

**UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DIRETORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
ESPECIALIZAÇÃO EM ENGENHARIA E SEGURANÇA DO TRABALHO**

JOSNEI JULIANO IUSCZAK CASTRO

**PROPOSTA PARA REDUÇÃO DE INCIDENTES E ACIDENTES
DA EQUIPE DE VENDAS DE UMA EMPRESA DE
ALIMENTOS DA REGIÃO SUL DO BRASIL**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

PONTA GROSSA

2014

JOSNEI JULIANO IUSCZAK CASTRO

**PROPOSTA PARA REDUÇÃO DE INCIDENTES E ACIDENTES
DA EQUIPE DE VENDAS DE UMA EMPRESA DE
ALIMENTOS DA REGIÃO SUL DO BRASIL**

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Engenharia e Segurança do Trabalho, da Diretoria de Pesquisa e Pós-Graduação, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Carlos de Francisco

PONTA GROSSA

2014

Dedico este trabalho a memória da minha santa mãezinha Lidia, a minha esposa Raquel e ao meu filho Raul, pelo amor e carinho diariamente depositados e pelo apoio dado para que eu pudesse fazer este curso.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pela vida que me deste e pela minha saúde que me deu motivação para que eu possa levantar todos os dias e buscar meus objetivos.

A minha santa mãe que partiu para o plano de cima e me mostrou o quanto é importante lutar e não desistir.

A minha esposa amada, Raquel, que está sempre ao meu lado, me incentivando, me dando todo amor, carinho e compreensão.

Ao meu filho Raul, que durante todo o tempo do curso teve o pai ausente, mas compreendeu o quanto era importante para que eu pudesse melhorar meus conhecimentos.

Aos colegas de classe, que nas horas da produção do conhecimento em sala de aula sempre estiveram ao meu lado em especial ao amigo Marcelo Cardoso Silva.

Ao meu orientador Antonio Carlos Francisco que me ajudou na realização deste trabalho.

A todos que me ajudaram e depositaram confiança para que eu pudesse concluir este trabalho.



ATA DE DEFESA DE MONOGRAFIA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ENGENHARIA DE SEGURANÇA DO TRABALHO

Aos vinte e cinco dias do mês de janeiro do ano de dois mil e quatorze, às oito horas, na sala de treinamentos da DIREC, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, *Câmpus* Ponta Grossa, reuniu-se a Banca Examinadora composta por: Prof. Dr. Ariel Orlei Michaloski (UTFPR) presidente da banca; Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson (UTFPR); Prof. Dr. José Carlos Alberto Pontes (UTFPR); Prof. Me. Jeferson José Gomes (UTFPR); para examinar a monografia, intitulada: PROPOSTA PARA REDUÇÃO DE INCIDENTES E ACIDENTES DA EQUIPE DE VENDAS DE UMA EMPRESA DE ALIMENTOS DA REGIÃO SUL DO BRASIL de **JOSNEI JULIANO IUSCZAK CASTRO**. Após a apresentação, o proponente foi arguido pelos membros da referida Banca, tendo tido a oportunidade de respondera todas as perguntas. Em seguida, esta banca examinadora reuniu-se reservada mente para deliberar, considerando a monografia **APROVADA**, com média 7,0 (SETE VÍRGULA ZERO) para obtenção do título de **Especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho**. A sessão foi encerrada às dez horas e quinze minutos, sendo a presente assinada pelos participantes desta banca examinadora.


Prof. Dr. Ariel Orlei Michaloski
Presidente


Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson
Membro


Prof. Dr. José Carlos Alberto de Pontes
Membro


Prof. Me. Jeferson José Gomes
Membro

RESUMO

CASTRO, Josnei Juliano Iusczak Castro. Proposta para redução de incidentes e acidentes da equipe de vendas de uma empresa de alimentos da região sul do Brasil. 2014. 40 p. Monografia (Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Ponta Grossa, 2014.

Esta pesquisa tem como objetivo geral identificar formas para a redução de incidentes e acidentes de trânsito em uma equipe de vendas da regional sul de uma empresa brasileira. Levantando o número de infrações e de acidentes ocorridos no trânsito, Identificando se existem funcionários reincidentes dentro da equipe da empresa em estudo e elaborar treinamentos a fim de diminuir os números de infrações e acidentes da equipe de vendas como objetivos específicos. A pesquisa se classifica como um estudo de caso, de natureza aplicada e serviu de um instrumento na coleta de dados para a busca na diminuição dos números de multas e acidentes, o tratamento de dados foi quantitativo e gerou conhecimento na resolução dos problemas enfrentados dentro da empresa, descritiva ao descrever o processo, e documental por se basear em documentos fornecidos pela empresa estudada. Os temas teóricos abordados foram à direção defensiva, incidentes e multas de trânsito, e acidentes de trânsito. O local da pesquisa foi em uma empresa de alimentos processados na região sul do Brasil tendo como população os seus vendedores do setor do *food services*. Com o presente estudo conclui-se que é possível reduzir o número de multas e de acidentes de trânsito através de treinamentos, qualificação, acompanhamento, controle de dados, e mudança no comportamento dos funcionários. Os procedimentos elencados aumentam significativamente a segurança no trabalho, pois se observaram que tais atividades reduziram significativamente os indicadores de multas, acidentes de trânsito, aumentando a segurança dos trabalhadores que desempenham as atividades acima descritas. A participação dos funcionários foi fundamental no processo uma vez que responderam positivamente cada proposta idealizada pela engenharia da segurança no trabalho contida nesta pesquisa.

Palavras-chave: multas; acidentes de trânsito; segurança; funcionários.

ABSTRACT

CASTRO, Josnei Iusczak Julian Castro. Proposal to reduce incidents and accidents of the sales team of a food company in southern Brazil. 2014. 40 p. Monograph (Engineering Specialization of Work Safety) - Federal Technological University of Paraná. Ponta Grossa, 2014.

This research has as main objective to identify ways to reduce incidents and traffic accidents in a sales team of a regional southern Brazilian company . Raising the number of violations and accidents in traffic , identifying whether there are recidivists employees within the company team under study and develop training in order to reduce the number of violations and accidents of the sales team as specific goals. The research is classified as a case study of an applied nature and served as an instrument to collect data for searching the diminishing numbers of fines and accidents , the processing of data was generated and quantitative knowledge in solving problems faced within the company , descriptive in describing the process and document it was based on documents provided by the company studied . Theoretical issues addressed were the defensive driving, traffic fines and incidents , and traffic accidents . The research site was in a processed food company in southern Brazil population having as its sales of the food services sector. With the present study it is concluded that it is possible to reduce the number of fines and traffic accidents through training , qualification , monitoring , data control, and change in employee behavior. The listed procedures significantly increase safety , as it noted that such activities have significantly reduced the indicators of fines , traffic accidents , increasing the safety of workers performing the activities described above. Employee participation was crucial in the process since responded positively each proposal devised by the security engineering work contained in this research .

Keywords : fines , traffic accidents , safety, staff .

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráficos

Gráfico 01: Mortos em acidentes de Trânsito 1996-2011.....	22
Gráfico 02: Estatísticas nacionais: feridos graves em acidentes de trânsito	22
Gráfico 03: Tipos e Números de multas do 1º trimestre.....	28
Gráfico 04: Tipos e Números de Multas Reincidentes do 1º trimestre	31

Quadros

Quadro 1: Número de multas do 1º trimestre.....	27
Quadro 02: Número de multas do 1º semestre	30
Quadro 03: Número de acidentes do 1º trimestre	32

Tabelas

Tabela 01: Número e Culpa dos acidentes do 1º semestre	33
Tabela 2 – Número de acidentes e Multas-3º trimestre 2013	35
Tabela 2 – Número de acidentes e Multas.....	37

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 PROBLEMA	12
1.2 OBJETIVOS.....	12
1.2.1 Objetivo geral	12
1.2.2 Objetivos específicos	12
1.3 JUSTIFICATIVA.....	13
1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO.....	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO	15
2.1 DIREÇÃO DEFENSIVA	15
2.2 INCIDENTES, MULTAS E ACIDENTES DE TRÂNSITO	16
2.2.1 Incidentes de trânsito.....	16
2.2.2 Multas de trânsito	17
2.1.1.1 Classificação das multas	18
2.1.1.2 Tipos de infrações que geram multas.....	18
2.2.3 Acidentes de trânsito	20
2.3.4 Acidente de trabalho	23
2.3.5 Segurança no Trabalho	23
3. METODOLOGIA	25
3.1 LOCAL DE REALIZAÇÃO DO ESTUDO	25
4. RESULTADO E DISCUSSÕES	26
4.1 Análise das infrações	26
4.2 Análise dos Acidentes.....	32
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	38
REFERÊNCIAS.....	40

1 INTRODUÇÃO

O ato de caminhar é definido como o meio de locomoção mais antigo e rudimentar e depois disto algumas invenções permitiu o homem se locomover mais rápido e fácil citando o exemplo da roda do trenó e da canoa, etc.

Desde o início da história, os veículos destinavam-se apenas para o transporte de bens e depois passaram a ser usados pelo homem para transportar os seus pertences e depois foram feitos veículos para transportar exclusivamente pessoas (BARSA, 2014).

O primeiro automóvel foi inventado pelo francês Nicholas Cugnot em 1771 e tinha uma velocidade de 4 km/h e foi nesse mesmo ano em que aconteceu o primeiro acidente automobilístico da história. Foi o próprio Cugnot que perdeu o controle da direção ao tentar fazer uma curva e porque não tinha freio veio há destruir um muro no pátio de manobras no Quartel Real de Vicesnes (França).

O primeiro carro a chegar ao Brasil foi à cidade de São Paulo e foi trazido de Paris por Henrique Santos Dumont que era irmão de Alberto Santos Dumont no ano de 1891. Tratava-se de um Peugeot com motor Daimler de patente alemã e o primeiro acidente automobilístico registrado aconteceu depois de alguns anos em 1897, no Rio de Janeiro. O dono do automóvel era o abolicionista José do Patrocínio que importou um carro e emprestou para Olavo Bilac que sem habilitação para conduzir bateu na primeira árvore que encontrou na Estrada Velha da Tijuca.

Para se utilizar dos meios de locomoção desde que foram criados o homem verificou que era fundamental melhorar as estradas. Em Marconi (2011) alguns historiadores defendem que a construção de alguns impérios como persa e romano impulsionou o desenvolvimento das estradas devido aos caminhos de pedras serem construídos para garantir as expansões dos impérios dentro deste contexto os romanos foram considerados grandes peritos em construir estradas e tinham uma grande rede viária com mais de 350.000 km de estradas sem pavimentação e com sinalizações, marcos quilométricos e indicadores de sentido sendo as primeiras regulamentações de tráfego. Na Grécia Antiga surgiu os primeiros relatos de congestionamentos, pois era comum as reclamações de como a largura das ruas era insuficiente para o

número de pessoas e veículos e ainda o alargamento das vias seria inútil porque o volume de tráfego somente iria crescer. Somente no fim do século XVI foi retomada a construção de estradas para integrar o império Romano e no fim do século XIX é que as estradas de ferro foram as que mais se desenvolveram.

Já na Inglaterra foi que surgiu a primeira lei de trânsito denominada de “Bandeira Vermelha” no ano de 1836. Esta lei limitava em 10 km/h a velocidade máxima dos veículos e obrigava os motoristas utilizar uma bandeira vermelha para alertar os pedestres. Na Inglaterra além das leis surgiu o primeiro semáforo que funcionava a gás com luzes coloridas para serem vistas a noite. O primeiro semáforo era feito por duas hastes que eram movimentadas por policiais: quando na horizontal, elas indicavam que os veículos parassem; em 45 graus, eles deveriam seguir e durou menos de um mês porque explodiu, ferindo o policial que o manjava. Em 1920 em Detroit o pelo policial William Potts inventou o sinal de três cores (ECKRMANN, 2001).

No Brasil o primeiro Código de Trânsito Brasileiro foi o Decreto-Lei nº 3.671 de 25 de setembro de 1941, depois em 21 de setembro de 1966 veio a Lei nº 5.108. Hoje, encontra-se em vigor o Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que tem como base a Constituição do Brasil e respeita a Convenção de Viena e o Acordo do MERCOSUL e entrou em vigor no ano de 1998 (STEINBRUCH,2010).

Em 30 de abril do ano de 2012 foi sancionada a Lei nº 12.619, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e altera a Consolidação das Leis do Trabalho regulando e disciplinando a jornada e o tempo de direção do motorista profissional e dando outras providências.

Neste breve contexto histórico vimos que uma das invenções mais importantes e fonte de desejo do homem foi o automóvel. Nesta relação vimos também que os acidentes foram acontecendo. Já a primeira tentativa do homem em criar o automóvel resultou em um acidente de pequenas proporções uma vez que este chegava à velocidade máxima de quatro km/h e o engenheiro esqueceu-se de um item importante para a segurança, os freios. No Brasil vimos que o primeiro carro a chegar a nosso país também causou um acidente e o condutor na época, Olavo Bilac, não tinha habilitação.

Com o crescimento da frota em nosso país os problemas de nosso trânsito foram aumentando. Problemas na conservação de estradas, no descumprimento das leis de trânsito, na má formação e na falta de conscientização dos condutores são alguns fatores que aumentaram e muito o número de acidentes com vítimas nos últimos anos em nosso país, segundo um estudo do Ministério da Saúde (2011). E à medida que este problema vem crescendo é necessário ser corrigido até mesmo dentro das empresas e organizações a fim de garantir a segurança aos funcionários que utilizam os veículos para irem trabalhar ou até mesmo como ferramenta de trabalho.

Esta pesquisa tem como foco um grupo de pessoas que utilizam carros para conseguirem cumprir suas tarefas diárias. Profissionais esses, que ficam expostos ao trânsito e aos riscos de incidentes e acidentes.

1.1 PROBLEMA

Como reduzir o número de multas e de acidentes de trânsito em uma equipe de vendas da regional sul de uma empresa brasileira?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Através da Engenharia da Segurança no Trabalho esta pesquisa tem com o objetivo geral identificar formas para a redução de incidentes e acidentes de trânsito em uma equipe de vendas da regional sul de uma empresa brasileira.

1.2.2 Objetivos específicos

- Levantar o número de infrações e de acidentes ocorridos no trânsito no período compreendido entre janeiro a dezembro de 2013;
- Identificar se existem funcionários reincidentes na equipe no período estudado;
- Elaborar treinamentos a fim de diminuir os números de infrações e acidentes da equipe de vendas

1.3 JUSTIFICATIVA

Conforme estatísticas do Ministério da Saúde (2011), que fornecem dados sobre óbitos de causas externas, o número de vítimas fatais de acidentes de transporte terrestre foi de 43.256 ocorrências.

Em um estudo denominado Mapa da Violência feito pela Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito (2013) constatou-se que, junto com o crescimento da mortalidade no trânsito do país, há também uma tendência institucional de responsabilizar, de forma quase exclusiva, os usuários das vias públicas e um claro processo de inversão de responsabilidades e causalidades. Isto quer dizer que, as vítimas dos acidentes são transformadas em culpáveis de sua própria morte.

Sendo assim, os níveis de violência determinados são tolerados, esperados e até aceitos pelas instituições que seriam as responsáveis por zelar da segurança nas vias públicas. As mortes são facilmente e rapidamente incluídas na categoria de eventos *inevitáveis*, sendo resultados da fatalidade da imprudência, imperícia ou desrespeito às normas por parte dos usuários quer sejam pedestres, condutores ou passageiros.

Justifica-se a importância deste trabalho a possibilidade de proporcionar aos engenheiros de segurança no trabalho, que tem no seu quadro dentro das organizações, pessoas que estão expostas ao trânsito, de como diminuir os números de infrações e acidentes de trânsito através de uma metodologia de fácil aplicação. As ferramentas encontradas pela pesquisa foram de custo baixo e de fácil aplicação na rotina do profissional de vendas da empresa pesquisada. A maneira encontrada pela pesquisa pode ser aplicada em outras organizações e em diversos setores que utilizam veículos para a locomoção dos seus funcionários, sendo frota própria da empresa ou terceirizada.

1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO

A presente monografia é composta por cinco capítulos e esta dividida da seguinte forma.

No primeiro capítulo são apresentados a introdução, o problema de pesquisa, objetivos gerais e específicos.

No segundo capítulo encontra-se o referencial teórico. Nele estão discutidos os seguintes temas: direção defensiva, incidentes, multas e classificação das multas, tipos de infrações que geram multas, acidentes de trânsito e segurança no trabalho.

No terceiro capítulo os procedimentos metodológicos utilizados na pesquisa, bem como a população pesquisada.

No quarto capítulo resultados e discussões foram levantados os números de multas e acidentes de trânsito, sendo exposto o que foi elaborado para que houvesse uma redução nesses números encontrados.

No quinto capítulo encontram-se as conclusões que a presente pesquisa encontrou para reduzir o número de incidentes e de acidentes de trânsito da equipe de vendas da empresa estudada.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 DIREÇÃO DEFENSIVA

Segundo o Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN-PR) em seus treinamentos o motorista deve adotar uma postura diferenciada ao utilizar o seu veículo evitando incidentes e acidentes e esta forma de direção é a chamada Direção segura ou defensiva. O condutor ao tomar esta postura dirige o seu veículo com a finalidade de evitar acidentes não ficando somente atento aos seus atos na direção, mas também aos dos outros motoristas que utilizam as vias. Guiar de forma cautelosa e preventiva em relação aos outros motoristas que podem estar errados, estando atento às condições adversas do trânsito, ajuda em muito a diminuição de acidentes. Na direção defensiva, o motorista ainda deve se antever aos perigos e prevenir para que não aconteçam nem danos com os veículos que estejam utilizando, e principalmente com os passageiros ou outros usuários do sistema, que podem ser motoristas ou pedestres DETRAN-PR (2012).

Obedecer às leis de trânsito, adotar uma postura pacífica, consciente e civilizada são alguns dos elementos indispensáveis para uma direção defensiva. Dentre as qualidades exigidas para uma boa direção defensiva o motorista deve ter o conhecimento das Leis de Trânsito, das condições do veículo e das condições do trajeto. Ser atencioso, pois deve estar em estado de alerta, atento a tudo e a todos que podem interferir no trânsito, como: o próprio veículo, sinalização, pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas, animais, condições da pista, do tempo, etc. Ser previsível e estar atento às eventualidades, que vão desde um pneu furado, até um pedestre atravessando em local inadequado ou crianças que jogam bola na calçada, evitam maiores problemas. Quando o motorista é capaz de realizar com sucesso as manobras comuns no trânsito, como fazer curvas, mudar de faixa, ultrapassar, estacionar, etc. é considerado um motorista hábil. E ser habilidoso só se consegue com a prática. Porém, para uma direção defensiva, não basta o motorista ser hábil, ele deve estar atento as variáveis ao realizar suas manobras, usando sempre de bom senso. Para tomar decisões é necessário conhecer as alternativas do veículo, da pista, das leis, de manobras para quando estiver em situações

imprevistas ou de perigo, possa tomar a decisão mais acertada. Desde 2004, o curso de Direção defensiva tornou-se obrigatório a todos os motoristas, tanto para aqueles que estão obtendo a primeira carteira de motorista, quanto para aqueles que a estão renovando DETRAN-PR (2012).

O DENATRAN (2005) considera direção defensiva o ato de dirigir defensivamente e como direção segura a melhor maneira de se comportar no trânsito. É a maneira de dirigir que permite ao condutor reconhecer antecipadamente o perigo em que está e prever o que poderá acontecer a ele, aos seus acompanhantes ou aos outros condutores das vias. É comprovado que dirigir defensivamente diminui o número de acidentes no trânsito e é por isso que as empresas investem em treinamentos de direção defensiva e usam sistemas gerenciais de segurança.

Dentro desta perspectiva o funcionário deve estar atento a todas as leis de trânsito, bem como dirigir de forma segura a fim de se tornar um motorista que utiliza da forma defensiva e não ostensiva para dirigir o seu veículo. Desta forma ele evita os acidentes e cuida para que outros motoristas também não cometam acidentes.

2.2 INCIDENTES, MULTAS E ACIDENTES DE TRÂNSITO

2.2.1 Incidentes de trânsito

Para Gomes (2012), incidentes de trânsito são considerados como sendo um quase acidente. Podem-se interpretar os incidentes como aquelas reações em que o condutor do veículo pode ter na hora em que esta dirigindo o veículo e que ao obter esses reflexos instantâneos no momento exato conseguem evitar um acidente. Essas reações podem ajudar e muito o condutor do veículo para a sua reflexão do modo em como esta dirigindo e ajuda-lo a não cometer a mesma falha novamente evitando assim um acidente. O grande problema é que os incidentes acontecem mais frequentes do que se imagina e muitas vezes o condutor nem presta a devida atenção de que o ato poderia ajuda-lo a dirigir defensivamente e com isso diminuindo o risco dos acidentes. Os incidentes tem sua causa parecida com os acidentes e podem

ser ocasionados quase sempre por erros humanos, sendo raro uma falha técnica ou de equipamento.

2.2.2 Multas de trânsito

Desde que as leis de trânsito foram criadas exige-se o cumprimento das mesmas e o não cumprimento dessas leis implicam em multas de trânsito, as quais são cobradas dos motoristas infratores. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro infração de trânsito é a inobservância de qualquer preceito do CTB, da legislação complementar ou das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX (Crimes de Trânsito). A infração deve ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou por qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

No Brasil, as leis de trânsito constam em nosso Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (1998), e os motoristas devem seguir regras, leis e normas. E Conforme este código os motoristas devem estar cientes que o não cumprimento destas leis os levará a serem punidos e as multas de trânsito é uma forma de punir os motoristas que desrespeitam a legislação de trânsito brasileira. As multas de trânsito só ocorrem quando há uma infração de trânsito ocasionada pelo condutor e este quando comete tal ato tem um prazo de trinta dias para recorrer ou efetuar o pagamento. Existem outros casos em que o motorista pode considerar que a aplicação foi injusta ou até mesmo não era ele em que estava da direção quando a multa foi lavrada, neste caso se tem um prazo de 15 dias para comprovar. Outro caso que pode ocorrer é o fato de que o proprietário do veículo recebeu a multa, mas o veículo nem poderia sair da garagem o proprietário tem quinze dias para a sua defesa e deverá comparecer no DETRAN ou órgãos de trânsito, próximo de seu município.

2.1.1.1 Classificação das multas

Conforme o CTB (1998) as multas recebem três tipos de classificação e cada uma diferente de gravidade e de valor que são:

Multa Leve: tendo de pagar R\$ 53,20 e três pontos no prontuário.

Multa Média: custo de R\$ 85,13 e quatro pontos no prontuário.

Multa Grave: seu valor é de R\$ 127,69 e cinco pontos no prontuário.

Multa Gravíssima: seu valor é de R\$ 191,54 e sete pontos no prontuário.

Algumas das infrações podem ter o valor multiplicado por três ou por cinco vezes dependendo do seu grau de gravíssima. A quantidade de multas que condutor recebe poderá implicar na perda de sua CNH- Carteira Nacional de Habilitação. Quando o condutor tiver com sua CNH provisória não poderá somar quatro pontos e se isso ocorrer ficara suspenso de dirigir. Para o condutor com a sua CNH permanente a perda do seu direito de dirigir será quando este somar vinte pontos no período de doze meses de acordo com a resolução nº 54/98 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Quando o condutor tiver o direito de dirigir suspenso este é contatado e tem o direito de proceder aos regulamentos para recuperar sua CNH.

2.1.1.2 Tipos de infrações que geram multas

Abaixo seguem algumas infrações que geram multas descritas no CTB e suas gravidades:

A) Multas leves

- 1- Usar buzina prolongada e sucessivamente entre 22h e 6h;
- 2- Transitar por faixa da direita reservada a outro tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis ou conversões à direita;
- 3- Estacionar afastado do meio-fio de cinquenta centímetros até um metro. Se o veículo estiver a mais de um metro do meio-fio, a infração será considerada média.

B) Multas médias

- 1- Portar no veículo placas de identificação diferentes das especificadas pelo CONTRAN (2012);
- 2- Deixar de fazer o registro de transferência do veículo no prazo de 30 dias;
- 3- Estacionar em porta de garagem, em esquina ou a menos de cinco metros da mesma, junto ou sobre hidrante, tampa de registro de água e de galeria subterrânea ou impedir movimentação de outro veículo. Estacionar em locais e horários proibidos pela sinalização ou na contramão;
- 4- Dirigir veículo com lotação excedente ou fazer transporte remunerado de pessoas ou de bens, quando o veículo não for licenciado para esse fim, salvo com autorização da autoridade competente;
- 5- Passar propositalmente com o veículo sobre poça d'água para molhar pedestres ou outros veículos;
- 6- Dirigir veículo com excesso de peso, admitido percentual de tolerância, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN (2012);
- 7- Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, exceto em situações de emergência.

C) Multas graves

- 1- Não usar cinto de segurança ou permitir que o passageiro não o use;
- 2- Não sinalizar mudança de direção ou de faixa;
- 3- Deixar de guardar distância segura, lateral ou frontal, de outro veículo;
- 4- Ultrapassar pelo acostamento;
- 5- Dirigir com farol desregulado, atrapalhando outros motoristas;
- 6- Conduzir veículo sem equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN ou com equipamento defeituoso;

7- Deixar de providenciar a baixa do registro de veículo irrecuperável ou desmontado.

D) Multas gravíssimas

- 1- Dirigir com carteira vencida há mais de trinta dias;
- 2- Avançar sinal vermelho;
- 3- Dirigir embriagado (superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue);
- 4- Levar crianças menores de dez anos no banco da frente;
- 5- Dirigir sem possuir Carteira de Habilitação ou Permissão;
- 6- Dirigir ou transportar em moto passageiro sem capacete ou vestimenta adequada. Transportar criança menor de sete anos, fazer malabarismos ou trafegar em moto com faróis apagados;
- 7- Conduzir o veículo com placas ilegíveis, sem qualquer uma das placas de identificação ou sem licenciamento.

2.2.3 Acidentes de trânsito

Segundo CEBELA (2012) no seu Mapa da Violência o agravamento da violência no trânsito fez com que a ONU proclama-se a década de 2011/2020 da Ação pela Segurança no Trânsito com o intuito de estabilizar e reduzir o número de vítimas no trânsito com a implementação de planos nacionais, regionais e mundial.

Os números da Organização Mundial da Saúde em CEBELA (2012) são extremamente preocupantes, somente no ano de 2009 houve 1,3 milhões de mortes no trânsito em 178 países. O estudo aponta que se nada for feito em 2020 teremos 1,9 milhões de mortes e em 2030, 2,4 milhões de pessoas morreram no trânsito sem esquecer as 20 a 50 milhões de pessoas que sobreviveram, mas terão traumatismos e ferimentos. Os acidentes são a terceira causa de morte da faixa etária dos 30 a 44 anos, segundo na faixa dos cinco ao quatorze anos e primeira da faixa dos 15 aos 29 anos de idade. O estudo demonstra que os acidentes representam um custo de US\$ 518 bilhões/ano.

Acidente de trânsito é uma situação que não é esperada e pode causar danos ou prejuízos para os envolvidos e assim como os incidentes o apontamento na grande maioria das vezes é para o fator humano. O acidente é uma sequencia de erros e na maioria das vezes não acontecem devido a somente uma única falha. Sendo que a cada erro na sequencia de um incidente aumenta e muito a chance de um acidente. Um motorista trafegando em uma rodovia desconhecida, com excesso de velocidade, tempo chuvoso ou com neblina, pode ser que no isolamento dos fatos não lhe aconteça nada mais o somatório dos erros ele venha cometer um incidente ou um acidente (GOMES,2012).

Um estudo no ano 2000 trouxe como os acidentes de trânsito sendo o foco de preocupação no mundo e no Brasil na época dois anos depois da aprovação do novo código não era diferente, pois o nosso país era considerado o mais perigoso do mundo. Estatísticas comprovavam que ocorria um acidente para cada quatrocentos e dez veículos que circulavam em nosso país ao passo que na Suécia esta proporção era de um para cada 21,4 mil veículos. Isso ocorria devido à preocupação que os países desenvolvidos tinham em controlar os acidentes de trânsito e utilizavam de leis severas para punir os motoristas imprudentes e no nosso país a expectativa na mudança da lei era obter mudança no nosso cenário (MARÍN; QUEIROZ, 2000).

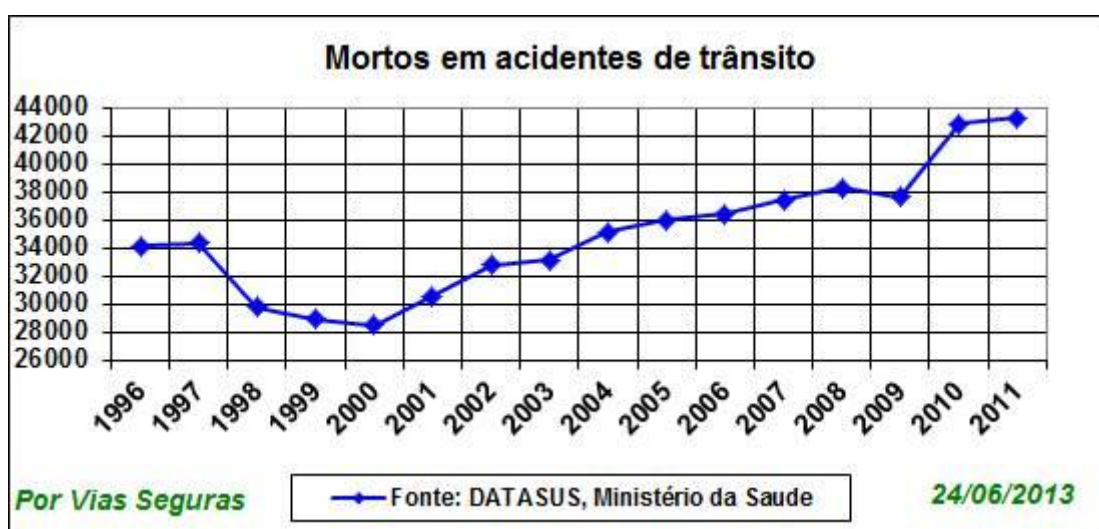
Passados quatorze anos outro estudo mais abrangente e mais completo que já foi feito no Brasil a respeito do nosso trânsito denominado Mapa da Violência (2013) confirma novos e impressionantes dados sobre a violência no trânsito brasileiro uma tragédia diária em nossas ruas e estradas. O estudo chama a atenção para mudanças importantes a respeito dos veículos responsáveis pela maior parte dos acidentes e aponta as motos como posição de destaque cada vez maior nesse quadro.

Fica evidenciado que o número de mortes em acidentes de trânsito no período de 1980 a 2011 foi de 980.838 vitimas isto quer dizer uma média de 31.640 pessoas vitimadas no trânsito por ano. Este número é muito elevado e tem uma taxa de 22,5 mortes por 100 mil habitantes, a mais alta taxa desde que essas estatísticas começaram a ser feitas. Ou seja, ela é quase a mesma registrada em 1996 quando foi aprovado o Código de Trânsito Brasileiro que

contribuiu que para o ano seguinte as taxas fossem consideravelmente reduzidas. Considerando os números, todos os ganhos foram perdidos e o Brasil não só retornou ao que ele tinha há quatorze anos como teve um aumento considerável nas mortes de trânsito.

No gráfico abaixo, fornecido pelo Ministério da Saúde (2011) observa-se o impacto da entrada em vigor do novo CTB em 1998 onde houve uma redução de 17% entre 1997 e 2000 de mortos no trânsito. Nota-se também que a partir de 2000 esses números começam a aumentar e até mesmo superar os números de 1996 quando se tinha o CTB antigo.

Gráfico 01: Mortos em acidentes de Trânsito 1996-2011



Fonte: Datasul, (2011)

Em outro gráfico, o Ministério da Saúde fornece os dados sobre as internações por causas externas. O gráfico abaixo mostra a evolução do número de vítimas de acidentes de trânsito hospitalizadas nos últimos dez anos.

Gráfico 02: Estatísticas nacionais: feridos graves em acidentes de trânsito



Fonte: Datasul, (2012)

Essas estatísticas são do DATASUS que é um banco de dados do Sistema Único de Saúde e esta acessível no portal do DATASUS. Este banco de dados consegue obter uma distribuição em faixas etárias de igual duração (cinco anos) o que permite analisar a repartição dos acidentes em função da idade das pessoas envolvidas.

2.3.4 Acidente de trabalho

Entende-se como acidente de trabalho todo aquele que ocorre quando o trabalhador sofrer lesão corporal, perturbação funcional ou ainda doença no local e durante o trabalho. Para isso, devem ser preenchidos os requisitos previstos no art. 86 da Lei nº 8.213/91 – quaisquer que sejam como a redução da capacidade para o trabalho que habitualmente o trabalhador executava (CURIA, CÉSPEDES E NICOLETTI, 2012). O acidente de trabalho e as doenças ocupacionais geram direitos tais como pagamento de auxílio, indenizações, pensões ou estabilidade no emprego. Se o trabalhador entender que possua algum direito que não foi atendido pelo empregador, este poderá requerer o pagamento ou cumprimento de obrigação perante a Justiça do Trabalho.

2.3.5 Segurança no Trabalho

Chiavenato (1999) comenta que a segurança no trabalho está relacionada com a prevenção dos acidentes e com a administração dos riscos ocupacionais com a finalidade de prevenir no sentido e de se antecipar para que os riscos de acidentes sejam amenizados. Fica evidenciado que uma

contínua prevenção contra acidentes nas instituições, pode contribuir e muito para evitar os acidentes gerando trabalhadores afastados ou até mesmo inválidos no seu quadro e conseqüentemente outros aborrecimentos como processos trabalhistas. O trabalhador, por sua vez, tem sua parcela de contribuição utilizando devidamente os EPIs (Equipamentos de Proteção Individual) fornecidos pela empresa e estando atento ao realizar a sua rotina de trabalho.

No caso deste estudo, a segurança se refere a responsabilidade da empresa em buscar soluções para que os números de incidentes e acidentes sejam diminuídos, mas é de suma importância que os funcionários envolvidos no processo se conscientizem e cumpram não só as normas da empresa, mas acima de tudo respeitando as leis de trânsito e utilizando a prática da direção defensiva em sua rotina diária de vendas, buscando assim a segurança no trabalho.

3. METODOLOGIA

Esta pesquisa trata-se de um estudo de caso, pois a pesquisa foi aplicada dentro da empresa, evidenciando o problema das multas e acidentes da organização e servindo de um instrumento na coleta de dados para a busca na diminuição dos números de multas e acidentes. O tratamento de dados foi quantitativo ao traduzir em números as multas e acidentes de trânsito, de natureza aplicada, pois gerou conhecimento na resolução dos problemas enfrentados dentro da empresa, descritiva ao registrar o processo e documental por se basear em dados fornecidos pela empresa estudada.

A amostra contempla 100% dos funcionários de uma equipe de setenta de duas pessoas, entre elas vendedores, supervisores e gerente da equipe do *Food Services* distribuídos por diversas cidades dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, região Sul do Brasil.

A coleta de dados foi através de documentos e de relatórios de incidentes e acidentes de trânsito, no período que compreende de janeiro de 2013 a dezembro de 2013. O tratamento dos dados foi realizado através da estatística básica, apontando comparações e incidências de ocorrências nas planilhas.

3.1 LOCAL DE REALIZAÇÃO DO ESTUDO

Este trabalho foi realizado em uma empresa de alimentos com uma população de mais de vinte e cinco mil funcionários somente na região sul do Brasil em específico na área comercial na qual a empresa conta com mais de mil vendedores divididos em segmentos de atuação no mercado de alimentos processados e *in natura*. A amostra contempla 100% dos funcionários de uma equipe de setenta e duas pessoas, entre elas vendedores, supervisores e gerente da equipe do *Food Services* espalhados por diversas cidades dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, região Sul do Brasil. Os dados utilizados foram os coletados durante o ano de 2013. O trabalho avaliou os incidentes que foram observados como sendo as multas de trânsito

que os integrantes da equipe receberam e os acidentes ocorridos neste período.

4. RESULTADO E DISCUSSÕES

4.1 Análise das infrações

A empresa estudada criou em abril de 2011, um segmento dentro da sua estrutura de vendas, chamado *Food Services*, responsável pelo atendimento de bares, lanchonetes, restaurantes e cozinhas industriais, os chamados transformadores e contratou um quadro de profissionais de venda para atender este segmento. No início das suas atividades esses vendedores trabalhavam com seus carros próprios e a empresa os ressarcia financeiramente cada quilômetro que estes percorriam para atender os clientes de seus setores.

Ao entendimento da empresa seria necessário adquirir veículos novos para melhorar sua imagem, pois poderia caracterizar os veículos de sua frota e ainda melhorar a vida do funcionário uma vez que este não se preocuparia em ter que gastar com manutenção dos veículos e nem tampouco se preocupar com IPVA, seguros e abastecimento dos veículos utilizados, uma vez que a empresa disponibilizaria tudo isto para o funcionário.

E foi isso o que realmente aconteceu em setembro de 2012. A empresa adquiriu veículos novos de uma mesma montadora e todos com garantia de fábrica de um ano. Esses veículos vieram com todos os requisitos de segurança de fábrica e ainda com alguns opcionais para melhorar a segurança e o conforto do funcionário, tais como limpador traseiro, ar quente, desembaçador, vidros e travas elétricas e ar condicionado.

Antes mesmo de entregar os veículos a empresa estudada contratou uma empresa terceirizada que ficou responsável pelo abastecimento e pela manutenção dos veículos, bem como encaminhamento para oficinas credenciadas a fim de que se houvesse algum problema logo após o vencimento da garantia de fábrica os veículos pudessem continuar tendo suas devidas manutenções. A empresa também resolveu em premiar os vendedores

com benefício de poder comprar os veículos que utilizavam, com um desconto bem atrativo. Isso poderia ocorrer no momento em que a frota fosse trocada pela empresa, período este de três anos. Desta forma a empresa entendia que poderia incentivar os funcionários a fazer todas as manutenções preventivas através do convênio e cuidar melhor dos seus veículos.

Passados estes procedimentos de preocupação para que os funcionários recebessem os seus veículos em perfeito estado de funcionamento é que começaram a chegar os problemas tratados nesta pesquisa. Como foi relatado anteriormente a empresa, de abril de 2011 até setembro de 2012, não tinha veículos para os funcionários de modo que os controles de multas e acidentes ficavam a mercê do próprio funcionário e este por sua vez poderia omitir os dados sem que a empresa pudesse perceber.

Mas ao entregar os veículos em nome da empresa para seus funcionários as multas começaram a chegar na empresa e o que é pior, a empresa começou a ter problemas com vários acidentes, sendo que dois foram fatais em outras regionais da empresa.

Com foco na diminuição dos números da empresa a Engenharia da Segurança no Trabalho iniciou esta pesquisa no começo do mês de abril de 2013 e logo depois de uma análise notou-se que a equipe da regional Sul tinha o maior número de multas se comparados com o restante das outras regionais onde a empresa tinha suas operações de negócios conforme a tabela a seguir:

Quadro 1: Número de multas do 1º trimestre

NÚMERO DE MULTAS NO 1º TRIMESTRE DE 2013-BRASIL					
REGIONAL	FUNCIONARIOS	JAN	FEV	MAR	TOTAL
CENTRO-OESTE	65	04	01	03	08
NORTE	58	03	00	02	05
NORDESTE	86	03	02	02	07
SUDESTE	130	05	05	03	13
SUL	72	08	06	05	19

Fonte: Empresa em estudo adaptado pelo autor. (2013)

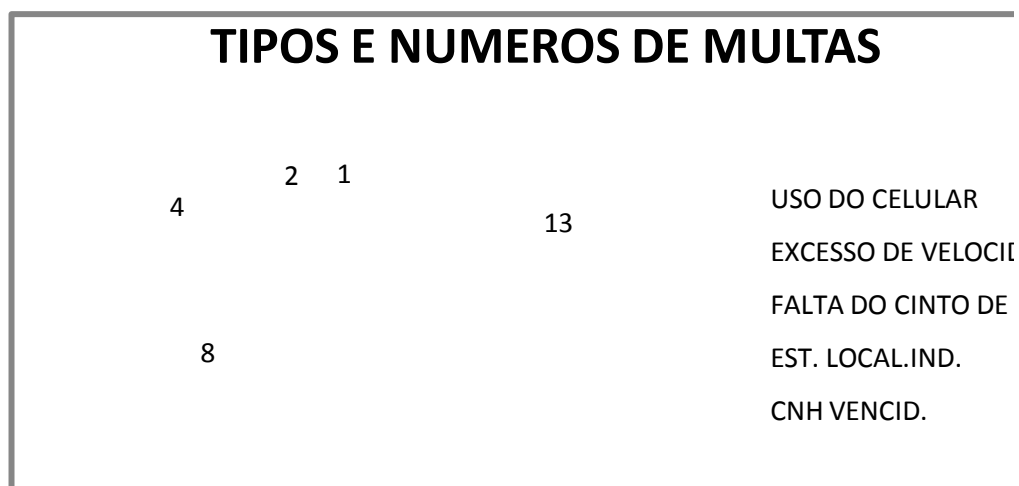
Na tabela estão contidos os números de funcionários de cada regional e também o número de multas referente ao primeiro trimestre que cada uma das regionais recebeu. Ao analisar os dados de todas as regionais notou-se que

apesar da região Sudeste ter quase o dobro de funcionários o número de multas é menor que aos da região Sul. Outro dado preocupante é que a região Sul tem no seu quadro número menor de funcionários que os da região Nordeste e o número de multas é mais do que o dobro. Como nenhuma das regiões tinha feito treinamento algum de direção defensiva os números encontrados foram preocupantes.

Foram levantados também quais os tipos de multas ocorrem com maior incidência. O uso do celular enquanto dirigiam ficou em primeiro lugar, seguido do excesso de velocidade e de não usar o cinto de segurança. No total das vinte e oito multas do primeiro semestre, treze das infrações foi pelo uso do celular, oito por excesso de velocidade, quatro pela falta do uso do cinto de segurança, dois por estacionar em local indevido e um pela Carteira Nacional de Habilitação estar vencida.

Abaixo no gráfico estão os tipos e números de multas do primeiro semestre da regional.

Gráfico 03: Tipos e Números de multas do 1º trimestre



Fonte: Empresa em estudo adaptado pelo autor. (2013)

Uma das tratativas para a solução deste problema foi a tentativa de treinar os funcionários das equipes de vendas com foco na segurança ao dirigir seus veículos e o primeiro passo foi o de buscar um treinamento de direção defensiva para ser aplicado para todos os funcionários do *FOOD SERVICES*

da regional Sul. Este treinamento foi conseguido através de uma parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), que é um serviço responsável pelos transportes, o qual oferece treinamentos para as empresas aplicar aos seus funcionários.

Os funcionários foram reunidos nas capitais de cada estado da região Sul, em datas diferentes. A primeira equipe de funcionários a obter o treinamento foi a equipe do Rio Grande do Sul, escolhida por ser a equipe que tinha o maior número de multas e acidentes. No começo do mês de maio foram treinados os integrantes da equipe de Santa Catarina e no começo do mês de junho o treinamento foi com os integrantes da equipe do Paraná.

Coube aos gestores dos estados toda a logística para que os vendedores pudessem ouvir às quarenta horas do curso de direção defensiva divididos em três dias de estudo. Os vendedores tiveram diversos assuntos abordados, como riscos de acidentes, direção com responsabilidade, cidadania, noções de primeiros socorros e diversas dinâmicas realizadas, sempre com o foco da direção segura e defensiva.

Com posse dos dados levantados no primeiro semestre de 2013, que era de dezenove multas, concluiu-se que os números do segundo trimestre diminuiriam, tendo em vista sendo que as equipes da regional estudada tiveram nove multas de abril a junho de 2013.

Ao final do primeiro semestre temos uma análise dos dados contemplando uma amostra que prova esta mudança de comportamento. Nela estão contidos os números do primeiro e segundo trimestre, dados em que vemos a diminuição de multas a partir do segundo trimestre.

Quadro 02: Número de multas do 1º semestre

NÚMERO DE MULTAS NO 1º SEMESTRE DE 2013 - REGIONAL SUL							
Nº DO FUNCIONÁRIO	JAN	FEV	MAR	ABRI	MAI	JUN	TOTAL
FUNCIONÁRIO 01	01			01		01	03
FUNCIONÁRIO 02		01		01	01		03
FUNCIONÁRIO 03	01		01			01	03
FUNCIONÁRIO 04		01		01			02
FUNCIONÁRIO 05			01		01		02
FUNCIONÁRIO 06		01					01
FUNCIONÁRIO 07						01	01
FUNCIONÁRIO 08		01					01
FUNCIONÁRIO 09	01						01
FUNCIONÁRIO 10			01				01
FUNCIONÁRIO 11	01						01
FUNCIONÁRIO 12		01					01
FUNCIONÁRIO 13			01				01
FUNCIONÁRIO 14				01			01
FUNCIONÁRIO 15	01						01
FUNCIONÁRIO 16		01					01
FUNCIONÁRIO 17			01				01
FUNCIONÁRIO 18	01						01
FUNCIONÁRIO 19	01						01
FUNCIONÁRIO 20	01						01
TOTAL DO 1º SEMESTRE	08	06	05	04	02	03	28

Fonte: Empresa em estudo adaptado pelo autor. (2013)

É interessante ressaltar que o primeiro trimestre não é impactado pelas férias de janeiro, uma vez em que as equipes tem um calendário de férias escalonado, ou seja, os funcionários tiram suas férias em diferentes períodos do ano. Outro ponto a ressaltar, é que na medida em que os treinamentos foram acontecendo pelo SENAT, os números também foram reduzindo, motivo este que comprova uma melhora no comportamento dos funcionários.

Ao coletar estes dados verificou-se que existiam cinco funcionários reincidentes, sendo que os três primeiros eram do Rio Grande do Sul e tinham cometido três infrações e alguns até mesmo depois do treinamento de direção defensiva. Os outros dois funcionários eram do estado do Paraná e tinham cometido duas infrações cada. Estas multas somadas perfaziam treze das infrações. Como no total foram vinte e oito significava que cinco eram responsáveis por 46% de todas as infrações das equipes.

Abaixo no gráfico consta o número de multas e os motivos pelos quais foram lavradas as infrações de trânsito.

Gráfico 04: Tipos e Números de Multas Reincidentes do 1º trimestre



Fonte: Empresa em estudo adaptado pelo autor. (2013)

A tratativa para este problema encontrado foi sugerir a empresa tomar providências mais sérias em relação à reincidência de multas. Os funcionários reincidentes eram chamados à gestão de frotas e conforme a gravidade da infração seriam comunicados e assinariam um documento no qual declaravam, que após ter recebido treinamentos de direção defensiva e ser conhecedor do CTB, ainda teriam cometido infrações de natureza que eram especificadas no tal documento. Foi sugerido enviar uma cópia deste documento para o gestor imediato o qual ficaria responsável pelo controle de multas de sua equipe, uma via seria juntada em uma pasta, a qual ficaria para o controle do RH e outra via seria enviada à frota e a segurança no trabalho a fim de tomarem conhecimento e as devidas providências.

Este modelo foi sugerido para evitar que a somatória dos pontos não ultrapassasse o limite exigido pela lei, evitando assim que a empresa desligasse o funcionário por justa causa, uma vez que a lei assegura a empresa de tomar esta postura. O que não seria interessante para nenhuma das partes, uma vez que o funcionário perde seu emprego e a empresa além de perder o

profissional, ainda tem que arcar com custos de contratação e treinamento de um novo funcionário.

4.2 Análise dos acidentes

Outro dado preocupante foi o número de cinco acidentes da regional sul, a qual foi responsável, segundo os dados coletados do primeiro trimestre, em 45% do número de acidentes.

A equipe de funcionários do Rio Grande do Sul, infelizmente mais uma vez, foi a primeira responsável por este número alto de acidentes causados. No total foram três acidentes ocorridos no estado, já em Santa Catarina foram dois e no Paraná não houve nenhum acidente.

Quadro 03: Número de acidentes do 1º trimestre

NÚMERO DE ACIDENTES NO 1º SEMESTRE DE 2013 - REGIONAL SUL					
REGIONAL	FUNCIONARIOS	JAN	FEV	MAR	TOTAL
CENTRO-OESTE	65	00	00	01	01
NORTE	58	00	01	00	01
NORDESTE	86	01	00	01	02
SUDESTE	130	00	01	01	02
SUL	72	03	02	00	05

Fonte: Empresa em estudo adaptado pelo autor. (2013)

Neste primeiro trimestre houve um acidente com afastamento das atividades do funcionário por mais de quarenta dias. Levantado sobre a responsabilidade deste acidente, a pesquisa revelou que o culpado não fora o funcionário da empresa e sim o outro condutor que furou um sinal e veio a colidir na lateral do veículo da empresa estudada. Entretanto ao analisar os dados dos outros quatro acidentes, que não houve afastamento de funcionários, a pesquisa revelou que a responsabilidade foi de funcionários da empresa e infelizmente ocasionados pelo excesso de velocidade. Problema esse, conforme já relatado acima, muito debatido nos treinamentos realizados.

Ao final do primeiro semestre, verificou-se que a regional ainda teve mais cinco acidentes totalizando dez acidentes no período. Apesar do número do segundo trimestre ser igual ao do primeiro trimestre, um dado importante foi revelado conforme tabela abaixo :

Tabela 01: Número e Culpa dos acidentes do 1º semestre

MÊS	ACIDENTES	CULPADOS	NÃO CULPADOS
JANEIRO	03	02	01
FEVEREIRO	02	02	00
MARÇO	00	00	00
ABRIL	02	01	01
MAIO	02	00	02
JUNHO	01	00	01

Fonte: Empresa em estudo adaptado pelo autor. (2013)

Os números foram classificados em CULPADOS os causados pelos funcionários da empresa e os NÃO CULPADOS ocasionados por outros condutores de veículos que vieram a colidir com os veículos da empresa estudadas. Nota-se que no segundo trimestre, o número de CULPADOS dos funcionários da empresa ficou em somente uma situação sendo esta ocorrida na equipe do estado do Paraná, exatamente a última equipe em receber o treinamento de direção defensiva. O que leva a entender que o treinamento também obteve sucesso neste contexto.

Através da Engenharia da Segurança no Trabalho foram propostas algumas iniciativas entre elas a utilização de apresentações de temas ligados ao trânsito e ao ato seguro de dirigir. Foram montadas algumas apresentações específicas e dirigidas aos funcionários numa linguagem com foco na função e a atividade diária dos vendedores com os alguns temas relevantes entre eles, a importância do uso do cinto de segurança, o não uso do telefone celular enquanto dirige, o que o excesso de velocidade pode causar, etc. Foi firmado também um compromisso com os gestores das equipes em que seria destinado um espaço em suas reuniões semanais para tratar de um assunto envolvendo temas relacionados à segurança dos funcionários.

Prosseguindo no andamento da pesquisa iniciou-se a observação no campo juntamente com os funcionários da equipe de vendas que tinham se envolvido em acidentes e todos os condutores de veículos que tinham sido

notificados por cometerem infrações a fim de entender o porquê de estar ocorrendo tantas falhas.

Tendo como principio a pesquisa levantou que a jornada do vendedor iniciava às sete horas da manhã e finalizava às dezesseis horas. Combinando com o horário em que o sistema encerrava a transmissão de dados, para que a logística começasse a processar as notas e transmitir os dados para a receita estadual liberar as notas fiscais eletrônicas e assim poder faturar os pedidos e separar as cargas nos caminhões para que os mesmos fossem entregues no dia seguinte.

Observou-se que ao iniciar a rotina diária os vendedores, estes precisavam se locomover de suas residências até a empresa para uma reunião matinal que se iniciava às sete horas, a qual tinha como foco a verificação do planejamento diário de cada vendedor, além de passar informações gerenciais à equipe de venda.

Um problema encontrado foi que, por causa de muitos vendedores morarem longe da empresa. o tempo gasto neste deslocamento era considerável, alguns levavam mais de uma hora.

Geralmente estas matinais tinham um tempo de uma a duas horas, dependendo dos assuntos abordados de modo que o vendedor muitas vezes era liberado para o atendimento aos clientes às nove horas. Outro problema encontrado é que por muitas rotas estarem longe do local da reunião novamente os vendedores gastavam muito tempo para começar o atendimento aos clientes de sua base.

Foi verificado no sistema que muitos pedidos começavam a serem lançados a partir das dez horas da manhã, levando-se a conclusão que alguns vendedores gastavam uma hora para deslocamento do local de reunião para a sua rota de venda.

Verificou-se ainda que muitos tinham suas residências longe das suas rotas de trabalho gerando mais deslocamentos, gastando mais tempo e combustível para retornarem, após o dia de trabalho.

Depois de levantados todos os problemas começou-se o alinhamento com a ajuda do sistema. Foram mapeadas todas as rotas a fim de contemplar os vendedores para que ficassem próximos de suas residências. Como

existiam vendedores que moravam no mesmo bairro foi sugerido que estes ficassem em um bairro próximo e assim sucessivamente.

Outra medida tomada foi a de mudar o horário das reuniões que passou a ser a tarde, depois das dezesseis horas, deste modo os vendedores iniciavam seu trabalho direto na rota, começando a lançar os pedidos na primeira hora do dia melhorando muito na captação e faturamento dos pedidos pela logística.

Foi informado a todos os vendedores que, se por ventura não conseguissem atender todos os clientes durante a sua rotina diária, o mesmo deveria retornar à empresa e realizar contato telefônico com o cliente. Com essa flexibilização, o vendedor não precisaria apressar o tempo de atendimento na rota e conseqüentemente não aumentaria a velocidade do veículo para vencer sua rotina diária.

Com estas ações ao final do terceiro trimestre os números de acidentes e multas da empresa foram os seguintes conforme a tabela:

Tabela 2 – Número de acidentes e Multas-3º trimestre 2013

MÊS	ACIDENTES	MULTAS
JULHO	01	01
AGOSTO	03	00
SETEMBRO	02	01

Fonte: Empresa Estudada (2013)

Apesar do número de acidentes do terceiro trimestre ser maior do que os números dos seis primeiros meses, conforme visto na tabela acima, é importante ressaltar que nenhum dos acidentes ocorridos foi por culpa dos funcionários da empresa. E as multas que foram de duas infrações poderiam ser evitadas por parte dos funcionários. Sendo a primeira pelo extintor vencido e a segunda por uma lanterna queimada, ambas de natureza grave.

Visto isto, entendeu-se que precisava de um acompanhamento melhor. Então foi aplicado, de maneira bem simples, através de informativos

repassados à equipe, uma vez por semana, informações sobre a manutenção veicular e também a importância de se fazer um *check-list*.

Um sinal de alerta, ao se fazer o levantamento com esse *check-list*, foi o de perceber pela parte dos funcionários, que seis estavam com suas carteiras de habilitação vencidas, outros oito não tinham retirado o documento referente ao ano de 2013 na frota, seis estavam com lanternas e piscas queimados e treze com extintores vencidos. Estas manutenções têm valores irrisórios se comparadas aos valores de suas infrações. O pior mesmo é que se acumuladas, acabam sendo punidos com a perda da carteira de habilitação, conseqüentemente a empresa tendo que desligar o funcionário porque este fica suspenso e perde o direito de dirigir impossibilitando assim, o seu trabalho uma vez que depende de sua CNH para desempenhar sua função.

O *check-list* veicular proposto foi instituído como sendo de uso obrigatório pelos funcionários da empresa e sua aplicação considerada de suma importância para o processo, pois pode fornecer um passo a passo de *check* para o condutor, quanto ao estado do veículo. Os funcionários foram orientados a fazer periodicamente, na primeira semana de cada mês, esta avaliação dos itens de segurança do carro. Sendo que para os itens não conformes, o condutor deve procurar resolver o problema dando a tratativa adequada para cada situação.

O formulário do *check-list veicular* deveria ser utilizado por um período de três meses e após seria vistado pelo funcionário e pelo seu gestor imediato, encaminhando para o responsável pela frota da empresa para arquivar no histórico de cada análise.

Um exemplo de como o *check-list* ajudou foi ao se fazer um levantamento sobre estado de conservação dos pneus dos veículos. Muitos motoristas da equipe desconheciam a informação, de que era possível saber o momento para realizar a troca dos pneus de um carro. E essa informação está contida no próprio pneu.

A engenharia da segurança no trabalho resolveu fazer um treinamento em que foi mostrado para a equipe que existe uma marcação TWI (Indicador de Desgaste da Banda de Rodagem) que indica o desgaste máximo admitido e que esse desgaste era limitado pelo Código Nacional de Trânsito que determina que a profundidade mínima nos sulcos de um pneu não seja inferior

a 1,6 mm, medido da base do sulco a parte mais externa da banda de rodagem. A profundidade mínima é exigida de modo a garantir a remoção da película de água sobre a banda de rodagem, além de permitir a dirigibilidade e o controle do veículo. Abaixo dessa especificação o pneu terá dificuldade de expelir impurezas e água acumuladas sobre a pista.

Foi criada uma campanha denominada de Férias Seguras, no intuito de no período de férias de cada funcionário, e este poder continuar com a prevenção de multas e acidentes, uma vez que os veículos da empresa ficam de posse dos funcionários, em forma de benefício. Esta campanha propôs que o uso dos veículos continuasse seguindo algumas regras, como por exemplo, de forma prudente, os motoristas deveriam utilizar o cinto em todos os ocupantes dos veículos, não ingerir bebida alcoólica, praticar direção defensiva, revisar o veículo, transportar crianças e animais de forma adequada, cuidar do meio ambiente tendo uma sacola de lixo no seu veículo, etc.

Ao final do quarto trimestre foi extraído para compilar os dados e segue o encontrado na tabela abaixo:

Tabela 2 – Número de acidentes e Multas

MÊS	ACIDENTES	MULTAS
OUTUBRO	00	02
NOVEMBRO	00	02
DEZEMBRO	00	00

Fonte: Empresa Estudada (2013)

Ao verificar o número de infrações e de acidentes no quarto trimestre verificou-se que, por mais uma vez, a equipe recebeu multas de trânsito nos meses de outubro e de novembro de 2013. Mas no mês de dezembro esse número foi zerado. Devido à peculiaridade que o mês de dezembro representa em uma organização comercial, por ser um período de maior número de vendas de todas as equipes comerciais e considerado atípico por causa da agitação na área comercial, foi considerado um ganho nos índices pela presente pesquisa e pela empresa onde a pesquisa foi desenvolvida.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo geral identificar formas para a redução de incidentes e acidentes de trânsito em uma equipe de vendas da regional sul de uma empresa brasileira. Para alcançá-lo foram estabelecidos objetivos específicos. Ao responder os objetivos específicos propostos, pode-se perceber que o objetivo geral da pesquisa foi atingido.

O primeiro objetivo específico elencado foi levantar o número de infrações e de acidentes ocorridos no trânsito, no período compreendido entre janeiro e dezembro de 2013. Os números foram divididos por trimestres para melhor compreensão do estudo, realizado através da engenharia da segurança no trabalho para a redução dos números de multas e acidentes da equipe analisada.

O segundo objetivo proposto foi o de Identificar se existiam funcionários reincidentes na equipe no período estudado. Conforme dados obtidos pela empresa estudada verificou-se que existiam e eram números consideráveis de multas. Foi sugerida uma tratativa a este assunto para tentar acabar com a reincidência na equipe de funcionários, conforme já relatado.

O terceiro objetivo específico elencado foi o de elaborar treinamentos a fim de diminuir os números de infrações e acidentes da equipe de vendas. Como descrito ao longo da pesquisa foram diversas formas propostas e acatadas pela empresa, que deram resultados, segundo os números finais onde no último mês, o de dezembro de 2013, a equipe conseguiu zerar os indicadores de multas e acidentes de trânsito.

Com isto, conclui-se que é possível reduzir o número de multas e de acidentes de trânsito através de treinamentos, qualificação, acompanhamento, controle de dados e mudança no comportamento dos funcionários. Estes procedimentos aumentam significativamente a segurança no trabalho, pois observou-se que tais atividades reduziram significativamente os indicadores de multas e acidentes de trânsito, aumentando a segurança dos trabalhadores que desempenham as atividades acima descritas.

A participação dos funcionários foi fundamental no processo uma vez que responderam positivamente cada proposta idealizada pela Engenharia da Segurança no Trabalho, contidas nesta pesquisa.

REFERENCIAS

Barsa. **Breve história dos transportes**. Editorial Barsa 2014 Pesquisas. disponível em <http://www.encyclopediabarsa.com.br/>. Acesso em 31/01/14.

BRASIL. **Lei 12.760, de 20 de dezembro de 2012 Código de trânsito Brasileiro** disponível em <http://www.legislação.planalto.gov.br>. Acesso em 01/02/14.

BRASIL. **Lei 9.602 de 21 de janeiro de 1998. Código de trânsito Brasileiro** disponível em <http://www.legislação.planalto.gov.br>. Acesso em 01/02/14.

BRASIL. **Ministério da Saúde** disponível em <http://portalsaude.saude.gov.br/>. Acesso em 01/02/14.

BRASIL. **Resolução 439/2013 Código de trânsito Brasileiro** disponível em <http://www.legislação.planalto.gov.br>. Acesso em 01/02/14.

CEBELA- **Centro Brasileiro de Estudos Latino Americanos** http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf Acesso em 31/01/2014.

CLUBEAUTOMOTOR. **História do Automóvel no Mundo**. Disponível em <http://www.clubeautomotor.com>. Acesso em 31/01/14.

CONTRAN **Conselho Nacional de Trânsito** disponível em <http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes.shtml>. Acesso em 02/01/14.

CHIAVENATO, IDALBERTO. **Gestão de pessoas: O novo papel dos recursos humanos nas organizações**. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

CURIA, CESPEDES E NICOLETTI- **Segurança e Medicina no Trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2012.

DENATRAN **Departamento Nacional de Trânsito** Disponível em: http://www.detran.ba.gov.br/noticias/DIRECAO_DEFENSIVA.pdf Acesso em 02/02/2014.

DETRAN-PR **Departamento de Trânsito do Paraná**. Disponível em <http://www.detran.pr.gov.br/>. Acesso em 02/01/14.

DATASUS **Departamento de Informática do SUS** disponível em <http://www2.datasus.gov.br/>. Acesso em 01/02/14.

Eckermann, Erik. **Mundo História do Automóvel** . São Paulo. Ed SAE, p.14, 2001.

GOMES, Ordéli Savedra. **Código de Trânsito Brasileiro Comentado e Legislação Complementar - Atualizada até a Lei 12.760, de 20.12.2012 e Resolução 439/2013** - 8ª Edição Ed. Jurua, 2013.

Marconi, M.A. & Presotto, Z.M.N **Antropologia: uma introdução**. 7ª. ed. São Paulo. Atlas, 2010.

MARÍN, L; QUEIROZ, M. S. **A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral** Cadernos de Saúde Pública. Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 07-21, 2000.

Steinbruch, Fabio **Automóveis no Brasil - Marcas que o tempo não apaga** Ed. Alaude, 2010.