Instituto VER

traçou o perfil da categoria. A partir de entrevistas com 100 (cem) motociclistas de Belo Horizonte indicou um universo composto majoritariamente por 99% de homens que usam 68% de sua moto para o trabalho.

No entanto, as mulheres a cada dia mais, conquistam seu espaço sobre duas rodas. A Associação Brasileira de Distribuidores Honda – ASSOHONDA formada por 562 concessionárias e motocicletas da marca, tem registrado uma mudança no perfil de compradores de motocicletas. As mulheres, atualmente, representam 17% das compras nas revendedoras. Há mais de 10 anos, essa participação era de 10%. A Assohonda afirma, ainda, que as mulheres são mais cuidadosas com a motocicleta e se preocupam em usar todos os equipamentos de segurança obrigatórios. A faixa etária apresentou 45 % de motociclistas com idade de 18 a 25 anos, 39% com idade de 26 a 35 anos e 16% com idade superior a 36 anos.

Com relação à escolaridade, 67% estavam divididos entre os que apresentavam 2º grau completo ou incompleto. A renda mensal de metade dos motofretes gira em torno de 2 a 5 salários mínimos.

3.2 Tipo de trabalho

A falta de emprego tem facilitado a emergência de pequenas e médias empresas que se inserem no mercado nem sempre constituídas para tal finalidade. Essas empresas, contando com o trabalho dos motociclistas profissionais, se dispõem a fornecer para seus clientes diversos produtos e serviços, estabelecendo variados tipos de contratos e vínculos com os motociclistas. A contratação direta com o motociclista é um dos modelos estabelecido e, temos como exemplos empresas tais como copiadoras, lojas de autopeças, distribuidoras de gás de cozinha e bebidas, escritórios de contabilidade, farmácias e “sacolões”, assim como as próprias empresas prestadoras de serviços de motociclistas profissionais.

A contratação indireta é adotada por médias ou grandes empresas. A empresa contrata uma prestadora de serviço de motociclista profissional, que fornecerá a mão-de-obra terceirizada. O vínculo empregatício do motociclista é estabelecido com a empresa contratada. As empresas que adotam este tipo de

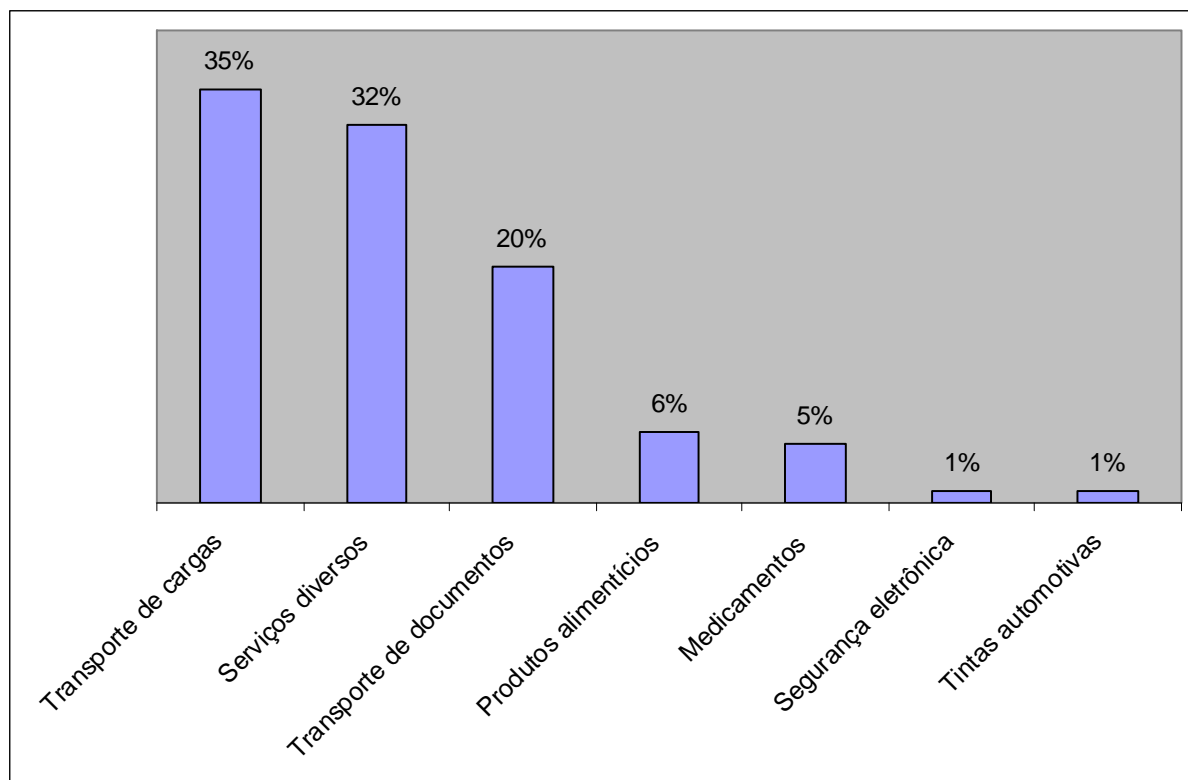
contratação são as drogarias, lanchonetes, restaurantes, pizzarias, empresas de seguros, bancos, repartições públicas e imprensa escrita.

O cooperativismo também é uma das contratações utilizadas pelas empresas. As cooperativas se assemelham às prestadoras de serviços de motociclistas profissionais, o serviço prestado e a clientela são os mesmos; a diferença é que nesse caso, os cooperados são os próprios motociclistas.

Os motociclistas profissionais recebem várias tarefas que devem ser executadas ao mesmo tempo, dispendo de um tempo real menor que o prescrito. As empresas pressionam os motociclistas por meio de telefones celulares, para que eles correspondam às expectativas dos clientes e, lhes repassam mais tarefas, conseqüentemente, a categoria é submetida a elevada densidade de trabalho.

Os tipos de trabalho executados por esses profissionais são os mais variados. Vai de transporte de cargas a tintas automotivas. O gráfico abaixo nos mostra que 35% dos serviços executados pelos motociclistas profissionais são os transportes de cargas, seguido por 32% de serviços diversos, 20% se referem ao transporte de documentos, 6% equivalem ao transporte de produtos alimentícios, 5% de medicamentos e, apenas 1% ocupam o serviço de segurança eletrônica e tintas automotivas.

FIGURA 2: Tipos de trabalho no setor de Motofrete



FONTE: Instituto VER

No trânsito, alguns motociclistas profissionais programam comportamentos que despertam na sociedade uma percepção estigmatizante, demonstrando risco de acidentes, evidentemente que a sociedade desconhece o esforço implementado para garantir que o serviço seja feito no tempo solicitado; outros garantem para si maior segurança, contribuindo para a redução dos riscos de acidentes.

Nas repartições, nos contatos com os clientes e nas empresas, enquanto recebem o serviço e dele prestam contas, os motociclistas implementam algumas estratégias e maneiras de operar que contribuem para agilizar a execução das tarefas, como verificar os locais mais próximos, o tipo de entrega e etc, diluindo em parte, os efeitos da pressão temporal.

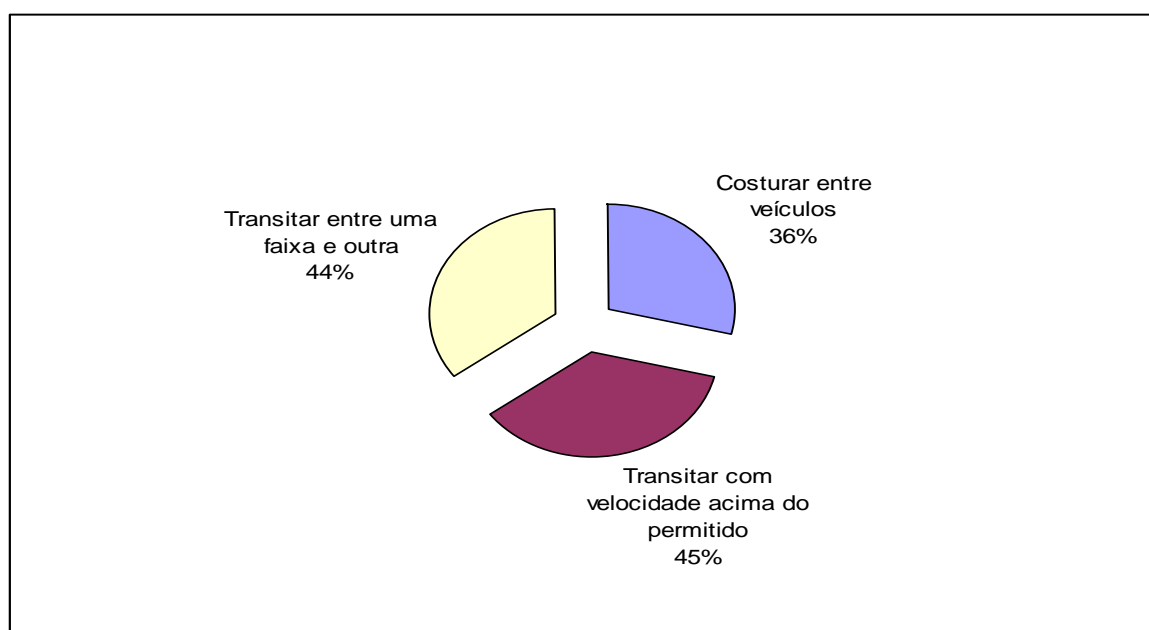
Com relação às formas de remuneração, existem dois modelos usados: remuneração por hora trabalhada e remuneração por deslocamento realizado.

3.3 Práticas de condução

De acordo com pesquisa realizada pelo Instituto VER, de todos os usuários de motocicletas, 52% usam-na para o trabalho, 32% a utilizam para seu próprio deslocamento e 16% para o lazer. O crescimento do número de motocicletas mostra que o lazer virou profissão com demanda crescente, mas o alto índice de acidentes e doenças profissionais evidencia a falta de regulamentação.

Algumas práticas de condução dos motociclistas no dia-a-dia registram causas de acidentes. As práticas mais utilizadas por eles apresentam altos índices de participação em acidentes tais como, costurar entre veículos (36%), transitar com velocidade acima do permitido (45%) e transitar entre uma faixa e outra (44%).

FIGURA 3: Causas de acidentes em Belo Horizonte



FONTE: Instituto VER

3.4 A organização do trabalho

Os motociclistas profissionais além de transportar uma infinidade de materiais e produtos realizam também, serviços de cunho burocrático tais como: efetuar pagamentos e depósitos; obter certidões negativas e outros em repartições públicas e privadas.

As demandas de serviços e as exigências de tempo são intensas e para executarem as tarefas é necessário que se submetam à organização do trabalho.

Existe a possibilidade de atendimento do contrato por hora, ou seja, a empresa contratada disponibiliza um motociclista para atendimento exclusivo à empresa contratante. Neste tipo de contrato, o motociclista geralmente se desloca de sua residência para o endereço da contratante ou para o local por ela indicado já com as suas tarefas pré-definidas. Quando ele se encontra na rua ou em outros locais são contatados por telefones celulares, caso haja alguma nova tarefa. O motociclista recebe a tarefa com o endereço do consumidor para fazer a entrega, por exemplo, recebendo do cliente os valores correspondentes ao produto, intermediando a transação comercial para a empresa onde trabalha como terceirizado.

Os serviços são passados ao motociclista sendo uma tarefa de cada vez, resultando num único deslocamento. Pequenos lotes de tarefas exigirão mais deslocamentos de um local a outro e, grandes lotes de entrega exigirão dele todo ou quase todo o tempo contratado.

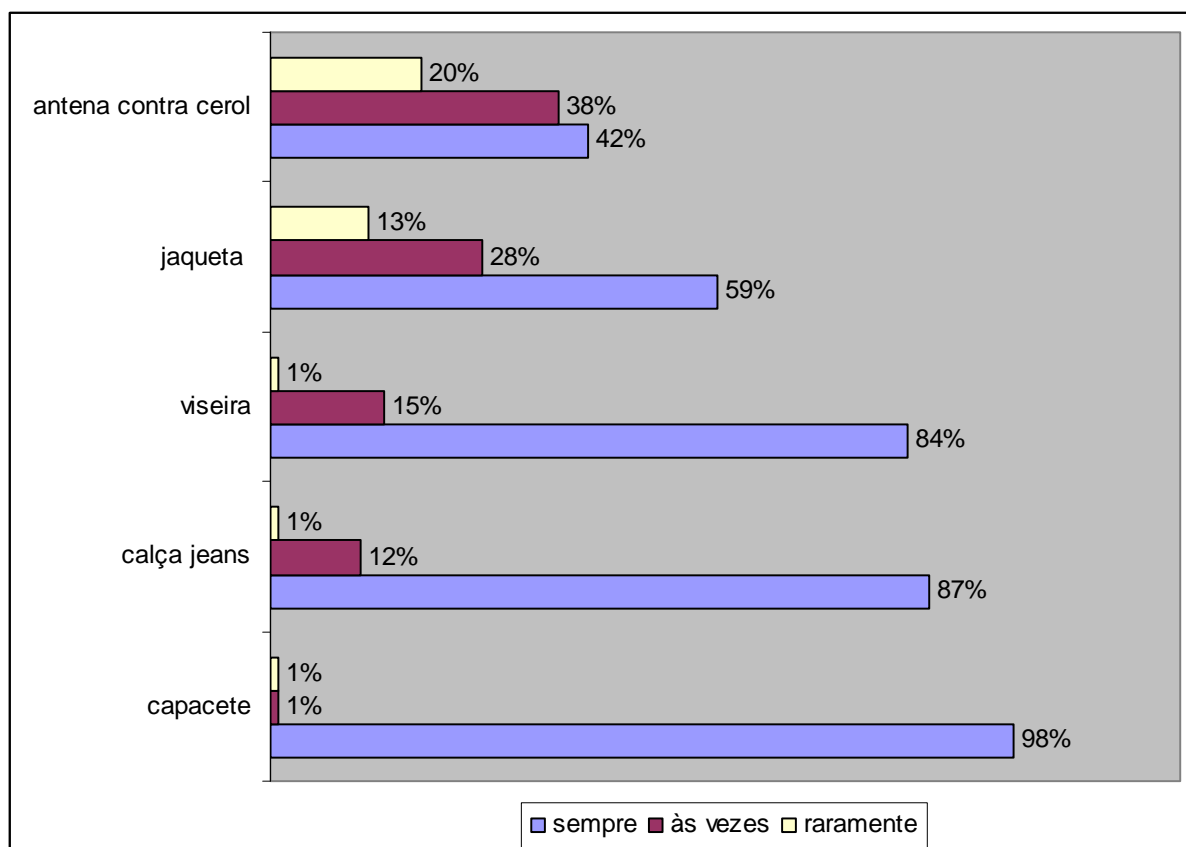
O contrato por deslocamento para demandas eventuais tem início no momento em que o cliente, pessoa física ou jurídica, entra em contato com a Central de Telemarketing. Acordadas as partes, um tempo mínimo é solicitado ao cliente para que o motociclista inicie o atendimento. Esse tipo de serviço é denominado "ordem de serviço fechada", se refere à execução de uma tarefa definida previamente no que se refere a horário de início, término e deslocamento demandado. O cliente não pode repassar ao motociclista outra tarefa além da contratada, a menos que negocie mais um pedido com a empresa contratada.

3.5 Condições de trabalho

A pesquisa demonstrou que os motociclistas se preocupam com o uso dos equipamentos de proteção. O capacete é sempre usado por 99% dos motociclistas profissionais; 88% sempre usam calça jeans ou similar e 12% às vezes usam; a viseira ou óculos de proteção é sempre usado por 85% deles contra 15% que às vezes a usam; a jaqueta é sempre usada por 59% dos entrevistados, 28% a usam às vezes e 13% a usam raramente. A antena contra

cerol é um dos equipamentos que deveria ser usado por 100% dos motociclistas profissionais, por se tratar de equipamento de proteção à vida impossível de detectar nas ruas, a não ser depois de ocorrido o acidente que às vezes leva à morte de muitos deles, 42% deles sempre a usam, mas 38% nunca a usam e 21% a usam às vezes.

FIGURA 4: Uso dos Equipamentos de Proteção pelo motociclistas



FONTE: Instituto VER

Além dos equipamentos necessários, observações realizadas em Belo Horizonte mostraram que muitos motociclistas, para se protegerem das chuvas, utilizam sacos plásticos de lixo como capa de chuva e sacolas plásticas como proteção para os pés.

Diante das condições de muitos dos motociclistas profissionais, outro fato que acontece é o não registro da quilometragem que seria necessária para calcular a velocidade média das motocicletas quando em serviço, porque o odômetro da maioria delas estava danificado. E, mais ainda, quando os motociclistas andam com documentos de IPVA e seguro irregulares, como também, com a viseira levantada, passíveis de multas.

A manutenção deficiente das motocicletas e as improvisações dos equipamentos de segurança agravam os riscos de acidentes de trabalho. As estratégias coletivas de defesa utilizadas pelos motociclistas para evitar as multas e as demais condições apresentadas demonstram que as relações de trabalho precisam ser melhoradas.

3.6 Convenção Coletiva de Trabalho

Uma iniciativa do Fórum da Saúde e Segurança do Trabalhador coordenado pelo Ministério Público do Trabalho garantiu aos motociclistas profissionais condições adequadas ao trabalho.

A Convenção Coletiva de Trabalho assinada em 07 de abril de 2005 pelo Sindicato das Empresas Prestadoras de Serviços de Entregas e Coletas por meio de Duas Rodas no Estado de Minas Gerais – SINDEECO/MG e pelo Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas e Ciclistas de MG – SINTMOTOCICLI/MG firmam ajustes estipulando condições de trabalho aplicáveis no âmbito das respectivas representações.

Uma contribuição decisiva para o projeto foi dada pelo engenheiro do trabalho da FUNDACENTRO Eugênio Paceli Hatem Diniz, autor de estudo sobre as condições de trabalho dos motociclistas, que forneceu subsídios importantes para a elaboração de normas, inéditas no Brasil, sobre segurança e saúde no trabalho dos motociclistas.

A Convenção Coletiva de Trabalho de 2005 é um instrumento que complementa a legislação trabalhista vindo a assegurar para todos os motociclistas profissionais um piso salarial mínimo no valor de R\$400,00 (quatrocentos reais), respeitado o valor legal do salário mínimo, com direito a horas extras, seguro de vida, auxílio alimentação de R\$1,50 (um real e cinquenta centavos) para uma jornada de 6 (seis) horas diárias.

A capacitação de motociclistas também é cláusula marcante da Convenção. As empresas deverão promover para todos os seus funcionários que trabalham sob duas rodas, alguns cursos bimestrais de 2:30 horas, ministrado por motociclistas experientes com conteúdos tais como orientação sobre plano temporal de tarefas; elaboração de rotas com simulação de mapas e localização

de seus clientes e destinatários mais freqüentes, no prazo de 1 (um) ano e repetidos nos anos seguintes.

Ressalte-se que o conteúdo apresentado na Convenção Coletiva não pretende excluir a necessidade dos órgãos de trânsito de levar em consideração, a atividade dos motociclistas profissionais, principalmente nos seguintes aspectos:

- Promover campanhas periódicas dirigidas para os motoristas e a sociedade em geral sobre o trabalho da categoria, assim como para os próprios motociclistas profissionais;
- Identificar, qualificar e discutir com as representações sindicais do setor os pontos críticos das vias que precisam ser melhorados, onde são necessários pontos de retorno, minirrotatórias, pontos de carga e descarga e estacionamento;
- Avaliar, como um dos critérios para credenciamento dos serviços, o grau de conhecimento que o motociclista deve possuir a respeito da localização de ruas e avenidas, repartições públicas e instituições privadas;
- Abordar os riscos de acidentes envolvendo os motociclistas profissionais em cursos, palestras, encenações de peças de teatro;
- Desenvolver ações integradas com os setores de saúde e trabalho e com o Ministério Público do Trabalho a fim de desenvolver atividades continuadas e diversificadas que possibilitem a transformação da realidade da categoria, bem como resultem na melhoria das condições de trabalho, na redução do número de acidentes graves e fatais e na convivência mais harmoniosa no trânsito.

4 ACIDENTES COM PROFISSIONAIS DO SETOR

Em geral, os acidentes de trabalho são analisados tendo como pressuposto a ideologia do ato inseguro. No caso dos motociclistas profissionais, essa visão é legitimada pelo senso comum, manifestado em alguns veículos da imprensa ou nas opiniões das pessoas, que a eles atribuem “imprudência”, “ousadia”, “irresponsabilidade”, “incivilidade”, “prazer por fortes emoções”, etc.

A opinião pública em relação aos motociclistas profissionais revela uma verdadeira “hipocrisia social”: avalia-se positivamente o seu trabalho, mas negativamente seu comportamento, como se um e outro existissem separadamente: *Todos odeiam os motoboys, exceto quando precisam de um. Quando ele está levando às pressas um documento seu pela cidade, então ele se torna seu salvador, um herói, e você adora o sujeito* (Caíto Ortiz, diretor do curta *Motoboys: vida loca*. In: Rohter, 2004).

As abordagens tradicionais interpretam o acidente de trabalho como sendo um evento simples e determinado por uma causa única ou por uma imediata, quando se reconhecem múltiplas causas. O fator pessoal de insegurança versus condição insegura explicam por que os acidentes são tratados predominantemente pelo viés do simples receituário de equipamentos de segurança individual (EPI) e da divulgação de cartilhas que objetivam a conscientização dos riscos e, conseqüentemente, a mudança do comportamento.

Os roteiros de investigação são baseados na verificação do cumprimento ou não de normas internas e legais, isentando-se de identificar as condições e as formas de interação dos componentes dos sistemas que levaram à ocorrência do evento. As ações resumem-se em reforçar a fiscalização com relação à documentação legal, em aplicar multas, em promover cursos de direção defensiva e em tentar padronizar o uniforme e o uso dos equipamentos de segurança. Ora, os estudos mais recentes, em vários campos, confluem para a compreensão da “falha técnica” como sendo o resultado de circunstâncias e decisões anteriores: o acidente tem antecedentes e uma história complexa (PERROW, 1984; REASON, 1990; WISNER, 1994; AMALBERTI, 1996; COLLINS & PINCH, 1998; LLORY, 1999) que precisam ser pesquisados e compreendidos quando se busca a prevenção.

A interrupção precoce da análise, sem identificar as determinações mediatas das falhas, amputa a identificação da trama complexa de fatores causais do acidente, com consequências negativas para a prevenção (LIMA & ASSUNÇÃO, 2002). O grau de aprofundamento da análise de acidente é uma construção social e o avanço do conhecimento sobre os riscos e as margens para implementação das medidas de segurança podem tornar inaceitáveis as escolhas de abordagens que não considerem aspectos sociais e organizacionais (ALMEIDA, 2003).

Infelizmente, ainda predominam nas empresas, nos órgãos gestores de trânsito e nas instituições afetas à saúde e segurança no trabalho a concepção tradicional de que as regras governam as ações dos atores sociais. Assim, quando ocorre um erro ou acidente, são investigados os desvios em relação às regras prescritas, o que institui a regra como modelo da atividade e da prevenção.

A logística de transporte tem desempenhado cada vez mais um papel estratégico de mediação entre diversos agentes econômicos. No entanto, se as empresas adotam sistemas de organização adaptados às exigências de flexibilidade e agilidade de resposta, o espaço urbano ainda está moldado pelo modelo de produção em grande escala, criando obstáculos à mobilidade dos produtos.

Nesse novo cenário, a ocorrência dos acidentes fatais típicos não predomina no espaço intramuros das empresas: um em cada cinco casos fatais envolve motorista em situação de trabalho (WALDVOGEL, 2002). Uma análise do fenômeno urbano que seria determinado pelas características do trânsito, pelo estado de conservação das vias públicas ou pelo tipo de direção dos motoristas não seria suficiente para entender a inversão espacial dos acidentes de trabalho fatais. Percebe-se que a deficiência gerada entre a flexibilização da produção e o espaço urbano rígido é suprida, em parte, pelos motociclistas profissionais.

O interesse exclusivo nas normas prescritas faz com que a dimensão subjetiva desenvolvida pelos trabalhadores não seja percebida pelos investigadores dos acidentes. A iniciativa, a dedicação, a criatividade, a inventividade, o domínio de si e a mobilização – ou *savoir-faire* de prudência – os

conhecimentos tácitos e as regras não formais mobilizados pelos trabalhadores escapam aos olhos dos investigadores (LLORY, 1999).

O resultado é a elaboração de um conjunto de regras que prescrevem tarefas e condutas, acompanhada da tentativa de obrigar os trabalhadores a se conformarem com a execução rigorosa de normas prescritas (LLORY, 1999).

A Fundação Hospitalar de Minas Gerais (FHEMIG) informou que 6.100 vítimas de acidentes de motocicletas foram atendidas no Hospital de Pronto Socorro – HPS em 2006. A vítima de acidente de moto representa 60% a mais do que o número de feridos em batidas de carro e 40% do total de atendimentos do Pronto Socorro, apresentando fraturas nas pernas e traumatismos cranianos que podem levar à morte.

Do custo total de R\$5,19 milhões, 30% são gastos com 1.100 motociclistas com incapacidade temporária para o trabalho na rede pública girando em torno de R\$1.400,00 (hum mil e quatrocentos reais) por acidentado, de acordo com pesquisas feitas no Hospital de Pronto Socorro de Belo Horizonte.

Se houvesse mais paciência, prudência e educação no trânsito muitos problemas poderiam ser evitados. A média mensal cresceu 12% em 2008 em relação ao ano de 2007.

A violência que assola a categoria, desproporcional ao tamanho da frota, faz parte do balanço de janeiro a junho/2008 que comprova 44% dos R\$773,6 milhões pagos aos segurados do DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) foram destinados às vítimas de acidentes de motocicletas, 73% que buscam o ressarcimento têm entre 16 e 45 anos são economicamente produtivos e estão deixando de produzir para o país.

O excesso de acidentes fez com que o preço do seguro obrigatório, para os motociclistas disparasse. O reajuste aplicado pela SUSEP – (Superintendência de Seguros Privados) foi de 38% atingindo o valor de R\$280,00 (duzentos e oitenta reais), seguido de uma inadimplência de 40% por parte dos proprietários de motocicletas.

As empresas de motofrete querem atendimento pontual contando com a rapidez dos motociclistas profissionais para atender no horário, portanto, o tempo é inimigo do entregador de pizza, por exemplo, que tem de entregá-la ainda “quentinha”, senão ele é passível de demissão.

Importa registrar a relevância das ações tradicionais de fiscalização da documentação legal, da aplicação das multas, da realização de cursos de direção defensiva, do uso dos equipamentos de segurança e da padronização de uniformes de trabalho.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB esclarece em seu capítulo VI que:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos Núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo.

Com um trânsito cada vez mais caótico, a motocicleta é o veículo mais se adapta a essa situação. Por isso, cresce sua utilização, seja para serviços ou por ser mais econômico que o automóvel. Porém, a motocicleta é mais frágil, em escala, de todos os veículos que trafegam no trânsito urbano.

A pilotagem defensiva é a forma de pilotar para evitar acidentes, apesar das ações incorretas dos outros e das condições adversas que encontramos nas vias de trânsito. O motociclista preventivo defensivo avalia suas condições físicas e emocionais, bem como as condições das vias, do tempo e da motocicleta, antes de assumir a sua direção. Assim, consegue observar, prever e reagir no tempo certo de acordo com cada situação. O motociclista corretivo defensivo tem conhecimentos técnicos e ações corretas, devidamente condicionados para reagir, ao defrontar-se com situações emergenciais ou de perigo, a fim de evitar acidentes de trânsito.

Para que o condutor de motocicleta possa prevenir ocorrências de acidentes, é necessária a observância de alguns fundamentos, tais como:

- Conhecimento das regras de circulação, da legislação de trânsito, da pilotagem defensiva, da motocicleta e, principalmente, de si mesmo para saber como se comportar em uma situação de risco ou de emergência;
- Atenção do piloto ao meio que o cerca, saber o que passa à sua frente, ao seu lado e atrás. Atento, conseguirá antecipar-se a situações de perigo;
- Previsão traduz-se em agir antes. Prevenir-se antes de se expor ao trânsito, revisando a motocicleta periodicamente e se auto analisando para as situações que irá enfrentar; parar nos cruzamentos, diminuir a velocidade perto

perto das escolas, trafegar na velocidade permitida para a via;

- Decisão correta e segura para dar respostas certas quando necessárias, em situações de perigo ou de emergências;
- Habilidade com a motocicleta, domínio de forma técnica e segura utilizando-a com todo o seu potencial para servi-lo e não para causar danos ou acidentes.

5 CONCLUSÃO

A pesquisa realizada evidenciou que “os modos de andar a vida” dos motociclistas, nos termos de Tambellini (1978), constituem uma reação construída e moldada em função das peculiaridades e dos estímulos sobre os quais a atividade se estruturou: a pressão dos clientes por serviços rápidos, pontuais e de confiabilidade; a elevada demanda de serviços; as precárias relações de trabalho; a ocorrência de grande número de circunstâncias não controláveis; o uso da motocicleta como meio de deslocamento rápido num espaço urbano moldado pelo antigo modelo de produção em grande escala.

Os procedimentos geradores e potencializadores dos riscos de acidentes são reconhecidos pela categoria como efeito da organização do trabalho e não como uma necessidade pessoal de sentir fortes emoções.

A remuneração por deslocamento é um fator de risco, no entanto, menos forte do que a pressão das empresas e dos clientes para que os motociclistas cumpram as tarefas nos tempos determinados. As exigências por um atendimento com pontualidade, presteza e confiabilidade é que levam os motociclistas a adotarem procedimentos de risco no trânsito.

É necessário que, como enfoque tradicional, as campanhas educativas e a fiscalização continuem exercendo papel importante perante a sociedade. Um enfoque sistêmico como estratégia de redução de acidentes poderá identificar fatores causais como condições de trabalho, capacitação, cultura, legislação, tratamento de pontos críticos, regulamentação da atividade e tratar cada um deles.

Campanhas com empresas compradoras dos serviços conscientizando-os para somente contratarem empresas de motofrete com selo de qualidade, campanhas voltadas para consumidores de como facilitar a vida do entregador, edição de um guia de orientação aos usuários dos serviços de motofrete são sugestões que poderão ser adequadas às empresas e à sociedade usuária dos serviços de motofrete.

O mundo do trabalho sob o capitalismo contemporâneo – além do

desemprego estrutural, da superqualificação profissional numa ponta e da desqualificação noutra – convive ainda com empregos e remunerações precários, com a desregulamentação das condições de trabalho, com a regressão dos direitos trabalhistas, com a ausência de proteção e expressão dos sindicatos, configurando uma tendência à individualização extrema das relações de trabalho (Alain Bihl *apud* Antunes, 1999:44).

Esses elementos indicam que, em vez de uma tendência generalizante e uníssona, o que ocorre é um processo de fragmentação, complexificação e heterogeneização da “classe-que-vive-do-trabalho” (Antunes, 1999:54).

Nesse contexto, e dado o caráter transnacional do capital e de seus sistemas produtivos, somente uma ação solidária transterritorial dos representantes sindicais comprometidos, e em condições de igualdade de negociação, poderá contrapor-se a essa tendência, conquistar e preservar garantias de trabalho, emprego, de condições salariais e de trabalho dignas do homem (Antunes, 2000:115-116). E, por efeito, assegurar a continuidade e a sobrevivência das empresas, dos setores produtivos e das nações. As considerações acima apenas indicam um caminho a seguir e servem de alerta quanto às repercussões dessa tendência sobre a classe trabalhadora e também sobre as empresas, estas cada vez mais subordinadas às imposições das empresas clientes e do capital financeiro.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, I.M. **Caminhos da análise de acidentes de trabalho**. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego/SIT, 2003.

BHTRANS. **Programa de redução de acidentes com motociclistas**. Belo Horizonte, 2006.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. 2.ed. Brasília: DENATRAN, 2007, 232 p.

DINIZ, E.P.H. **As condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais**: entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço. 2003. 123 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Escola de Engenharia/UFMG, Belo Horizonte, 2003.

DINIZ, E.P.H. (col.). **Convenção coletiva de trabalho dos motociclistas profissionais de Minas Gerais**, Ministério Público do Trabalho/MG, 31 de março de 2005.

DINIZ, E.P.H.; ASSUNÇÃO, A.A.; LIMA, F.P.A. Prevenção de acidentes: o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo. **Ciência e Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v.10, n.4, p.905-916, 2005.

_____. Por que os motociclistas profissionais se acidentam? Riscos de acidentes e estratégias de prevenção. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v.30, n.111, p.41-50, 2006.

INSTITUTO VER. **Acidentes com motociclistas**. Belo Horizonte, 2006.

ROHTER, L. **Motoboys de São Paulo são odiados, mas indispensáveis**, 2004. Disponível em < <http://noticias.uol.com.br/midiaglobal> > Acesso em 18 outubro 2008.

TAMBELLINI, M. **O trabalho e a doença**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1978, p.93-119.

VASCONCELOS, E.A. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 2004, 89 p.

WALDVOGEL, B.C. **Acidentes de trabalho**: os casos fatais, a questão da identificação e da mensuração. Belo Horizonte: Segprac, 2002. 192p.

ANEXOS

ANEXO 1

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO – MOTOCICLISTAS

CLÁUSULA 1ª - DATA-BASE

Fica estabelecida como data-base o dia 1º (primeiro) de janeiro de cada ano, passando, entretanto o piso salarial a valer apenas a partir de 01 de abril de 2005.

CLÁUSULA 2ª – SALÁRIOS E PISOS SALARIAIS

Fica assegurado, para todos os empregados motociclistas, piso salarial mínimo no valor de R\$ 400,00 (quatrocentos reais) e para empregados ciclistas o piso salarial de R\$ 320,00 (trezentos e vinte reais), respeitado, sempre, o valor legal do salário mínimo.

PARÁGRAFO ÚNICO: Em face do acordado entre as partes, com validade no âmbito da base territorial da entidade patronal, a partir de 1º (primeiro) de janeiro de 2005, passam a vigorar os seguintes pisos salariais:

PISO SALARIAL			
Atividade ou função	Cargo		Salário R\$
1	MOTOCICLISTAS EM GERAL PARA QUALQUER ATIVIDADE ECONÔMICA.		400,00
2	CICLISTAS EM GERAL PARA QUALQUER ATIVIDADE ECONÔMICA.		320,00
3	MOTOCICLISTAS E CICLISTAS EM GERAL, CUJA EMPRESA EXIJA HABILITAÇÃO DE MOTORISTA.		Salário+ 20%

CLÁUSULA 3ª – HORA EXTRA

As horas extras laboradas serão remuneradas com o adicional de 100% (cem por cento).

PARÁGRAFO ÚNICO: Todas as horas extras laboradas devem incidir no repouso semanal remunerado, conforme dispositivo legal da legislação trabalhista.

CLÁUSULA 4ª – ADICIONAL NOTURNO

O adicional noturno estabelecido no artigo 73 da Consolidação das Leis do Trabalho será de 40% (quarenta por cento) para as atividades desenvolvidas entre 22:00h e 00:00h e de 60% (sessenta por cento) para as atividades desenvolvidas entre 00:00h e 05:00h.

CLÁUSULA 5ª. INTERVALO PARA REPOUSO E ALIMENTAÇÃO

Todos os empregados motociclistas e ciclistas terão direito ao intervalo previsto no art. 71 da CLT, sendo que aqueles que executam trabalho fora do estabelecimento terão intervalo de 1 (uma) hora, para alimentação ou repouso,

usufruído a seu critério, não podendo exceder as 06 (seis) primeiras horas de trabalho.

CLÁUSULA 6ª – ADIANTAMENTO SALARIAL

As empresas concederão aos seus empregados o adiantamento salarial entre os dias 15 e 22 de cada mês, no valor equivalente até 40% (quarenta por cento) do salário base, efetuando o restante do pagamento até o quinto dia útil do mês subsequente ao trabalhado.

PARÁGRAFO ÚNICO: O empregado poderá dispensar o adiantamento de salário, comunicando à empresa no prazo de 48 horas antes do pagamento.

CLÁUSULA 7ª – CONTRATO DE LOCAÇÃO DE MOTOCICLETA E BICICLETA

O empregador fica obrigado a celebrar com os empregados motociclistas e ciclistas que laborarem com motocicleta ou bicicleta próprias, contrato de locação para a sua utilização como transporte próprio e para fins de trabalho, nos termos da legislação civil vigente, cujo valor será de livre arbítrio entre as partes.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: As empresas ficam obrigadas a manterem os valores de locação praticados na data de início de vigência desta CCT, inclusive para os empregados que forem admitidos após, observando-se a proporcionalidade da carga horária de trabalho, valendo-se o maior valor deste entre janeiro e março de 2005.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Uma cópia do contrato de locação da motocicleta/bicicleta deverá ser entregue ao motociclista/ciclista no ato da contratação.

PARÁGRAFO TERCEIRO: Quando da rescisão do contrato de trabalho a empresa deverá quitar nos prazos previstos no art. 477/CLT os valores devido a título de locação da motocicleta/bicicleta.

PARÁGRAFO QUARTO: Não terá natureza salarial o valor pago a título de locação da motocicleta ou bicicleta, não podendo, em hipótese alguma, integrar o salário para qualquer efeito.

CLÁUSULA 8ª – SEGURO DE VIDA

As empresas oferecerão, obrigatoriamente, aos empregados um seguro de vida com apólice no valor de R\$10.000,00 (dez mil reais) junto à seguradora de sua livre escolha.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: As empresas que assim não procederem, indenizarão a quem de direito com recursos próprios, nos moldes da lei.

PARÁGRAFO SEGUNDO: A Seguradora poderá ter convênio com o Sindicato dos Trabalhadores ou Sindicato Patronal, para a venda das apólices.

PARÁGRAFO TERCEIRO: Na hipótese do empregado solicitar que o valor segurado seja superior ao estabelecido no caput desta CCT, ficará por sua conta a diferença do prêmio, podendo o valor acrescido ser descontado do seu salário pelo empregador.

PARÁGRAFO QUARTO: A presente cláusula terá vigência a partir de 01.05.05.

CLÁUSULA 9ª – PLANO DE SAÚDE

As empresas se obrigam a fornecer aos seus empregados plano de saúde. Este será escolhido pelas empresas ou de comum acordo com o Sindicato Profissional, sendo vedados descontos nos salários dos trabalhadores a este título.

CLÁUSULA 10ª – AUXÍLIO ALIMENTAÇÃO/LANCHE

A empresa concederá aos empregados auxílio alimentação, semanalmente, correspondente ao valor de R\$1,50 (um real e cinquenta centavos), por dia trabalhado, para jornada superior a 6 (seis) horas.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Na jornada de 00:00h às 7:00h será obrigatório o fornecimento de lanche pelo empregador ao empregado, preferencialmente antes do início das atividades laborativas.

PARÁGRAFO SEGUNDO: O lanche previsto nesta cláusula consistirá, no mínimo, em pão de sal com manteiga ou salame/mortadela e um copo de 300ml de café, leite ou refrigerante.

PARÁGRAFO TERCEIRO: A ajuda alimentação e lanche serão concedidos obrigatoriamente, sendo vedado desconto no salário do trabalhador. As parcelas terão natureza indenizatória e não integrarão o salário para qualquer efeito legal.

CLÁUSULA 11ª UNIFORMES

As empresas que exigirem a utilização de uniformes deverão fornecê-los em quantidade mínima de 02 (dois) por ano, substituindo-os quando necessários, sempre com a devolução por parte do usuário quando da troca.

PARÁGRAFO ÚNICO : Quando da dispensa do empregado, este fica obrigado a restituir à empresa, contra recibo, os uniformes que se encontrarem em seu poder, desde que contenham a logomarca da empresa ou outro meio que possa

identificá-la, nas condições em que estiverem, sob pena de ressarcimento dos uniformes.

CLÁUSULA 12ª CARGO DE LIDERANÇA

As empresas que tiverem em um mesmo local de execução de trabalho externo mais de 10 (dez) empregados motociclistas, ou ciclistas, devem ter cargos de liderança, sendo 01 (um) para cada local de trabalho e, acima de 50 (cinquenta) empregados, 02 (dois) líderes, escolhidos por seus empregadores.

PARÁGRAFO ÚNICO – Os líderes receberão 25% (vinte e cinco por cento) sobre o piso salarial da categoria. Estes valores não terão natureza salarial.

CLÁUSULA 13ª - PERMANÊNCIA NO EMPREGO

Todo empregado que na data da celebração desta CCT contar com 3 (três) ou mais anos de tempo de serviço, na mesma empresa, terá direito a um abono de 3% (três por cento) sobre seu salário. A cada ano subsequente de permanência no emprego, será acrescido 1% (um por cento) sobre o valor do salário.

CLÁUSULA 14ª — TRANSPARÊNCIA

A empresa fornecerá ao Sindicato, mensalmente, os comprovantes dos recolhimentos do FGTS, INSS, Guia de Recolhimento Sindical e Guia de Recolhimento Assistencial.

CLÁUSULA 15ª – DOCUMENTOS

Os trabalhadores terão direito à cópia de todo documento que assinarem para as empresas.

CLÁUSULA 16ª — CARTA DE REFERÊNCIA

Na rescisão do contrato de trabalho a empresa se obriga, quando solicitada, a fornecer carta de referência do trabalhador, isentando-se de atender a solicitação nos casos de dispensa por justa causa.

CLÁUSULA 17ª — COMUNICAÇÕES E QUADRO DE AVISOS

As empresas manterão, em lugar apropriado e acessível, um quadro de avisos no qual afixarão comunicados do Sindicato, assinados por seu presidente e destinados aos associados e não associados.

CLÁUSULA 18ª — CARTEIRA DE TRABALHO E PREVIDÊNCIA SOCIAL

A carteira de trabalho deve ficar em poder do empregado, portanto, quando, por motivo de alterações, a CTPS for entregue ao Setor de Pessoal, a empresa deverá devolvê-la em 48 (quarenta e oito) horas após a sua entrega, prazo este válido também para a admissão e demissão.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: As empresas, ao contratarem seus empregados, além de registrarem na CTPS o cargo e o CBO 51.91.10 (motociclista) e 51.91.05 (ciclista), anotarão a contribuição sindical recolhida ao Sindicato, mencionando o nome da entidade.

PARÁGRAFO SEGUNDO: As empresas se comprometem a informar ao Sindicato as vagas disponíveis em seus quadros para que o Sindicato possa encaminhar trabalhadores desempregados.

CLÁUSULA 19ª — LIBERAÇÃO DE DIRIGENTES SINDICAIS

Os 4 (quatro) Diretores do Sindicato profissional, com maior votação da categoria profissional, permanecerão à disposição desta entidade, 16 (dezesesseis) horas mensais, sem prejuízo do recebimento do salário referente às referidas horas, enquanto permanecerem na direção da entidade sindical, devendo o sindicato requisitar a presença por escrito com antecedência de 48 horas.

PARÁGRAFO ÚNICO: Fica convencionado que o Presidente e o Secretário do Sindicato profissional ficarão à disposição da entidade em tempo integral, sem prejuízo de quaisquer vantagens e remuneração e com o recebimento integral de seus salários enquanto permanecerem na direção da entidade sindical, devendo o sindicato requisitar a presença por escrito com antecedência de 48 horas.

CLÁUSULA 20ª — CONTRIBUIÇÃO ASSISTENCIAL

As empresas, como simples intermediárias, descontarão, no mês de abril, de todos os empregados representados pela Entidade Profissional conveniente, 6% (seis por cento) do salário nominal, respeitando o limite máximo de R\$ 35,00 (trinta e cinco reais), a título de Contribuição Assistencial. O empregado que for admitido após o mês do desconto, terá o mesmo efetuado no segundo mês após sua admissão, caso não tenha sido recolhido em outra empresa.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Ficam as empresas obrigadas a repassar a taxa Assistencial até o 12º (décimo segundo) dia do mês subsequente diretamente à tesouraria do Sindicato ou através de depósito bancário junto à Caixa Econômica Federal, Agência Século, nº 0084, conta corrente nº 00570386-0, sendo que, após o vencimento, sofrerá acréscimos legais.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Fica assegurado o direito de oposição aos empregados, a ser exercido dentro dos primeiros 5 (cinco) dias úteis seguintes a assinatura e aprovação deste instrumento, a qual deverá ser entregue pessoalmente à Entidade Profissional.

CLÁUSULA 21ª — MENSALIDADE SINDICAL

Os empregadores ficam obrigados a descontar nas folhas de pagamento de seus trabalhadores, desde que por estes autorizados, as mensalidades devidas ao sindicato, quando por este notificados.

CLÁUSULA 22ª — ABONO FALECIMENTO

No caso de falecimento de pai, mãe, filho(a) ou irmão(ã), concede-se abono de 03 (três) dias corridos de ausência, incluído o dia do falecimento.

CLÁUSULA 23ª - ATESTADOS

As empresas aceitarão atestados médicos emitidos pelo INSS, SUS, hospitais conveniados com o sindicato representante da categoria profissional ou patronal, plano de saúde mantido pela empresa, médico ou clínica conveniada com a empresa. Na hipótese de convênio firmado pelo sindicato profissional, deverá ser protocolizado, previamente, cópia do contrato de convênio junto ao sindicato patronal, o qual se incumbirá de divulgar às empresas.

CLÁUSULA 24ª - LICENÇA PARA ESTUDANTES

Serão abonadas as faltas do empregado estudante no dia de provas escolares, desde que o empregador seja avisado com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas, mediante a apresentação de calendário escolar fornecido pela escola ou declaração da secretaria.

CLÁUSULA 25ª - PREENCHIMENTO DE FORMULÁRIOS

As empresas deverão preencher e fornecer ao empregado, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, quando por este solicitado, os formulários previstos em Lei e necessários aos Órgãos Previdenciários, sob pena de pagamento, em favor do empregado prejudicado, de multa no valor de 1/30 (um trinta avos) sobre o salário mensal, por dia de atraso.

CLÁUSULA 26ª — DESCONTO - QUEBRA DE MATERIAL

Ficam as empresas proibidas de efetuar descontos nos salários de seus empregados em virtude de quebra de material ou mesmo de equipamento de trabalho, salvo nas hipóteses de dolo do empregado responsável pelo uso, guarda ou transporte do material avariado.

PARÁGRAFO ÚNICO: As deverão consignar de forma expressa a natureza dos descontos efetuados nos recibos de salário, sendo vedada a substituição de uma rubrica por outra.

CLÁUSULA 27ª – CAT – COMUNICAÇÃO DE ACIDENTE DO TRABALHO

Ficam as empresas obrigadas a enviar ao Sindicato dos Trabalhadores 01(uma) via (cópia) da CAT - Comunicações de Acidente do Trabalho, de todos os acidentados, mesmo que não haja afastamento do trabalho.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: A comunicação deverá ser feita por meio de carta registrada ou entregue, contra recibo, na Sede do Sindicato.

PARÁGRAFO SEGUNDO: O envio da CAT deverá ser efetuado até o 10º (décimo) dia após a ocorrência do acidente.

CLÁUSULA 28ª - INTERVALO PARA PAGAMENTO/ TABELA DE FOLGAS

Sempre que os salários forem pagos por meio de bancos, será assegurado ao trabalhador, no horário de trabalho, um intervalo para o recebimento, sendo vedada a cobrança ou desconto deste intervalo.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Fica estabelecido que a tabela de revezamento dos empregados para o gozo do repouso semanal remunerado deverá ser exposta pelo empregador em local visível e de fácil acesso, de modo que o empregado tenha ciência.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Em caso de substituição ou mudança do dia de folga, terá o empregador que avisar o empregado com pelo menos 48 (quarenta e oito) horas antes do dia de concessão do repouso.

CLÁUSULA 29ª – TEMPO À DISPOSIÇÃO DO EMPREGADOR

Eventuais interrupções do trabalho, ocasionadas por culpa da empresa ou decorrentes de caso fortuito ou por força maior, não poderão ser descontadas do trabalhador e nem trabalhadas posteriormente.

PARÁGRAFO ÚNICO: Em caso de acidente ou defeito na motocicleta, fica recomendado que seja abonado o dia em que ocorreu o evento. Ocorrendo

prejuízos à saúde do trabalhador haverá aplicação das regras estabelecidas na legislação previdenciária e trabalhista.

CLÁUSULA 30ª – PAGAMENTO DE SALÁRIOS

O pagamento do salário deverá ser feito até o quinto dia útil de cada mês subsequente ao vencido, incorrendo a empresa infratora em multa de 10% (dez por cento) do salário mínimo por dia de atraso, em caso de inadimplência, em favor do empregado.

CLÁUSULA 31ª – SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO

As empresas terão que elaborar e implementar o PCMSO – Programa de Controle Médico da Saúde Ocupacional, conforme a NR-7, e o PPRA – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, conforme a NR-9, aprovadas pela Portaria do MTE n. 3214/78.

PARÁGRAFO ÚNICO: As empresas que realizam transporte de produtos considerados insalubres pagarão adicional de insalubridade e as que efetuam o transporte de produtos considerados perigosos pagarão adicional de periculosidade de acordo com as normas exigidas e estabelecidas em lei, especialmente as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

CLÁUSULA 32ª – CURSOS

Todos empregados terão que passar por curso de prevenção e direção defensiva promovido de comum acordo pelos Sindicatos da Categoria Profissional e o Sindicato Patronal, juntamente com as empresas representadas, bem como promoverão reciclagem dos profissionais uma vez a cada 4 anos.

CLÁUSULA 33ª – SEGURANÇA

É vedado às empresas promover a competição entre motociclistas ou ciclistas por meio de prêmios ou qualquer outra forma de remuneração que venham estimular o aumento de velocidade, ocasionando riscos de acidentes para os trabalhadores.

CLÁUSULA 34ª – ESTÍMULO À PREVENÇÃO DE ACIDENTES E CONVIVÊNCIA HARMONIOSA NO TRÂNSITO

A empresa concederá uma Cesta Básica por ano, a partir da vigência desta Convenção, àquele motociclista que comprovar que nos 12 (doze) meses anteriores não se envolveu em nenhum acidente de trânsito, não foi multado

pelos órgãos de trânsito e não sofreu mais de 3 (três) faltas ao trabalho de forma injustificada.

PARÁGRAFO ÚNICO: A empresa concederá uma semana de vale alimentação extra, por semestre, àquele motociclista que comprovar que nos últimos 12 meses envolveu-se em apenas em um acidente de trânsito e/ou sofreu uma única infração de trânsito de grau leve ou médio.

CLÁUSULA 35ª - PREVENÇÃO DE ACIDENTES – CAPACITAÇÃO

As empresas deverão promover para todos os motociclistas que lhe prestam serviços com vínculo direto ou indireto, curso bimestral de 2h30min, ministrado pelos próprios motociclistas experientes da empresa, com um ou mais dos seguintes conteúdos mínimos, que deverão ser contemplados em sua totalidade, no prazo de um ano e repetido nos anos seguintes:

1. Orientação sobre Planejamento temporal de tarefas;
2. Elaboração de rotas com simulação em mapas;
3. Localização dos clientes e destinatários mais frequentes;
4. Informações a respeito da localização e do horário em que o trânsito é mais lento;
5. Discussão sobre estratégias de prevenção de acidentes de trânsito desenvolvidas pela categoria;
6. Localização, horário de atendimento, preenchimento de documentação e burocracia exigida pelas instituições bancárias, órgãos públicos, entidades públicas e privadas e demais repartições onde os motociclistas buscam, levam, realizam procedimentos e processam documentos e/ou serviços;
7. Informações sobre vias públicas: numeração regular e irregular; localização de logradouros; pontos de estacionamento; pontos de retorno; ruas com nomes iguais;
8. Análise das razões organizacionais e de relações de trabalho que estejam prejudicando o cumprimento do tempo prescrito e elaboração de propostas de correção;
9. Análise conjunta (gestores da produção e motociclistas) dos acidentes ocorridos, procurando identificar os fatores organizacionais e de relações de trabalho que estariam levando o motociclista a não conseguir diagnosticar uma situação de risco e/ou evitar o acidente;
10. Identificação, em mapas, de pontos críticos e de maior risco de acidente para o motociclista.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Cada um dos temas acima deverá ser ministrado no tempo mínimo de quinze minutos.

PARÁGRAFO SEGUNDO: A empresa providenciará todas as condições necessárias para viabilizar o curso e deverá manter livro de registro, onde deverá constar para cada curso realizado: os nomes e assinaturas dos participantes e instrutor, conteúdo abordado, data, horário e local.

PARÁGRAFO TERCEIRO: No prazo de um ano todos os motociclistas da empresa deverão ter participado dos cursos, de tal maneira que tenham assistido a todos os conteúdos mínimos citados acima.

PARÁGRAFO QUARTO: O curso terá caráter obrigatório para os motociclistas e deverá ser realizado no horário de trabalho, ou após, com pagamento de hora-extra e será ministrado para turmas de, no máximo, 25 motociclistas de cada vez, incluindo os instrutores.

CLÁUSULA 36ª – GUIA DE ORIENTAÇÃO AO USUÁRIO

As empresas, no período máximo de seis meses, deverão implantar o “Guia de Orientação ao Usuário dos serviços de motociclistas profissionais.”

PARÁGRAFO PRIMEIRO: O “Guia de Orientação ao Usuário” deverá ser fornecido a todos os clientes e usuários dos serviços.

PARÁGRAFO SEGUNDO: O “Guia de Orientação ao Usuário” será elaborado pela Fundacentro - Centro Regional de Minas Gerais, em parceria com as representações Sindicais, Ministério Público do Trabalho e Delegacia Regional do Trabalho e BHTRANS.

PARÁGRAFO TERCEIRO: A formatação da mensagem será em modelo folder, tamanho A4, fonte 12, dobrado em três partes com as orientações nos dois lados.

CLÁUSULA 37ª – REDE SOLIDÁRIA – TROCA DE INFORMAÇÕES

As empresas apoiarão e incentivarão as redes solidárias (troca de serviços, informações e auxílio no planejamento e execução das tarefas e rotas) entre os motociclistas.

CLÁUSULA 38ª - TROCA DE EXPERIÊNCIA

As empresas reservarão um tempo para que os motociclistas inexperientes possam acompanhar, periodicamente, a atividade dos colegas experientes que tenham participado de um grande número de eventos e executado diferentes tarefas.

CLÁUSULA 39ª. - TREINAMENTO

A empresa deverá informar aos seus clientes, verbalmente e por escrito, que o motociclista está em fase de treinamento.

CLÁUSULA 40ª – DEMANDA E TEMPO DE EXECUÇÃO DE SERVIÇOS

A QUANTIDADE de serviço repassado a cada motociclista e o TEMPO PRESCRITO negociado com os clientes devem levar em consideração a experiência dos motociclistas, as intempéries, os períodos anteriores e posteriores a feriado, as datas comemorativas e festivas, dias de início de período letivo escolar da rede pública e privada e as regiões onde as ruas e numerações apresentam problemas.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: A quantidade de serviço e a diferenciação do tempo, nas diversas situações, deverão ser acordadas com os motociclistas experientes e novatos.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Esses dados deverão ser registrados em documentação e atualizados periodicamente.

CLÁUSULA 41ª – COMUNICAÇÃO DE IMPREVISTOS – PROBLEMAS NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

As empresas informarão aos clientes a possibilidade de atrasos decorrente dos deslocamentos, períodos de chuva, períodos anteriores e posteriores a feriados, dias de início de período letivo escolar, filas, acesso à logradouro onde a numeração é irregular, etc.

CLÁUSULA 42ª - CUSTO DOS DESLOCAMENTOS

As empresas prestadoras de serviço de motociclistas profissionais, além dos critérios já praticados, adotarão também como referência para cálculo do custo de deslocamento para as tarefas, a prática dos motociclistas, levando em conta as intempéries, os períodos anteriores e posteriores a feriado, as datas comemorativas e festivas e os dias de início de período letivo escolar da rede pública e privada.

CLÁUSULA 43ª – TAREFAS COM PRAZO CRÍTICO

As empresas deverão mobilizar mais de um motociclista para realização de tarefa com prazo crítico que envolva operações em instituições e repartições.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: As empresas deverão estabelecer um limite de tempo

abaixo do qual não se aceitam serviços de urgência dos clientes.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Nos serviços com prazos críticos e de urgência, as empresas só utilizarão motociclistas experientes, com mais de dois anos de trabalho.

CLÁUSULA 44ª .- SETOR DE TELEMARKETING/INFORMAÇÕES

As empresas dotarão o setor de telemarketing de informações sobre a disponibilidade de motociclistas para executar as tarefas.

PARÁGRAFO ÚNICO: O tempo de atendimento negociado com o cliente deve variar de acordo com a disponibilidade de motociclistas no momento do pedido, devendo ser observado também o disposto nas cláusulas 40ª, 41ª, 43ª desta CCT.

CLÁUSULA 45ª – LOCAÇÃO DE SERVIÇOS

Fica terminantemente proibido locar os serviços do motociclista por hora para dois ou mais clientes em um mesmo período de tempo.

CLÁUSULA 46ª. - CURSO SOBRE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

As empresas encaminharão seus motociclistas para participar de curso sobre Segurança e Saúde do Trabalhador, ministrado pela Fundacentro-CRMG, no horário de trabalho, sem prejuízo da remuneração.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: A participação no curso será obrigatória para todos os motociclistas da empresa.

PARÁGRAFO SEGUNDO: A Fundacentro disponibilizará o curso às empresas, sem ônus, quatro vezes por ano, em horário e data negociada com a representação patronal das prestadoras de serviço de motociclistas profissionais.

PARÁGRAFO TERCEIRO: O curso será ministrado por Técnicos da Fundacentro/MG, com carga horária de três horas, sendo realizado em sua sede ou outro local por ela escolhido.

PARÁGRAFO QUARTO: As inscrições estarão abertas ao longo do ano, até formar turmas de, no máximo, 100 alunos e, no mínimo, 30 participantes.

CLÁUSULA 47ª. – TRABALHO COMPARTILHADO

Recomenda-se que as empresas estabeleçam acordo com outras empresas do mesmo ramo de atividade das cidades vizinhas ou de outros bairros, para compartilhamento de tarefas, bem como que criem pontos de apoio para distribuição de produtos e serviços ao longo da rota dos motociclistas.

CLÁUSULA 48ª – ATENDIMENTO RÁPIDO

Sugere-se que as empresas prestadoras de serviço de motociclista profissional ofereçam descontos nos preços dos serviços, como forma de incentivar o atendimento rápido por parte do cliente.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: As empresas deverão estabelecer e comunicar aos seus clientes um limite de tempo de tolerância com relação aos atrasos para receber e/ou despachar um serviço.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Esse procedimento deverá ser informado, também, aos clientes que contratam os motociclistas na condição de terceirizado, para que estes também adotem o mesmo procedimento.

PARÁGRAFO TERCEIRO: As empresas deverão orientar os seus clientes sobre os procedimentos necessários para agilizar a entrega e o recebimento do serviço.

CLÁUSULA 49ª. - NEGOCIAÇÃO SOBRE A REALIZAÇÃO DAS TAREFAS

As empresas prestadoras de serviço de motociclistas profissionais garantirão ao motociclista que presta serviço por hora, como terceirizado a outras empresas, autonomia para negociar com o cliente a sua demanda de serviço e tempo de execução, sem risco de punição, substituição ou demissão.

PARÁGRAFO ÚNICO: As empresas prestadoras de serviço de motociclistas profissionais garantirão ao motociclista autonomia para negociar com o seu superior hierárquico e/ou àquele que lhe repassa as tarefas, a sua demanda de serviço e tempo de execução, sem risco de punição, substituição ou demissão.

CLÁUSULA 50ª. INFORMAÇÃO SOBRE ACIDENTES

As empresas informarão anualmente, por escrito, ao órgão municipal de trânsito a estatística de acidente com os motociclistas, identificando as ruas ou avenidas e trechos dos logradouros onde ocorreram os acidentes.

CLÁUSULA 51ª. – VACINA CONTRA GRIPE

Recomenda-se que as empresas vacinem os motociclistas e ciclistas contra a gripe no ano em curso. A partir do ano de 2006 a vacinação será obrigatória, devendo ser realizada anualmente.

PARÁGRAFO ÚNICO: O motociclista ou ciclista gripado ou em estado febril sob o efeito de remédio de ação sedativa não poderá realizar serviços de entrega, ficando disponível na empresa para serviços internos, caso não esteja sob atestado médico que indique afastamento ao trabalho.

CLÁUSULA 52ª. – CONDIÇÕES DE TRABALHO NA EMPRESA CLIENTE

As empresas prestadoras de serviços de motociclistas estabelecerão que os trabalhadores terão direito a um local de espera, bebedouros e banheiros, enquanto aguardarem as ordens de serviço.

CLÁUSULA 53ª – BAÚ

A empresa oferecerá, gratuitamente, aos empregados que mantiverem contrato de locação de suas motocicletas ou bicicletas baús ou outra forma de recipiente para transportes, quando necessários.

PARÁGRAFO ÚNICO: O empregado não precisará ressarcir a empresa em caso de dano oriundo de acidente, obrigando-se apenas a devolver o baú, seja qual for o seu estado, à empresa, ao final de seu contrato de trabalho ou no caso de substituição.

CLÁUSULA 54ª. - TRANSPORTE DE PRODUTOS ESPECIAIS

As empresas que realizarem entrega de produtos alimentícios e bebidas, quentes ou frios, só poderão transportá-los em baús isolantes térmicos. O mesmo será válido para qualquer outro produto que necessite de conservação de temperatura.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Fica proibido o transporte de caixas térmicas ou box de qualquer natureza sustentados ou presos nas costas do motociclista.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Fica proibido o transporte de alimentos e bebidas, prontos ou semi-prontos, em mochilas à tiracolo.

PARÁGRAFO TERCEIRO: Fica proibido o transporte de qualquer material ou caixa sobre o baú.

PARÁGRAFO QUARTO: Fica proibido o transporte de qualquer mercadoria que ultrapasse a capacidade em volume do baú, de forma a impossibilitar o fechamento pleno da tampa.

PARÁGRAFO QUINTO: As empresas deverão informar aos seus clientes, por escrito, essa proibição.

CLÁUSULA 55ª - EQUIPAMENTOS DE TRABALHO

As empresas fornecerão meios para o transporte de produtos, acondicionando-os de forma a não desprender indevidamente ou comprometer a segurança do veículo, de seus próprios ocupantes ou de terceiros, mesmo em caso de acidente ou frenagem brusca.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: As empresas deverão fornecer baterias de rádio que mantenham a carga por longos períodos para aqueles que utilizam rádio durante a jornada de trabalho.

PARÁGRAFO SEGUNDO: As empresas fornecerão, gratuitamente, a todos os seus motociclistas, mapa plastificado da cidade, modelo Belotur, no qual seja possível visualizar de modo fácil e legível as regiões da cidades:

- Um mapa com toda a região compreendida pela av. do Contorno e regiões adjacentes.
- Demais bairros da cidade, divididos em quatro quadrantes, sendo cada quadrante em um mapa.

PARÁGRAFO TERCEIRO: A empresa manterá, em sua sede e/ou onde permanecem os motociclistas, mapa geral de Belo Horizonte e das cidades adjacentes atendidas ou com possibilidade de serem atendidas por ela.

CLÁUSULA 56ª - MOTOCICLETA RESERVA

Recomenda-se que as empresas disponibilizem uma motocicleta de reserva para uso dos seus motociclistas.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: As empresas deverão conceder aos trabalhadores folga remunerada de um dia por semestre para cuidar da manutenção e revisão da motocicleta.

PARÁGRAFO SEGUNDO: A empresa deverá cobrar do trabalhador documento que comprove a manutenção ou revisão da motocicleta, arquivando o original ou cópia do documento.

CLÁUSULA 57ª. – EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

Fica convencionado que os equipamentos de segurança dos motociclistas serão os seguintes: capacete de segurança fechado, botina ou calçado de segurança, calça de segurança, capa de chuva e jaqueta.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: Os equipamentos serão fornecidos pelas empresas gratuitamente, em cores claras, preferencialmente, amarelo, laranja ou cores semelhantes, sendo proibido o uso de cor preta, vermelha ou lilás, exceto a calça, botina ou calçado de segurança.

PARÁGRAFO SEGUNDO: O capacete, baú, a motocicleta, side-car e reboque deverão dispor de dispositivos de luz nas quatro direções.

PARÁGRAFO TERCEIRO: O baú deverá ser pintado de cor clara, preferencialmente amarelo, laranja ou cores semelhantes, sendo proibido o uso

de cor preta, vermelha ou lilás.

PARÁGRAFO QUARTO: A empresa terá o prazo de 90 (noventa) dias para fornecer capacete do tipo fechado aos motociclistas.

CLÁUSULA 58ª. - CINTA REFLETIVA

Em prestação de trabalhos noturnos, a empresa deverá fornecer aos motociclistas cinta refletiva afixada por meio de velcro nos ombros e na cintura, tornando obrigatório o seu uso.

CLÁUSULA 59ª. SIDE-CAR OU REBOQUE

As empresas que utilizarem nas motocicletas side-car ou reboque deverão ter esses equipamentos vistoriados e aprovados para a prestação de serviços de motociclistas profissionais, pelos órgãos de trânsito.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: No documento de aprovação deverá constar o tipo de produto, material ou equipamento, bem como a respectiva dimensão e limite de peso que poderá ser transportado no side-car ou reboque.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Fica proibido o uso de reboque e side-car simultaneamente em uma mesma motocicleta.

CLÁUSULA 60ª – ANTENAS

As empresas deverão tornar obrigatório e fiscalizar o uso, nos meses de junho a setembro e naqueles de maior incidência de vento, de motocicletas com duas antenas fixadas na frente do veículo.

PARÁGRAFO ÚNICO: As antenas deverão ser de metal resistente, fixadas uma de cada lado do veículo, e possuir altura que proteja o topo da cabeça do motociclista, quando este estiver sentado no veículo.

CLÁUSULA 61ª. – RETROVISORES

As empresas deverão tornar obrigatório e fiscalizar o uso de dois retrovisores nas motocicletas.

PARÁGRAFO ÚNICO: Os retrovisores deverão ter dimensão que permita o motociclista ver as laterais ao fundo, quando estiver sentado no veículo que possua, na pior condição, baú ou reboque.

CLÁUSULA 62ª – FAROL

As empresas exigirão o uso do farol baixo, durante o dia, pelos motociclistas.

CLÁUSULA 63^a – CONDIÇÕES DAS MOTOCICLETAS

A empresa fiscalizará mensalmente as condições das motocicletas, mesmo não sendo de sua propriedade, no que se refere à manutenção preventiva e corretiva, documentação de trânsito obrigatória e uso de equipamentos de segurança por parte dos motociclistas.

CLÁUSULA 64^a. – TRANSPORTE DE MERCADORIAS

As empresas tornarão proibido o transporte de mercadorias, produtos, bolsas e sacolas penduradas sobre o guidão da motocicleta ou bicicleta, tanque de combustível ou ainda sustentadas pelas mãos e braços do motociclista.

PARÁGRAFO ÚNICO: A proibição estabelecida no caput será incluída nos contratos de prestação de serviços e fiscalizada pela empresa que presta os serviços de motociclistas e ciclistas.

CLÁUSULA 65^a - RENOVAÇÃO DA CCT

Em caso de não haver renovação desta CCT, fica firmada a continuidade dos direitos e obrigações aqui previstos, acrescendo-se aos salários o índice de correção salarial, tomando-se por base a inflação ocorrida no período.

CLÁUSULA 66^a - MULTA

Fica estipulada a multa de 10% do salário nominal, a ser revertida ao trabalhador lesado, em caso de descumprimento das obrigações constantes desta norma. A partir da notificação do descumprimento, é devida também a multa 1% (um por cento) do salário nominal para cada dia de descumprimento da CCT, ressalvadas as cláusulas 25^a e 30^a. que estabelecem multa específica.

CLÁUSULA 67^a – VIGÊNCIA

A presente Convenção terá vigência pelo prazo de 12 (doze) meses, ou seja, de 1º (primeiro) de janeiro de 2005 a 31 de dezembro de 2005.

ANEXO 2

RESOLUÇÃO Nº 285, DE 29 DE JULHO DE 2008.

Alterar e complementar o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando da competência que lhe conferem os artigos 12, incisos I e X, e o 141, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e Considerando a crescente incidência de acidentes de trânsito envolvendo veículos de duas rodas, em todo o País;

Considerando a necessidade de melhorar a formação do condutor de veículo automotor, em particular o motociclista;

Considerando a necessidade de reforçar e incluir conteúdos específicos à formação de condutores motociclistas;

Considerando a necessidade de revisar os conteúdos e a carga horária do curso de formação teórico-técnico dos candidatos à habilitação;

RESOLVE:

Art. 1º Alterar e complementar o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que passa a vigorar com a redação constante do anexo desta resolução.

Art. 2º. Assegurar aos alunos matriculados em cursos regulamentados pela Resolução 168/04, na vigência do seu Anexo II ora alterado, todas as condições nele estabelecidas.

Art.3º. A qualificação de professor para formação de instrutor de curso especializado será feita por disciplina e será regulamentada em Portaria do DENATRAN – órgão máximo executivo de trânsito da União, devendo ser profissional de nível superior tendo comprovada experiência a respeito da disciplina.

Art. 4º. O DENATRAN, órgão máximo executivo de trânsito da União, promoverá a realização de cursos de qualificação de professores para formação de instrutor de curso especializado.

Art. 5º - Esta resolução entrará em vigor em 1º de janeiro de 2009, ficando revogadas as disposições em contrário.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Marcelo Paiva dos Santos
Ministério da Justiça

Rui César da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa

Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes

Carlos Alberto Carlos Alberto Ribeiro Xavier
Ministério da Educação

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde

Jose Antonio Silvério
Ministério da Ciência e Tecnologia

Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente

Elcione Diniz Macedo
Ministério das Cidades

ANEXO II

À Resolução N° 168 de 14/12/2004, alterado pela Resolução N° 285 de 29 /07/2008

ESTRUTURA CURRICULAR BÁSICA, ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA E DISPOSIÇÕES GERAIS DOS CURSOS DE:

1. Curso de formação para habilitação de condutores de veículos automotores;
2. Curso para mudança de categoria;
3. Curso para adição de categoria;
4. Curso de atualização para renovação da CNH;
5. Curso de reciclagem para condutores infratores;
6. Cursos especializados para condutores de veículos;
7. Atualização dos cursos especializados para condutores de veículos.

1. CURSOS DE FORMAÇÃO PARA HABILITAÇÃO DE CONDUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

1.1 CURSO TEÓRICO-TÉCNICO

1.1.1 Carga Horária Total: 45 (quarenta e cinco) horas aula

1.1.2 Estrutura curricular

1.1.2.1 Legislação de Trânsito: 18 (dezoito) horas aula

Determinações do CTB quanto a veículos de duas ou mais rodas:

- Formação do condutor;
- Exigências para categorias de habilitação em relação ao veículo conduzido;
- Documentos do condutor e do veículo: apresentação e validade;
- Sinalização viária;
- Penalidades e crimes de trânsito;
- Direitos e deveres do cidadão;
- Normas de circulação e conduta.
- Infrações e penalidades para veículos de duas ou mais rodas referentes à:
- Documentação do condutor e do veículo;
- Estacionamento, parada e circulação;
- Segurança e atitudes do condutor, passageiro, pedestre e demais atores do processo de circulação;
- Meio ambiente.

1.1.2.2 Direção defensiva para veículos de duas ou mais rodas: 16 (dezesesseis) horas aula.

- Conceito de direção defensiva;
- Conduzindo em condições adversas;
- Conduzindo em situações de risco;
- Ultrapassagens
- Derrapagem
- Ondulações e buracos
- Cruzamentos e curvas
- Frenagem normal e de emergência
- Como evitar acidentes em veículos de duas ou mais rodas;
- Abordagem teórica da condução de motocicletas com passageiro e ou cargas;

- Cuidados com os demais usuários da via;
- Respeito mútuo entre condutores;
- Equipamentos de segurança do condutor motociclista;
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;
- Situações de risco.

1.1.2.3 Noções de Primeiros Socorros: 4 (quatro) horas aula

- Sinalização do local do acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais da vítima;
- Cuidados com a vítima (o que não fazer);
- Cuidados especiais com a vítima motociclista.

1.1.2.4 Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de Convívio Social no Trânsito: 4 (quatro) horas-aula

- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão sonora;
- Manutenção preventiva do automóvel e da motocicleta para preservação do meio ambiente;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Diferenças individuais;
- Relacionamento interpessoal;
- O respeito mútuo entre condutores;
- O indivíduo como cidadão.

1.1.2.5 Noções sobre Funcionamento do Veículo de duas ou mais rodas: 3 (três) horas aula

- Equipamentos de uso obrigatório do veículo, sua utilização e cuidados que se deve ter com eles;
- Noções de manuseio e do uso do extintor de incêndio;
- Responsabilidade com a manutenção do veículo;
- Alternativas de solução para eventualidades mais comuns;
- Condução econômica e inspeção mecânica (pequenos reparos);
- Verificação diária dos itens básicos: água, óleo, calibragem dos pneus, dentre outros.
- Cuidados e revisões necessárias anteriores a viagens.

1.2 CURSO DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR

1.2.1 Carga Horária Total: 20 (vinte) horas aula para cada categoria pretendida.

1.2.2 Estrutura curricular

1.2.2.1 Para veículos de quatro ou mais rodas:

- O veículo: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas;
- Prática na via pública, urbana e rural: direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação;
- Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação;

- Os cuidados com o condutor motociclista.

1.2.2.2 Para veículos de duas rodas:

- Normas e cuidados antes do funcionamento do veículo;
- O veículo: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas;
- Prática de pilotagem defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação:
 - a) em área de treinamento específico, até o pleno domínio do veículo;
 - b) em via pública, urbana e rural, em prática monitorada.
- Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação;
- Cuidados na condução de passageiro e cargas;
- Situações de risco: ultrapassagem, derrapagem, obstáculos na pista, cruzamentos e curvas, frenagem normal e de emergência.

1.3 DISPOSIÇÕES GERAIS

- Considera-se hora/aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.
- O candidato deverá realizar a prática de direção veicular, mesmo em condições climáticas adversas tais como: chuva, frio, nevoeiro, noite, dentre outras, que constam do conteúdo programático do curso.

1.4 ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA

- A abordagem dos conteúdos deve contemplar obrigatoriamente a condução responsável de automóveis ou motocicletas, utilizando técnicas que oportunizem a participação dos candidatos, devendo o instrutor, por meio de aulas dinâmicas, fazer sempre a relação com o contexto do trânsito a fim de proporcionar a reflexão, o controle das emoções e o desenvolvimento de valores de solidariedade e de respeito ao outro, ao ambiente e à vida.
- Nas aulas de prática de direção veicular, o instrutor deve realizar acompanhamento e avaliação direta, corrigindo possíveis desvios, salientando a responsabilidade do condutor na segurança do trânsito.
- A monitoração da prática de pilotagem de motocicleta em via pública poderá ser executada pelo instrutor em outro veículo.

2. CURSO PARA MUDANÇA DE CATEGORIA

2.1 CURSO DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR

2.1.1 Carga Horária Total: 15 (quinze) horas aula

2.1.2 Estrutura curricular

- O veículo em que está se habilitando: funcionamento e equipamentos obrigatórios e sistemas;
- Prática na via pública, urbana e rural: direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observação da sinalização;
- No caso de prática de direção / para veículos de 2 rodas, a instrução deve ser preliminarmente em circuito fechado de treinamento específico até o pleno domínio do veículo;

2.2 DISPOSIÇÕES GERAIS

- Considera-se hora aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.

2.3 ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA

- Os conteúdos devem ser relacionados à realidade do trânsito, procurando desenvolver valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções;
- Nas aulas de prática de direção veicular, o instrutor deve realizar acompanhamento e avaliação direta, corrigindo possíveis desvios, salientando a responsabilidade do condutor na segurança do trânsito.

3. CURSO PARA ADIÇÃO DE CATEGORIA

3.1 CURSO DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR

3.1.1 Carga Horária Total: 15 (quinze) horas aula

3.1.2 Estrutura curricular

- O veículo que está sendo aditado: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas;
- Prática na via pública, urbana e rural: direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observação da sinalização;
- No caso de prática de direção / para veículos de duas rodas, a instrução deve ser preliminarmente em circuito fechado de treinamento específico até o pleno domínio do veículo;

3.2 DISPOSIÇÕES GERAIS

- Considera-se hora aula o período igual a 50(cinquenta) minutos.

3.3 ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA

- Os conteúdos devem ser relacionados à realidade do trânsito, procurando desenvolver valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções.
- Nas aulas de prática de direção veicular, o instrutor deve realizar acompanhamento e avaliação direta, corrigindo possíveis desvios, salientando a responsabilidade do condutor na segurança do trânsito.

4. CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA RENOVAÇÃO DA CNH

4.1 CURSO TEÓRICO

4.1.1 Carga Horária Total: 15 (quinze) horas aula

4.1.2 Estrutura curricular

4.1.2.1 Direção Defensiva - Abordagens do CTB para veículos de duas ou mais rodas - 10 (dez) horas-aula

- Conceito
- Condições adversas;
- situações de risco nas ultrapassagens, derrapagem, ondulações e buracos, cruzamentos e curvas, frenagem normal e de emergência;
- abordagem teórica da condução do veículo com passageiros e ou cargas;
- Como evitar acidentes;
- Cuidados na direção e manutenção de veículos;
- Cuidados com os demais usuários da via;
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

- Normas gerais de circulação e conduta;
- Equipamentos de segurança do condutor;
- Infrações e penalidades;
- Noções de respeito ao meio ambiente e de convívio social no trânsito; relacionamento interpessoal, diferenças individuais e respeito mútuo entre condutores;

4.1.2.2 Noções de Primeiros Socorros – 5 (cinco) horas aula

- Sinalização do local do acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via, e outros
- Verificação das condições gerais da vítima;
- Cuidados com a vítima (o que não fazer).
- Cuidados especiais com a vítima motociclista.

4.2 DISPOSIÇÕES GERAIS

4.2.1 Devem participar deste curso os condutores que em sua formação, em situação anterior, na forma do Art. 150 do CTB, não tenham recebido instrução de direção defensiva e primeiros socorros;

4.2.2 Este curso poderá ser realizado nas seguintes modalidades:

4.2.2.1 Em curso presencial com carga horária de 15 horas aula, que poderá ser realizado de forma intensiva, com carga horária diária máxima de 10 horas aula, ministrado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou instituição/entidade por ele credenciada, com frequência integral comprovada, dispensada a aplicação de prova;

4.2.2.2 Em curso realizado à distância, validado por prova de 30 questões de múltipla escolha, com aproveitamento mínimo de 70%, efetuado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada de forma que atenda aos requisitos mínimos estabelecidos no anexo IV desta resolução;

4.2.2.3 Em estudos realizados pelo condutor de forma autodidata, submetendo-se a prova de 30 questões de múltipla escolha, com aproveitamento mínimo de 70%, efetuada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada; em caso de reprovação, o condutor só poderá repeti-la decorridos cinco dias da divulgação oficial do resultado. Persistindo a reprovação deverá frequentar obrigatoriamente o curso presencial para a renovação da CNH.

4.2.2.4 Poderá ser feito o aproveitamento de cursos com conteúdos de primeiros socorros e de direção defensiva, dos quais o candidato apresente documentação comprobatória de ter realizado tais cursos, em órgão ou instituição oficialmente reconhecido;

4.2.2.5 O certificado de realização do curso será conferido ao condutor que:

- Frequentar o curso de 15 horas/aula na sua totalidade. Neste caso o processo de avaliação, sem caráter eliminatório ou classificatório, deve ocorrer durante o curso;

-Tiver aprovação em curso à distância ou estudos autodidata, através de aproveitamento mínimo de 70 % de acertos em prova teórica de 30 questões de múltipla escolha;

-Apresentar documentação ao DETRAN, e este a validar como aproveitamento de cursos realizados em órgão ou instituição oficialmente reconhecido;

4.2.2.6 O certificado de realização do curso terá validade em todo o território nacional, devendo ser registrado no RENACH pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

4.2.2.7 Considera-se hora aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.

4.3 ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA

4.3.1 Os conteúdos devem ser tratados de forma dinâmica, participativa, buscando análise e reflexão sobre a responsabilidade de cada um para um trânsito seguro;

4.3.2 Todos os conteúdos devem ser desenvolvidos em aulas dinâmicas, utilizando-se técnicas que oportunizem a participação dos condutores procurando, o instrutor fazer sempre a relação com o contexto do trânsito, oportunizando a reflexão e o desenvolvimento de valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções;

4.3.3 A ênfase, nestas aulas, deve ser de atualização dos conhecimentos e análise do contexto atual do trânsito local e brasileiro.

5. CURSO DE RECICLAGEM PARA CONDUTORES INFRATORES

5.1 CURSO TEÓRICO

5.1.1 Carga Horária Total: 30 (trinta) horas/aula

5.1.2 Estrutura curricular

5.1.2.1 Legislação de Trânsito: 12 (doze) horas/aula

Determinações do CTB quanto a:

- Formação do condutor;
- Exigências para categorias de habilitação em relação a veículo conduzido;
- Documentos do condutor e do veículo: apresentação e validade;
- Sinalização viária;
- Penalidades e crimes de trânsito;
- Direitos e deveres do cidadão;
- Normas de circulação e conduta.

Infrações e penalidades referentes a:

- Documentação do condutor e do veículo;
- Estacionamento, parada e circulação;
- Segurança e atitudes do condutor, passageiro, pedestre e demais atores do processo de circulação;
- Meio ambiente.

5.1.2.2 Direção defensiva: 8 (oito) horas/aula

- Conceito de direção defensiva – veículos de 2, 4 ou mais rodas;

- Condições adversas;
- Como evitar acidentes;
- Cuidados com os demais usuários da via;
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;
- Situações de risco.

5.1.2.3 Noções de Primeiros Socorros: 4 (quatro) horas/aula

- Sinalização do local do acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros
- Verificação das condições gerais da vítima;
- Cuidados com a vítima (o que não fazer).

5.1.2.4 Relacionamento Interpessoal: 6 (seis) horas/aula

- Comportamento solidário no trânsito;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação;
- Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito;
- Papel dos agentes de fiscalização de trânsito.

5.2 DISPOSIÇÕES GERAIS

- O curso será ministrado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada, para condutores penalizados nos termos do art. 261, § 2º, e art. 268 do CTB;
- Este curso poderá ser realizado em duas modalidades:
 - Em curso presencial com carga horária de 15 horas/aula, que poderá ser realizado de forma intensiva, com carga horária diária máxima de 10 horas/aula, ministrado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou instituição/entidade por ele credenciado, com frequência integral comprovada, dispensada a aplicação de prova;
 - Em curso/estudo realizado à distância, validado por prova teórica de 30 questões de múltipla escolha, com aproveitamento mínimo de 70%, efetuado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada de forma que atenda os requisitos mínimos estabelecidos no anexo III desta resolução;
- Os candidatos ao final do curso, serão submetidos a uma avaliação pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada, através de uma prova com um mínimo de 30 questões sobre os conteúdos ministrados;
- A aprovação se dará quando o condutor acertar no mínimo 70% das questões;
- O condutor aluno reprovado uma primeira vez poderá realizar nova avaliação após 5 (cinco) dias e, se reprovado pela 2ª. vez poderá matricular-se para um novo curso, freqüentando-o integralmente. Caso ainda não consiga resultado satisfatório, deverá receber atendimento individualizado a fim de superar suas dificuldades.
- O certificado de realização do curso terá validade em todo o território nacional, devendo ser registrado no RENACH pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- Considera-se hora aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.

5.3 ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA

- Por se tratar de condutores, que estão cumprindo penalidade por infrações de trânsito, os conteúdos devem ser tratados de forma dinâmica, participativa, buscando análise e reflexão sobre a responsabilidade de cada um para um trânsito seguro;
- Todos os conteúdos devem ser desenvolvidos em aulas dinâmicas, procurando o instrutor fazer sempre a relação com o contexto do trânsito, oportunizando a reflexão e o desenvolvimento de valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções;
- A ênfase deve ser de revisão de conhecimentos e atitudes, valorizando a obediência à Lei, a necessidade de atenção e o desenvolvimento de habilidades.

6 CURSOS ESPECIALIZADOS PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS

I – DOS FINS

Estes cursos têm a finalidade de aperfeiçoar, instruir, qualificar e atualizar condutores, habilitando-os à condução de veículos de:

- a) transporte coletivo de passageiros;
- b) transporte de escolares;
- c) transporte de produtos perigosos;
- d) emergência;
- e) transporte de carga indivisível e outras, objeto de regulamentação específica pelo CONTRAN.

Para atingir seus fins, estes cursos devem dar condições ao condutor de:

- Permanecer atento ao que acontece dentro do veículo e fora dele;
- Agir de forma adequada e correta no caso de eventualidades, sabendo tomar iniciativas quando necessário;
- Relacionar-se harmoniosamente com usuários por ele transportados, pedestres e outros condutores;
- Proporcionar segurança aos usuários e a si próprio;
- Conhecer e aplicar preceitos de segurança e comportamentos preventivos, em conformidade com o tipo de transporte e/ou veículo;
- Conhecer, observar e aplicar disposições contidas no CTB, na legislação de trânsito e legislação específica sobre o transporte especializado para o qual está se habilitando;
- Realizar o transporte com segurança de maneira a preservar a integridade física do passageiro, do condutor, da carga, do veículo e do meio ambiente.
- Conhecer e aplicar os preceitos de segurança adquiridos durante os cursos ou atualização fazendo uso de comportamentos preventivos e procedimentos em casos de emergência, desenvolvidos para cada tipo de transporte, e para cada uma das classes de produtos ou cargas perigosos.

II – DA ORGANIZAÇÃO

- A organização administrativo-pedagógica dos cursos para condutores especializados será estabelecida em consonância com a presente Resolução, pelas Instituições listadas no parágrafo 1º do Art. 33, desta Resolução, cadastrados pelo órgão ou entidade executivo de Trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

III – DA REGÊNCIA

- As disciplinas dos cursos para condutores especializados serão ministradas por pessoas habilitadas em cursos de instrutores de trânsito, realizados por / órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou instituição por ele credenciada e que tenham realizado, com aprovação, os cursos especiais que vierem a ministrar.

- A qualificação de professor para formação de instrutor de curso especializado será feita por disciplina e será regulamentada em portaria do DENATRAN – órgão máximo executivo de trânsito da União, devendo ser profissional de nível superior tendo comprovada experiência a respeito da disciplina.

IV – DO REGIME DE FUNCIONAMENTO

- Cada curso especializado será constituído de 50 (cinquenta) horas aula;
- O curso poderá desenvolver-se na modalidade de ensino à distância, através de apostilas atualizadas e outros recursos tecnológicos, não podendo exceder a 20% do total da carga horária prevista para cada curso;
- A carga horária presencial diária será organizada de forma a atender as peculiaridades e necessidades da clientela, não podendo exceder, em regime intensivo, 10 horas aula por dia;
- O número máximo de alunos, por turma, deverá ser de 25 alunos;
- Considera-se hora aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.

V – DO APROVEITAMENTO DE ESTUDOS

- Poderá ser feito o aproveitamento de estudos de conteúdos que o condutor tiver realizado em outro curso especializado, devendo para tal, a Instituição oferecer um módulo, de no mínimo 15 (quinze) horas aula, de adequação da abordagem dos conteúdos para a especificidade do novo curso pretendido.

VI – DA AVALIAÇÃO

- Ao final de cada módulo, será realizada, pelas instituições que ministram os cursos uma prova com 20 questões de múltipla escolha sobre os assuntos trabalhados;
- Será considerado aprovado no curso, o condutor que acertar, no mínimo, 70% das questões da prova de cada módulo;
- O condutor reprovado ao final do módulo deverá realizar nova prova a qualquer momento, sem prejuízo da continuidade do curso. Caso ainda não consiga resultado satisfatório deverá receber atendimento individualizado a fim de superar suas dificuldades;
- Nos cursos de atualização, a avaliação será feita através de observação direta e constante do desempenho dos condutores, demonstrado durante as aulas, devendo o instrutor interagir com os mesmos reforçando e/ou corrigindo respostas e colocações;
- As instituições que ministrarem cursos especializados deverão manter em arquivo, durante 5 (cinco) anos, os registros dos alunos com o resultado do seu desempenho.

VII – DA CERTIFICAÇÃO

- Os condutores aprovados no curso especializado e os que realizarem a atualização exigida terão os dados correspondentes registrados em seu cadastro pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, informando-os no campo “observações” da CNH;
- Os certificados deverão conter no mínimo os seguintes dados:
 - Nome completo do condutor,
 - Número do registro RENACH e categoria de habilitação do condutor;
 - Validade e data de conclusão do curso;
 - Assinatura do diretor da entidade ou instituição, e validação do DETRAN quando for o caso;
- No verso deverão constar as disciplinas, a carga horária, o instrutor e o aproveitamento do condutor.
- O modelo dos certificados será elaborado e divulgado em portaria pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

VIII– DA VALIDADE

- Os cursos especializados tem validade de / 5 (cinco) anos, quando os condutores deverão realizar a atualização dos respectivos cursos, devendo os mesmos coincidir com a validade do exame de sanidade física e mental do condutor constantes de sua CNH;
- A fim de se compatibilizar os prazos dos atuais cursos e exames de sanidade física e mental, sem que haja ônus para o cidadão os cursos já realizados, antes da publicação desta resolução, terão sua validade estendida até a data limite da segunda renovação da CNH;
- Na renovação do exame de sanidade física e mental, o condutor especializado deverá apresentar comprovante de que realizou o curso de atualização no qual está habilitado, registrando os dados no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- O condutor que não apresentar comprovante de que realizou o curso de atualização no qual está habilitado quando da renovação da CNH, terá automaticamente suprimida a informação correspondente;
- Os cursos de atualização terão uma carga horária mínima de 15(quinze) horas aula, sobre as disciplinas dos cursos especializados, abordando preferencialmente, as atualizações na legislação, a evolução tecnológica e estudos de casos, dos módulos específicos de cada curso.

IX – DISPOSIÇÕES GERAIS

- Considera-se hora aula o período de 50 (cinquenta) minutos.

6.1 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

6.1.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas aula

6.1.2 Requisitos para matrícula

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado, no mínimo, na categoria "D";
- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

6.1.3 Estrutura Curricular

6.1.3.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 10 (dez) horas aula

Determinações do CTB quanto a:

- Categoria de habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;
- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada, conduta e circulação.
- Legislação específica sobre transporte de passageiros
- Responsabilidades do condutor do veículo de transporte coletivo de passageiros.

6.1.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas aula

- Acidente evitável ou não evitável;

- Como ultrapassar e ser ultrapassado;
- O acidente de difícil identificação da causa;
- Como evitar acidentes com outros veículos;
- Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista);
- A importância de ver e ser visto;
- A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados;
- Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas.
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

6.1.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 10 (dez) horas aula

Primeiras providências quanto à vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito:

- Sinalização do local do acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito;
- Cuidados com a vítima (o que não fazer).;
- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão sonora;
- Manutenção preventiva do veículo para preservação do meio ambiente;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB.

6.1.3.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 15 (quinze) horas aula

- Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de passageiros;
- Comportamento solidário no trânsito;
- Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação;
- Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito;
- Papel dos agentes de fiscalização de trânsito;
- Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias diversas, outras condições);
- Características das faixas etárias dos usuários mais comuns de transporte coletivo de passageiros.

6.2 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR

6.2.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas aula

6.2.2 Requisitos para Matrícula:

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado, no mínimo, na categoria D;

- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da carteira nacional de habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

6.2.3 Estrutura Curricular

6.2.3.1 Módulo I - Legislação de Trânsito – 10 (dez) horas aula

Determinações do CTB quanto a:

- Categoria de habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;
- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada e circulação.
- Legislação específica sobre transporte de escolares
- Normatização local para condução de veículos de transporte de escolares;
- Responsabilidades do condutor do veículo de transporte de escolares.

6.2.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas/aula

- Acidente evitável ou não evitável;
- Como ultrapassar e ser ultrapassado;
- O acidente de difícil identificação da causa;
- Como evitar acidentes com outros veículos;
- Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista);
- A importância de ver e ser visto;
- A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados;
- Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas.
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

6.2.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 10 (dez) horas aula

- Primeiras providências quanto a vítimas de acidente, ou passageiro com mal súbito;
- Sinalização do local de acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito;
- Cuidados com a vítima, (o que não fazer);
- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão sonora;
- Manutenção preventiva do veículo para preservação do meio ambiente;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB.

6.2.3.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 15 (quinze) horas aula

- Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de escolares;
- Comportamento solidário no trânsito;
- Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação;
- Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito;
- Papel dos agentes de fiscalização de trânsito;
- Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoa portadora deficiências física, faixas etárias, outras condições);
- Características das faixas etárias dos usuários de transporte de escolares;
- Cuidados especiais e atenção que devem ser dispensados aos escolares e seus responsáveis, quando for o caso.

6.3 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

6.3.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas aula

6.3.2 Requisitos para matrícula

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado em uma das categorias "B", "C", "D" e "E";
- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

6.3.3 Estrutura Curricular

6.3.3.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 10 (dez) horas aula

Determinações do CTB quanto a:

- Categoria de habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;
- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada conduta e circulação.

LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA E NORMAS SOBRE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

- Cargas de produtos perigosos
- Conceitos, considerações e exemplos.
- Acondicionamento: verificação da integridade do acondicionamento (se há vazamentos ou contaminação externa); verificação dos instrumentos de tanques (manômetros, e outros);
- Proibição do transporte de animais, produtos para uso humano ou animal (alimentos, medicamentos e embalagens afins), juntamente com produtos perigosos;
- Utilização do veículo que transporta produtos perigosos para outros fins; descontaminação quando permitido.

RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR DURANTE O TRANSPORTE

- Fatores de interrupção da viagem;
- Participação do condutor no carregamento e descarregamento do veículo;

- Trajes e equipamentos de proteção individual.

DOCUMENTAÇÃO E SIMBOLOGIA

- Documentos fiscais e de trânsito;
- Documentos e símbolos relativos aos produtos transportados:
- Certificados de capacitação;
- Ficha de emergência;
- Envelope para o transporte;
- Marcação e rótulos nas embalagens;
- Rótulos de risco principal e subsidiário;
- Painel de segurança;
- Sinalização em veículos.

- REGISTRADOR INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO:

- Definição;
- Funcionamento;
- Importância e obrigatoriedade do seu uso.

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES (CTB e legislação específica)

- Tipificações, multas e medidas administrativas.

6.3.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas aula

- Acidente evitável ou não evitável;
- Como ultrapassar e ser ultrapassado;
- O acidente de difícil identificação da causa;
- Como evitar acidentes com outros veículos;
- Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista);
- A importância de ver e ser visto;
- A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados;
- Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas;
- Comportamento pós-acidente.
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

6.3.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao meio Ambiente e Prevenção de Incêndio – 10 (dez) horas aula

PRIMEIROS SOCORROS

Primeiras providências quanto a acidente de trânsito:

- Sinalização do local de acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros.;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente de trânsito;
- Cuidados com a vítima de acidente, ou contaminação (o que não fazer) em conformidade com a periculosidade da carga, e/ou produto transportado.

MEIO AMBIENTE

- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);

- Emissão de ruídos;
- Manutenção preventiva do veículo / ;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB;
- Conceitos de poluição: causas e conseqüências.
- PREVENÇÃO DE INCÊNDIO
- Conceito de fogo;
- Triângulo de fogo;
- Fontes de ignição;
- Classificação de incêndios;
- Tipos de aparelhos extintores;
- Agentes extintores;
- Escolha, manuseio e aplicação dos agentes extintores.

6.3.3.4 Módulo IV – Movimentação de Produtos Perigosos – 15 horas aula PRODUTOS PERIGOSOS

- Classificação dos produtos perigosos;
- Simbologia;
- Reações químicas (conceituações);
- Efeito de cada classe sobre o meio ambiente.

EXPLOSIVOS:

- Conceituação;
- Divisão da classe;
- Regulamentação específica do Ministério da Defesa;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

GASES:

- Inflamáveis, não-inflamáveis, tóxicos e não-tóxicos;
- Comprimidos;
- Liquefeitos;
- Mistura de gases;
- Refrigerados.
- Em solução;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS E PRODUTOS TRANSPORTADOS A TEMPERATURAS ELEVADAS

- Ponto de fulgor;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

SÓLIDOS INFLAMÁVEIS; SUBSTÂNCIAS SUJEITAS A COMBUSTÃO ESPONTÂNEA; SUBSTÂNCIAS QUE, EM CONTATO COM A ÁGUA, EMITEM GASES INFLAMÁVEIS

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência;
- Produtos que necessitam de controle de temperatura.

SUBSTÂNCIAS OXIDANTES E PERÓXIDOS ORGÂNICOS

- Comportamento preventivo do condutor;

- Procedimentos em casos de emergência;
- Produtos que necessitam de controle de temperatura.

SUBSTÂNCIAS TÓXICAS E SUBSTÂNCIAS INFECTANTES

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

SUBSTÂNCIAS RADIOATIVAS

- Legislação específica pertinente;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

- CORROSIVOS

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

- SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS DIVERSAS:

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

- RISCOS MÚLTIPLOS

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

- RESÍDUOS

- Legislação específica pertinente;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

6.4 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA

6.4.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas aula

6.4.2 Requisitos para matrícula

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado em uma das categorias "A", "B", "C", "D" ou "E";
- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

6.4.3 Estrutura Curricular.

6.4.3.1 Módulo I - Legislação de Trânsito – 10 (dez) horas aula Determinações do CTB quanto a:

- Categoria de habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;
- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada e circulação.
- Legislação específica para veículos de emergência;
- Responsabilidades do condutor de veículo de emergência.

6.4.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas aula

- Acidente evitável ou não evitável;
- Como ultrapassar e ser ultrapassado;
- O acidente de difícil identificação da causa;
- Como evitar acidentes com outros veículos;
- Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista);
- A importância de ver e ser visto;
- A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados.
- Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas.
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

6.4.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 10 (dez) horas aula

Primeiras providências quanto à vítima de acidente, ou passageiro enfermo:

- Sinalização do local de acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente ou enfermos;
- Cuidados com a vítima ou enfermo (o que não fazer);

O veículo como agente poluidor do meio ambiente;

- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão sonora;
- Manutenção preventiva do veículo para preservação do meio ambiente;

O indivíduo, o grupo e a sociedade;

- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB.

6.4.3.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 15 (quinze) horas aula

- Aspectos do comportamento e de segurança na condução de veículos de emergência;
- Comportamento solidário no trânsito;
- Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação;
- Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito;
- Papel dos agentes de fiscalização de trânsito;
- Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias / , outras condições);
- Características dos usuários de veículos de emergência;
- Cuidados especiais e atenção que devem ser dispensados aos passageiros e aos outros atores do trânsito, na condução de veículos de emergência.

6.5 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA INDIVISÍVEL E OUTRAS OBJETO DE REGULAMENTAÇÃO ESPECIFICA PELO CONTRAN

6.5.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas aula.

6.5.2 Requisitos para matrícula

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado na categoria "C" ou "E";
- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

6.5.3 Estrutura Curricular

6.5.3.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 10 (dez) horas aula

DETERMINAÇÕES DO CTB QUANTO A:

- Categoria de habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;
- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada conduta e circulação.

LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA SOBRE TRANSPORTE DE CARGA

- Carga indivisível
- Conceitos, considerações e exemplos.
- Acondicionamento: verificação da integridade do acondicionamento (ancoragem e amarração da carga);

RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR DURANTE O TRANSPORTE

- Fatores de interrupção da viagem;
- Participação do condutor no carregamento e descarregamento do veículo;

DOCUMENTAÇÃO E SIMBOLOGIA

- Documentos fiscais e de trânsito;
- Documentos e símbolos relativos aos produtos transportados;
- Certificados de capacitação;
- Sinalização no veículo.

REGISTRADOR INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO:

- Definição;
- Funcionamento;
- Importância e obrigatoriedade do seu uso.

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES (CTB e legislação específica)

- Tipificações, multas e medidas administrativas.

6.5.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas aula

- Acidente evitável ou não evitável;
- Como ultrapassar e ser ultrapassado;
- O acidente de difícil identificação da causa;
- Como evitar acidentes com outros veículos;
- Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista);
- A importância de ver e ser visto;
- A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados;
- Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas;

- Comportamento pós-acidente.
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

6.5.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao meio Ambiente e Prevenção de Incêndio – 10 (dez) horas aula

PRIMEIROS SOCORROS

Primeiras providências quanto a acidente de trânsito:

- Sinalização do local de acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente de trânsito;
- Cuidados com a vítima de acidente (o que não fazer) em conformidade com a periculosidade da carga, e/ou produto transportado.

MEIO AMBIENTE

- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão de ruídos;
- Manutenção preventiva do veículo;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB;
- Conceitos de poluição: causas e conseqüências.

PREVENÇÃO DE INCÊNDIO

- Conceito de fogo;
- Triângulo de fogo;
- Fontes de ignição;
- Classificação de incêndios;
- Tipos de aparelhos extintores;
- Agentes extintores;
- Escolha, manuseio e aplicação dos agentes extintores.

6.5.3.4 Módulo IV – Movimentação de Carga – 15 horas aula

CARGA INDIVISÍVEL

- Definição de carga perigosa ou indivisível;
- Efeito ou conseqüências no tráfego urbano ou rural de carga perigosa ou indivisível.
- Autorização Especial de Trânsito (AET)

BLOCOS DE ROCHAS

- Conceituação;
- Classes de rochas e dimensões usuais/permitidas dos blocos;
- Regulamentação específica;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

MÁQUINAS OU EQUIPAMENTOS DE GRANDES DIMENSÕES E INDIVISÍVEIS

- Conceituação;

- Dimensões usuais/permitidas; comprimento, altura e largura da carga;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

TORAS, TUBOS E OUTRAS CARGAS

- Classes e conceituações;
- Dimensões usuais/permitidas; comprimento, altura e largura da carga;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

OUTRAS CARGAS CUJO TRANSPORTE SEJA REGULAMENTADAS PELO CONTRAN

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

RISCOS MÚLTIPLOS E RESÍDUOS

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.
- Legislação específica;

7 ATUALIZAÇÃO DOS CURSOS ESPECIALIZADOS PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS

7.1 CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS.

7.1.1 Carga Horária: 16 (dezesseis) horas aula

7.1.2 - Estrutura Curricular

7.1.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas aula

- Retomada dos conteúdos do curso de especialização;
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

7.1.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas aula

- A direção defensiva como meio importante para a segurança do condutor, passageiros, pedestres e demais usuários do trânsito;
- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso relacionando teoria e prática.
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

7.1.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos.

7.1.2.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 5 (cinco) horas aula

- Atualização dos conhecimentos desenvolvidos no curso;
- Retomada de conceitos;

- Relacionamento da teoria e da prática;
- Principais dificuldades vivenciadas e alternativas de solução.

7.2 CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE ESCOLARES

7.2.1 Carga Horária: 16 (dezesseis) horas aula

7.2.2 Estrutura Curricular

7.2.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas aula

- Retomada dos conteúdos de no curso de especialização;
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

7.2.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas aula

- A direção defensiva como meio importantíssimo para a segurança do condutor, passageiros, pedestres e demais usuários do trânsito;
- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso relacionando teoria e prática.
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

7.2.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos.

7.2.2.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 5 (cinco) horas aula

- Atualização dos conhecimentos desenvolvidos no curso;
- Retomada de conceitos;
- Relação da teoria e da prática;
- Principais dificuldades vivenciadas e alternativas de solução.

7.3 CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE CARGAS DE PRODUTOS PERIGOSOS

7.3.1 Carga Horária: 16 (dezesseis) horas aula

7.3.2 Estrutura Curricular

7.3.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas aula

- Retomada dos conteúdos do curso de especialização;
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

7.3.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas aula

- A direção defensiva como meio importante para a segurança do condutor, passageiros, pedestres e demais usuários do trânsito;

- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso relacionando teoria e prática.
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

7.3.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos.

7.3.2.4 Módulo IV – Prevenção de Incêndio, Movimentação de Produtos Perigosos – 5 (cinco) horas aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos sobre novas tecnologias e procedimentos que tenham surgido no manejo e transporte de cargas perigosas.

7.4 CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE EMERGÊNCIA

7.4.1 Carga Horária: 16 (dezesesseis) horas aula

7.4.2 Estrutura Curricular

7.4.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas aula

- Retomada dos conteúdos do curso de especialização;
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

7.4.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas aula

- A direção defensiva como meio importante para a segurança do condutor, passageiros, pedestres e demais usuários do trânsito;
- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso relacionando teoria e prática.
- Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

7.4.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao meio ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos.

7.4.2.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 5 (cinco) horas aula

- Atualização dos conhecimentos desenvolvidos no curso;
- Retomada de conceitos;

- Relacionamento da teoria e da prática;
- Principais dificuldades vivenciadas e alternativas de solução.

7.5 CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE CARGAS COM BLOCOS DE ROCHA ORNAMENTAIS E OUTRAS CUJO TRANSPORTE SEJA OBJETO DE REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA PELO CONTRAN.

7.5.1 Carga Horária: 16 (dezesesseis) horas aula

7.5.2 Estrutura Curricular

7.5.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas aula

- Retomada dos conteúdos do curso de especialização;
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

7.5.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas aula

- A direção defensiva como meio importante para a segurança do condutor, passageiros, pedestres e demais usuários do trânsito;
- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso relacionando teoria e prática.
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

7.5.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos.

7.5.2.4 Módulo IV –, Movimentação de Cargas: 5 (cinco) horas aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos sobre novas tecnologias e procedimentos que tenham surgido no manejo e transporte de cargas.