

FERRAMENTA DE AUTOAVALIAÇÃO EMPRESARIAL EM SEGURANÇA VIÁRIA

MANUAL DE REFERÊNCIA



cebds

Conselho Empresarial Brasileiro
para o Desenvolvimento Sustentável



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA





RETORNO MANTENHA A ESQUERDA

RETORNO MANTENHA A ESQUERDA

RETORNO A 500 m

RETORNO A 500 m



Ferramenta de Autoavaliação Empresarial em Segurança Viária – 2015
66p.

1. Segurança viária 2. Atividade de transporte 3. Acidentes de trânsito 4. Autoavaliação 5. Empresa 6. Colaborador

CEBDS – Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável
ONSV – OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária

Todos os direitos reservados. Os pedidos de autorização para reproduzir ou traduzir essa publicação – seja para venda ou distribuição não comercial- devem ser endereçados ao OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária.

As designações empregadas e a apresentação do material desta publicação não implicam a expressão de qualquer opinião por parte das realizadoras desse relatório quanto à situação legal de qualquer país, território, cidade, área ou de suas autoridades, ou à delimitação de suas fronteiras ou limites.

Todos os dados utilizados nesse relatório estão citados em fontes, expressas na Bibliografia ao final deste documento.

Todas as precauções razoáveis foram tomadas pelas realizadoras para verificar a informação contida nesta publicação. No entanto, o material, publicado é distribuído sem qualquer tipo de garantia, expressa ou implícita. A responsabilidade pela interpretação e uso do material recai sobre o leitor.

Em nenhum caso o CEBDS e o ONSV serão responsáveis por danos decorrentes de sua utilização.

Este manual foi publicado em nome do CEBDS e do ONSV, sob a coordenação da Câmara Temática de Mobilidade Sustentável do CEBDS (CT Mobi). Ainda que as empresas da CT Mobi tenham participado ativamente da idealização e elaboração de todo o projeto, toda e qualquer opinião aqui expressa não se vincula os seus posicionamentos.





PALAVRA DA PRESIDENTE CEBDS

Os acidentes de trânsito estão entre as principais causas de mortes prematuras ou lesões permanentes no Brasil. De acordo com o último levantamento da ONU (2010), o país estava em quarto lugar no ranking do número de mortes no trânsito no mundo, superado apenas por China, Índia e Nigéria. Estima-se que 10% das mortes ocorridas no trânsito – foram 42.266 em 2013 no Brasil – estejam relacionadas com o transporte corporativo e, por isso, entram na classificação de acidentes de trabalho.

A grandeza desses números e a consciência da importância de ação por parte do setor privado levaram o Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS) e o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária (ONSV) a produzirem o Manual de Boas Práticas em Segurança Viária e a inédita Ferramenta de Autoavaliação para acesso de todas as empresas interessadas.

O principal objetivo é o de desenvolver um modelo capaz de inverter a curva de impactos negativos da insegurança viária tanto para as empresas quanto para a sociedade. Além de reduzir o número de mortes e de lesões permanentes, as ações voltadas para melhorar a segurança viária trazem be-

nefícios para a performance da empresa – aumento de produtividade, redução de afastamento de colaboradores e de gastos com imprevistos, redução de acidentes ambientais com transporte de cargas perigosas, ambiente de trabalho mais saudável, entre outros.

O manual, produzido com a colaboração fundamental das empresas sob a coordenação da Câmara Temática de Mobilidade Sustentável do CEBDS, traz um diagnóstico preciso sobre o tema, com cases levantados no Brasil e no mundo e faz uma série de recomendações para redução de exposição ao risco. Partindo de práticas já implementadas em empresas, o projeto pretende apresentar oportunidades e desafios para a melhoria de práticas de segurança viária e redução da exposição ao risco que sejam exequíveis e realistas.

A ferramenta de segurança viária, com um formulário automatizado de autoavaliação que resulta na apresentação de um plano de ação para a redução da exposição ao risco por parte das empresas nos seus deslocamentos, terá acesso livre online, para que qualquer empresa no Brasil possa utilizá-la e; assim, melhorar as suas práticas de segurança viária. Pretendemos, assim, difundir a qualquer empresa interessada, a possibilidade de atuar em prol de um Brasil com estradas cada vez mais seguras.

Esperamos que este manual marque o início de um novo entendimento da responsabilidade e potencial de atuação do setor empresarial em temas tão importantes para todos nós – melhorar o *status* da segurança viária no país é impactar diretamente na sustentabilidade social, ambiental e econômica. Tudo a que nos propomos trabalhar e alavancar para um Brasil mais sustentável.

Tenham uma boa leitura.

Marina Grossi
Presidente CEBDS

PALAVRA DO PRESIDENTE

ONSV

Neste momento tão complexo para o país e, por consequência, para as empresas dos mais diversos segmentos – em razão do cenário marcado pela indefinição político-econômica, pela ampliação dos custos com impacto na cadeia da produção e consumo, o lançamento desse Manual, intitulado “Ferramenta de Autoavaliação empresarial em Segurança Viária”, se constitui em um verdadeiro marco para irmos além do discurso e colhermos resultados efetivos com as boas práticas que devem nortear a segurança viária nas empresas, tendo como objetivos principais a sustentabilidade e a proteção à vida.

A ferramenta tem o desafio de ser muito mais que um simples guia que reúne iniciativas-modelo, sua contribuição social está alicerçada na proposta de uma nova visão sobre o conceito de segurança viária nas empresas e que precisa ser traduzida em novos valores agregados, uma vez que se aplica a empresas de todos os portes e ramos de atuação.

Neste Manual, as empresas vão encontrar uma espécie de “consultoria gratuita” para dar passos definitivos na prevenção de acidentes, envolvendo cargas e deslocamentos de equipes. Todas as orientações e experiências reunidas rumam no sentido de

avancar ganhos econômicos e produtivos com a redução dos acidentes. E, neste caso, vale destacar que a publicação será ferramenta importante de consulta para qualquer empresa, pois nenhum negócio pode estar isento de promover deslocamentos de equipes ou cargas/mercadorias.

Repensar o transporte nas empresas exige uma visão multifacetada, que transpõe temas como custos com combustíveis, problemas e prazos de logística, envolvendo entregas, acompanhamento e destino final. Os deslocamentos gerados pelas atividades empresariais não se limitam à distribuição de produtos, estão presentes nas atividades administrativas, comerciais e em todas as outras, pois mesmo a pé, os colaboradores estão expostos ao risco e podem agir de forma preventiva para mitiga-los.

Quando o OBSERVATÓRIO e o CEBDS uniram esforços neste projeto, ao longo do primeiro semestre de 2015, tinham convicção de que a partir dele poderiam mapear contribuições significativas para impulsionar as conquistas com a redução da accidentalidade.

Essa cooperação técnica entre as duas entidades abre novos horizontes para as empresas, que poderão fazer a releitura dos seus processos internos relacionados à Segurança Viária, identificar espaços que necessitam de intervenções e promover as melhorias necessárias, reduzindo efetivamente os seus custos e impactos sociais resultantes dos acidentes.

De forma particular para o OBSERVATÓRIO, essa iniciativa tem ainda a vantagem de outros benefícios associados para setores sociais como (Previdência e Saúde, entre outros), basta lembrarmos que grande parte dos acidentes de trânsito se configura em acidente de trabalho.

Não por acaso que o Manual tem seu lançamento, nesta ocasião especial, durante a 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, em 18 e 19 de novembro, em Brasília. Também sob o slogan Tempos de Resultados. São essas conquistas: resultados para as empresas e para a sociedade que almejamos.

José Aurelio Ramalho

Diretor-presidente do ONSV (OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária)



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
A CTMobi	10
O ONSV	11
Histórico da iniciativa	12
Objetivos do manual	14
Estrutura do manual	15
2. A SITUAÇÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA	18
Dados globais e a Década Mundial de Ações para a Segurança Viária	18
Dados nacionais	19
Brasil - Relatório Global de Segurança Viária (OMS - 2015)	20
Estatísticas Regionais - 2013	22
3. A GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA NAS EMPRESAS	26
Por que é necessário? Benefícios associados	26
Estrutura necessária/pilares	27
4. CASES DE SUCESSO	30
Cases nacionais	30
Cases internacionais	44
Alguns impactos positivos de medidas	51
5. APRESENTAÇÃO DA FERRAMENTA ONSV-CEBDS DE SEGURANÇA VIÁRIA	56
A ferramenta	56
Concepção	57
Orientações para a utilização da ferramenta de autoavaliação	59
Relação com a ISO 39.001 – Sistemas de Gestão da Segurança Viária	60
AGRADECIMENTOS	62
BIBLIOGRAFIA	64

1

INTRODUÇÃO

A CTMobi

Câmara Temática de Mobilidade Sustentável

A logística é uma parte fundamental do processo de qualquer empresa. Desde a dinâmica de contato com fornecedores até o escoamento final dos produtos.

Uma malha multimodal com grande alcance, de boa qualidade e de livre circulação, é fator fundamental para o funcionamento dessa dinâmica.

As questões da sustentabilidade, contudo, vão além disso: a grande dependência do modal rodoviário (no caso brasileiro), rodovias longe de um estado razoável de conservação e as dimensões continentais do país implicam em uma rede saturada, ineficiente e de grandes emissões de gases de efeito estufa.

O cenário de mobilidade urbana não é muito distinto. O aglomerado urbano, a falta de planejamento das vias e de distribuição espacial nos grandes centros e até a elevação

do poder de compra do cidadão brasileiro vêm transformando, de médias cidades a megalópoles, em um ambiente caótico para o deslocamento.

Os impactos das atividades de transporte para os cidadãos e para as empresas têm sido elevados, assim como os registros recordes de congestionamentos.

Nesses dois ambientes, da necessidade de tornar sustentável e eficiente a rede logística e da mobilidade urbana, a Câmara Temática de Mobilidade Sustentável tem como foco articular as possíveis soluções empresariais às dificuldades postas em prol de uma mobilidade multimodal e frota eficientes, limpas e seguras.

Governança (06/2015 – 06/2017)

Felipe Salgado (Ipiranga) - **Presidente**
Ricardo Kenzo (Siemens) - **Vice-Presidente**
Mônica Guerra Rocha (CEBDS) - **Coordenação**

O ONSV

O ONSV (OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária) é uma organização não governamental, sem fins lucrativos, totalmente dedicada a desenvolver ações que contribuam de maneira efetiva para a diminuição do elevado número de acidentes no trânsito no nosso país, que vitimam quase meio milhão de pessoas todos os anos, entre mortos, feridos e inválidos em caráter permanente.

Com o objetivo de mobilizar toda a sociedade em prol de um trânsito mais seguro, o OBSERVATÓRIO é reconhecido pelo Ministério da Justiça como uma Organização

da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), atuando muito mais do que um órgão consultivo, pois não se limita aos aconselhamentos e/ou à emissão de pareceres. O OBSERVATÓRIO é, na verdade, um órgão de inteligência que, por meio de educação, pesquisa, planejamento e informação, promove e executa os subsídios técnicos necessários ao convívio harmônico entre pessoas, veículos e vias.

Governança

José Aurelio Ramalho - **Presidente**
Mauro Gil Meger - **Vice-Presidente**
Paulo Guimarães - **Diretor Técnico**

Mais do que um órgão consultivo, o OBSERVATÓRIO é um agente catalisador da sociedade.

VISÃO

Ser um agente catalisador da sociedade brasileira na gestão da segurança viária e veicular.

VALORES

Promover os subsídios técnicos necessários para o desenvolvimento seguro do trânsito em prol do cidadão, por meio de estudos e pesquisas, dados e informação, educação e advocacy.

MISSÃO

Imparcialidade
Integridade
Excelência
Transparência
Compromisso



HISTÓRICO DA INICIATIVA

Muitas empresas no Brasil, inclusive as que compõem o CEBDS (Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável), investem em programas e projetos na promoção de uma cultura de prevenção interna e redução da exposição ao risco em deslocamentos a serviço, tanto de cargas quanto de pessoas. O tema foi levantado dentro da CT Mobi (Câmara Temática de Mobilidade Sustentável) e foi observada a responsabilidade que o setor corporativo detém junto às práticas de mobilidade no Brasil, uma vez que os deslocamentos a serviço representam uma parcela importante do transporte nacional e contribuem muito para os índices de sinistros e fatalidades.

As consequências dos acidentes de trânsito afetam direta e indiretamente o setor privado, o meio ambiente e a sociedade, e, suas consequências sociais, econômicas e de saúde pública impactam significativamente os resultados das empresas e da sociedade.

Nesse sentido, as empresas CT Mobi viram uma oportunidade de desenvolver um es-

tudo que possibilitasse outras empresas absorverem práticas de prevenção e redução de risco, através de uma ferramenta colaborativa de autoavaliação.

Para o desenvolvimento do conteúdo da ferramenta, coleção, apresentação, e compilação de boas práticas, seria conveniente a contribuição de uma instituição com amplo conhecimento no tema. Assim nasce a parceria entre o CEBDS e o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária (ONSV) que, sendo reconhecidamente uma das instituições que mais desenvolve trabalhos sobre o tema, com resultados e projetos expressivos, se apresentou como referência para esse trabalho.

A cooperação das instituições, em sinergia com suas expertises e capacitações, objetivam uma contribuição social e empresarial para o país de forma colaborativa e graciosamente disponibilizada para instituições públicas e privadas. É consenso entre as instituições a importância e a relevância dos aspectos relacionados com segurança viária em todas as cadeias de processos brasileiras.





OBJETIVOS DO MANUAL

Os acidentes de trânsito têm figurado como uma das principais causas de anos potenciais de vida perdidos, seja por meio de mortes no trânsito ou lesões permanentes. No mais recente relatório da OMS (Organização Mundial de Saúde) sobre a situação da segurança viária no mundo, baseado em dados do ano de 2010, o Brasil estava em 4º lugar no ranking do número de mortes no trânsito no mundo, posicionando-se atrás apenas de China, Índia e Nigéria (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2013).

Em 2013, ano mais recente com informações disponíveis, o país registrou 42.266 mortes devido a acidentes de trânsito (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2014). Estimativas baseadas no DATASUS (Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde), indicam que cerca de 10% destas mortes são classificadas como acidente de trabalho.

A partir deste valor, possivelmente subestimado, pode-se ter uma ideia da importância de iniciativas em prol da segurança viária desempenhadas no meio corporativo, tanto com o intuito de garantir a segurança e o bem-estar dos colaboradores, quanto com o compromisso de não gerar impactos ne-

gativos para a sociedade na qual a organização está inserida.

Fundamentado na importância do papel das organizações na disseminação de boas práticas de segurança viária, o presente documento traz, sob a forma de um manual, um resumo das principais práticas no tema em organizações do Segundo Setor, nos âmbitos nacional e internacional. O objetivo aqui é inspirar as organizações para uma autoavaliação e trabalho no desenvolvimento ou aprimoramento de uma cultura de segurança viária. Para isto, este manual traz uma série de dados, relatos de casos de sucesso e outras informações que podem ser úteis para alavancar mudanças na forma de tratar o tema nas organizações.

Ademais do benefício social gerado por ações/medidas de segurança viária, há o benefício para a saúde da organização, que tende a melhorar a sua produtividade, reduzir afastamentos de colaboradores, reduzir gastos com imprevistos (acidentes/incidentes) e criar um ambiente de trabalho com foco na integridade das pessoas. É a típica situação em que todas as partes envolvidas têm ganhos.



ESTRUTURA DO MANUAL

Este manual de referência está organizado a partir da seguinte lógica:

PARTE 1	Introdução
PARTE 2	A situação da segurança viária
PARTE 3	A gestão da segurança viária nas empresas
PARTE 4	Cases de sucesso
PARTE 5	Ferramenta CEBDS-ONSV de Segurança Viária

Parte 1 – Introdução: consiste em um breve relato desta iniciativa e na apresentação dos objetivos deste manual.

Parte 2 – A situação da segurança viária: são apresentados dados que chamam a atenção para o problema da falta de segurança viária em âmbito global. Posteriormente, é feito um recorte da situação brasileira.

Parte 3 – A gestão da segurança viária nas empresas: trata dos benefícios de ordem direta e indireta associados aos investimentos em segurança viária nas empresas, além de apresentar, sob a forma de diferentes domínios, a estrutura proposta neste manual para introduzir, desenvolver e/ou melhorar as condições de segurança das atividades empresariais.

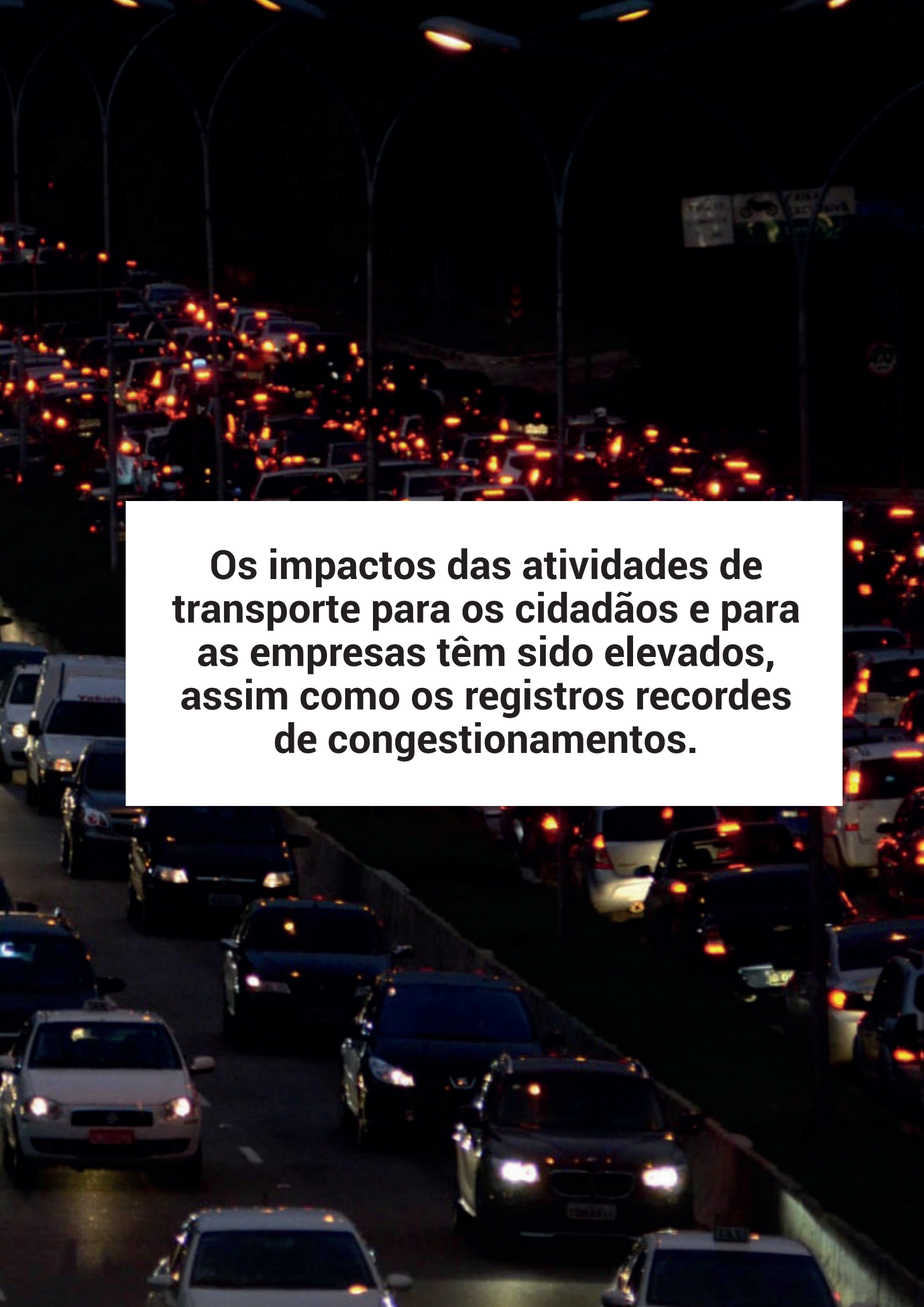
Parte 4 – *Cases* de sucesso: traz diversos exemplos de ações em prol da segurança viária em empresas que atuam no mercado brasileiro, as quais balizaram a elaboração da ferramenta de autoavaliação – com o intuito de expor iniciativas factíveis no contexto do país. Adicionalmente, alguns *cases* internacionais também são expostos, havendo um enfoque sobre a eficácia de

ações para redução da acidentalidade/mortalidade no trânsito, com base em dados de pesquisas em países de referência no tema. Cada iniciativa comentada na Parte 4 é associada a um ou mais domínios apresentados na Parte 3, de modo a auxiliar o leitor na busca de exemplos reais para a operacionalização da estrutura voltada para a segurança viária proposta.

Parte 5 – Ferramenta CEBDS-ONSV de segurança viária: apresenta-se a ferramenta de autoavaliação, cujo presente manual serve de complementação, desenvolvida e proposta pelas equipes de trabalho do CEBDS e ONSV em termos de sua concepção, utilidade e público-alvo. Há ainda algumas instruções mais diretas para a operação da ferramenta.

Posteriormente, a Parte 5 contém uma breve comparação dos princípios abordados na ferramenta ONSV-CEBDS de segurança viária e os princípios constantes na ISO 39.001 – Sistemas de Gestão da Segurança Viária. Por fim, no link bit.ly/FerramentaAutoAvaliacao está integralmente disponibilizada a estrutura construída para a ferramenta de autoavaliação que também pode ser acessada nos sites do ONSV e CEBDS.





Os impactos das atividades de transporte para os cidadãos e para as empresas têm sido elevados, assim como os registros recordes de congestionamentos.

2

A SITUAÇÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA

DADOS GLOBAIS E A DÉCADA MUNDIAL DE AÇÕES PARA A SEGURANÇA VIÁRIA

De acordo com a OMS (Organização Mundial de Saúde), atualmente morrem cerca de 1,24 milhão de pessoas por ano em razão dos acidentes de trânsito no mundo.

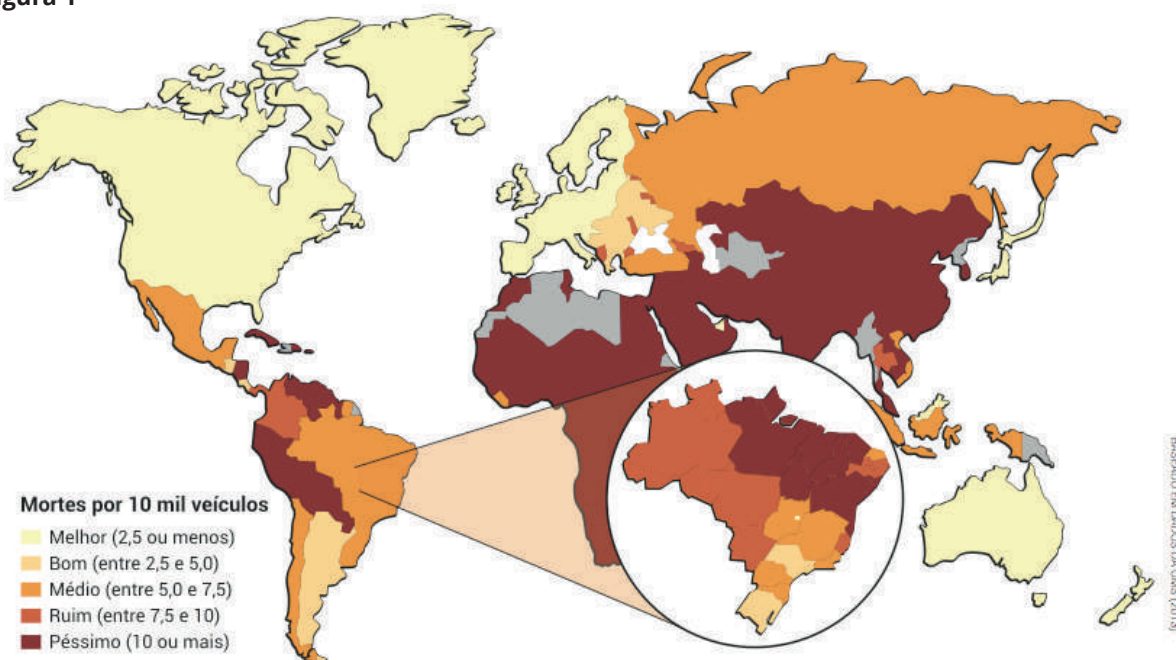
Com o objetivo de coordenar esforços globais e convocar os países para atuarem em prol da melhoria da segurança viária, a ONU decretou, em 2010, o período de 2011 a 2020 como a “Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito”.

A segurança no trânsito é fortemente influenciada pelo nível de desenvolvimento econômico e social: nos países menos desenvolvidos, as taxas de mortes por veículo e por quilômetro percorrido são, em geral, muito maiores que nos países mais desenvolvidos (FERRAZ et al., 2012). Os dados da Figura 1 mostram claramente esse fato, com o mapa

temático da situação mundial da segurança viária – em que fica nítida a relação com o contexto socioeconômico da região; ou seja, lugares menos desenvolvidos tendem a apresentar maiores taxas de mortalidade no trânsito.

O Brasil, um país de contrastes, apresenta performances bastante antagônicas, com alguns estados podendo ser comparados inclusive, a países europeus, com desempenho considerado bom; enquanto outros são semelhantes a países africanos em termos de segurança viária, com desempenho péssimo, como pode ser verificado no mapa.

Figura 1



DADOS NACIONAIS

O Brasil, apesar de despontar entre as maiores economias do mundo, ainda apresenta sérios problemas em diversos temas fundamentais, entre eles, no setor de transportes, com efeitos devastadores para a sociedade. Dentre esses efeitos, podemos citar os congestionamentos nas grandes metrópoles e principais eixos rodoviários e vários outros prejuízos, tais como poluição, tempo perdido, ineficiência produtiva, redução da qualidade de vida, entre outros.

Em uma visão mais sistêmica, considerando-se a interação inadequada entre os elementos do “sistema trânsito” (usuários – sejam eles condutores/passageiros de veículos ou pedestres/ciclistas, veículos e mesmo o ambiente), tem-se a consequência mais grave e indesejada: pessoas mortas ou feridas em acidentes de trânsito. O Brasil, após experimentar sucessivos aumentos no número de mortes no trânsito, apresentou uma leve redução nesse número, de acordo com as últi-

mas informações oficiais.

Houve redução de quase 6% no número de mortes no trânsito, em 2013, em comparação a 2012. Foram 42.266 mortes em 2013, contra 44.812 em 2012.

Nos primeiros anos da Década de Ação para Segurança no Trânsito, 2011 e 2012, houve um aumento de 3,6% no país (43.256 e 44.812 mortes, respectivamente). Em 2013, com a redução de 5,6%, 2.554 vidas foram salvas no trânsito.

Entretanto ainda, é necessário acompanhar a evolução em um período mais longo de tempo para então poder afirmar se o país realmente está avançando no rumo certo. A verdade ainda vigente é que o acidente de trânsito figura entre as principais causas de morte no país, concorrendo com agressões e doenças hipertensivas. O Brasil está muito distante dos níveis de segurança encontrados nos países mais desenvolvidos. Apesar de algumas iniciativas positivas, impactos de grande magnitude – geradores de grandes reduções na mortalidade e de mudanças drásticas de comportamento – ainda não são verificados.



BRASIL - RELATÓRIO GLOBAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (OMS - 2015)

⊕ Dados atualizados pelo OBSERVATÓRIO (ONSV)

População 2015: 204.450.649 • PIB per capita 2013: R\$25.655,37

ESTRUTURA INSTITUCIONAL

Agência líder	Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia de segurança rodoviária nacional	Sim
Financiamento para implementar a estratégia	Totalmente financiado
Meta de redução de fatalidade	Reduzir de 18 para 11 mortes por 100.000 habitantes (2004-2014)

VIAS SEGURAS E MOBILIDADE

Auditorias formais exigidas para os novos projetos de construção de estradas	Sim
Inspeções regulares da infraestrutura rodoviária existente	Sim
Políticas para promoção do transporte a pé e por bicicleta	Sim
Políticas para incentivar o transporte público	Sim
Políticas de segregação dos usuários da via e de proteção dos usuários vulneráveis	Subnacional

VEÍCULOS SEGUROS

Total de veículos registrados em 2015 - 1º Semestre ¹ ⊕	89 080 562
Carros e veículos leves de 4 rodas	58 972 258
Motorizados de 2 e 3 rodas	23 777 601
Caminhões pesados	2 624 480
Ônibus	955 763
Outros	2 750 460
Normas aplicadas aos veículos ²	
Padrão de impacto frontal	Sim
Controle de estabilidade eletrônico	Sim
Proteção dos pedestres	Não

¹ DENATRAN

² UNECE WP29

CUIDADOS PÓS-ACIDENTE

Sistema de vigilância no atendimento de emergência	Sim
Números de telefone de acesso de emergência	192
Permanente incapacitados devido a acidente	—

DADOS

Mortes no trânsito (2013) ⊕	42 266 ³
Mortes no trânsito (projeção ONSV 2014) ⊕	40 849
Mortes no trânsito - estimativa OMS 2013	46 935
Taxa por 100 000 habitantes - estimativa OMS 2013	23,4
Parcela do PIB gasta em acidentes de trânsito ⊕	1,0% ⁴

³ Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM). Definido como o período de tempo ilimitado seguinte acidente.

⁴ 2013, ONSV com base no Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA - 2005).

USUÁRIOS MAIS SEGUROS

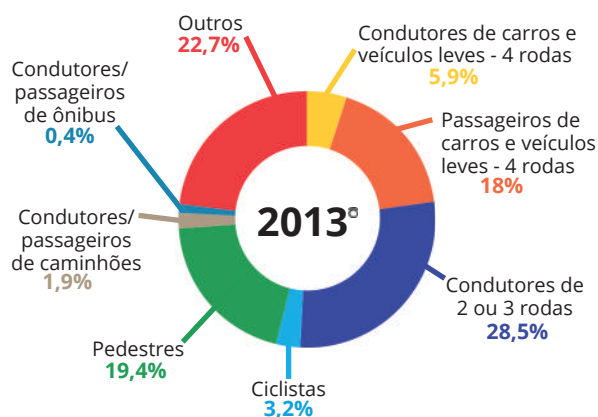
Lei nacional de limite de velocidade	Sim
Limite máximo de velocidade em vias urbanas	80 km/h ⁵
Limite máximo de velocidade em estradas (não pavimentadas)	60 km/h
Limite máximo de velocidade em rodovias (pavimentadas)	110 km/h
Autoridades locais podem modificar os limites	Sim
Esforço legal	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional proíbe dirigir embriagado (a)	Sim
Limite de concentração de álcool no sangue – população geral	0.00 g/dl
Limite de concentração de álcool no sangue – condutores jovens ou inexperientes	0.00 g/dl
Utilização do bafômetro em fiscalizações	Sim
Esforço legal	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% de mortes envolvendo álcool	NI
Lei para o uso obrigatório de capacete para motociclistas	Sim
Aplica-se a condutores e passageiros	Sim
Lei requer fixação do capacete	Sim
Lei contém padrões para o capacete	Sim
Esforço legal	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Taxa de utilização do capacete	83,4% de todos os pilotos ⁶
Lei nacional para o uso do cinto de segurança	Sim
Aplica-se aos ocupantes dos bancos dianteiros e traseiros	Sim
Esforço legal	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Taxa de utilização do cinto de segurança	79,4% dos bancos dianteiros ⁶ , 50,2% Bancos traseiros ⁶
Lei nacional para o uso de cadeirinhas para crianças	Sim
Restrições sobre crianças sentadas no banco da frente	Sim
Lei de dispositivos de retenção para crianças com base em	Idade
Esforço legal	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% de crianças que utilizam a cadeirinha	57% ⁷
Lei nacional sobre o uso do celular ao volante	Sim
Lei proíbe o uso de telefone ocupando as mãos	Sim
Lei também proíbe o uso de celular viva-voz	Não
Lei nacional sobre uso de drogas e direção	Sim

⁵ A velocidade pode ser aumentada até um limite especificado, em determinadas circunstâncias.

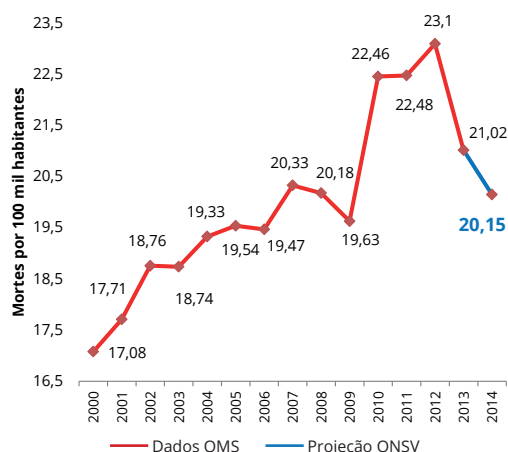
⁶ 2015, Pesquisa Nacional de Saúde (PNS-2013)

⁷ 2012, Safe Kids Brazil.

MORTES POR TIPO DE USUÁRIO









MORTES POR ANO



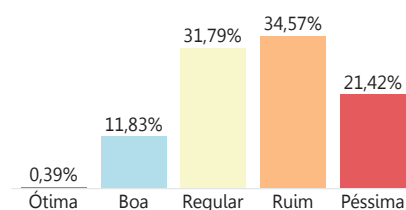
Dados da OMS, atualizados pelo ONSV.

ESTATÍSTICAS REGIONAIS - 2013







NORTE

População^a	17 milhões	450 municípios		
Frota^b	3,9 milhões	 48%	 45%	  5%
Mortes^c	3.451	 20,28	 8,69	(índices)
Custos (R\$)^d	4,19 bilhões			

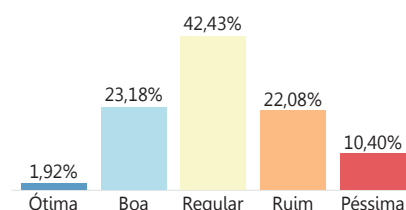
Condição das Rodovias^e









NORDESTE

População^a	56 milhões	1.794 municípios		
Frota^b	13 milhões	 43%	 50%	  5%
Mortes^c	12.743	 22,84	 9,63	(índices)
Custos (R\$)^d	15,47 bilhões			

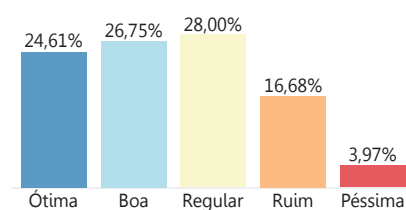
Condição das Rodovias^e









SUDESTE

População^a	84 milhões	1.668 municípios		
Frota^b	41 milhões	 21%	 73%	  5%
Mortes^c	14.605	 17,29	 3,53	(índices)
Custos (R\$)^d	17,56 bilhões			

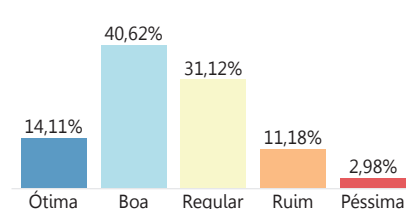
Condição das Rodovias^e









SUL

População^a	29 milhões	1.191 municípios		
Frota^b	16 milhões	 21%	 71%	  6%
Mortes^c	6.884	 23,91	 4,12	(índices)
Custos (R\$)^d	8,28 bilhões			

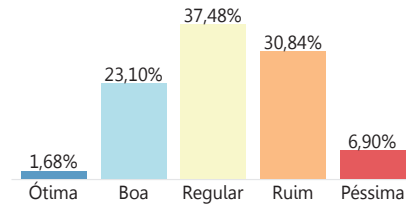
Condição das Rodovias^e



CENTRO-OESTE

População^a	15 milhões	467 municípios		
Frota^b	7,5 milhões	 30%	 62%	  5%
Mortes^c	4.583	 30,57	 6,06	(índices)
Custos (R\$)^d	5,56 bilhões			

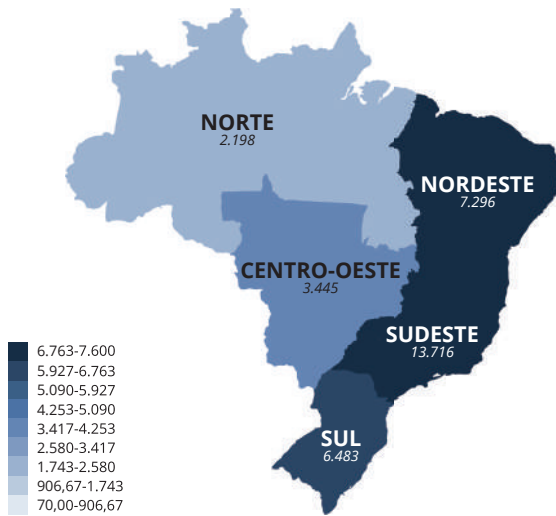
Condição das Rodovias^e



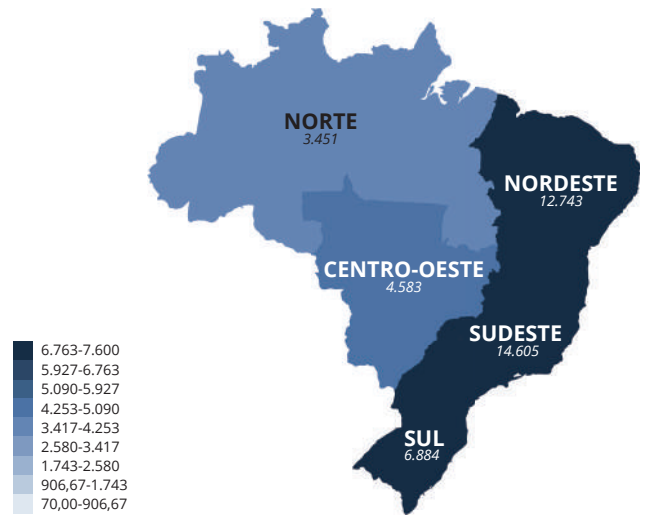
^a IBGE • ^b DENATRAN • ^c DATASUS • ^d ONSV, com base no IPEA • ^e CNT

MORTES POR ANO

2003

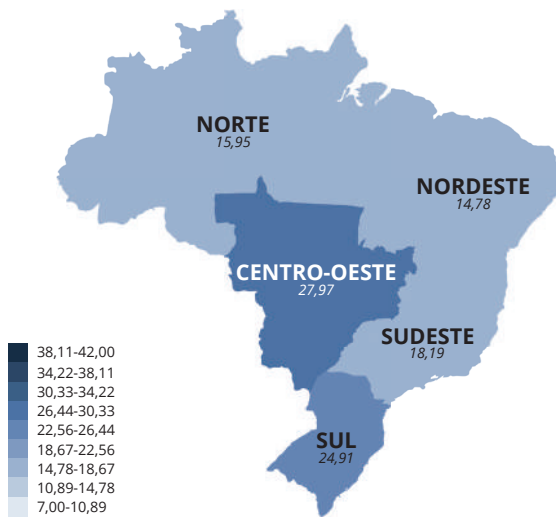


2013

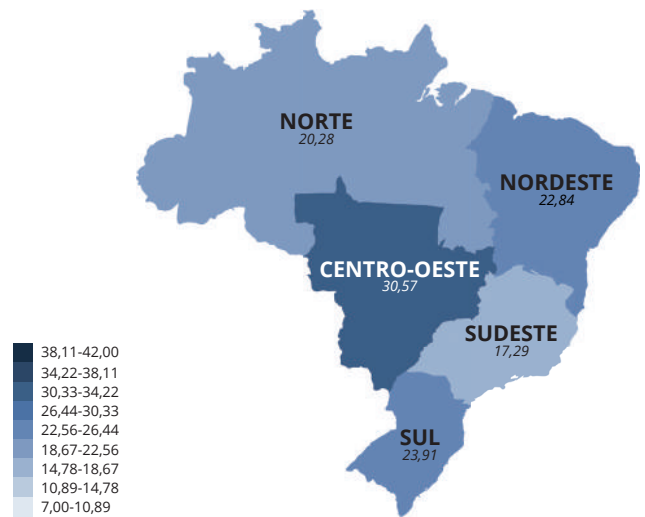


MORTES/POPULAÇÃO (índice)

2003

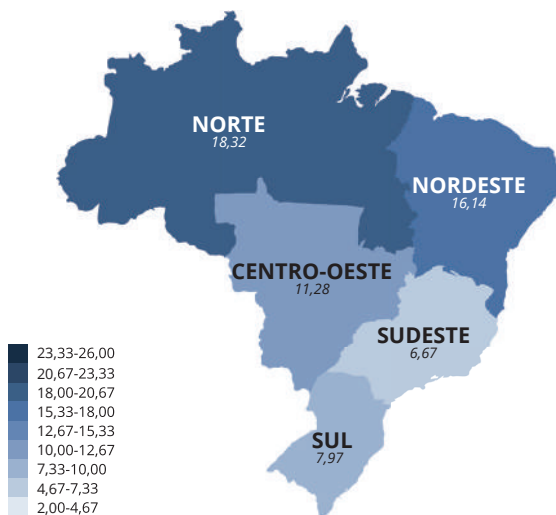


2013

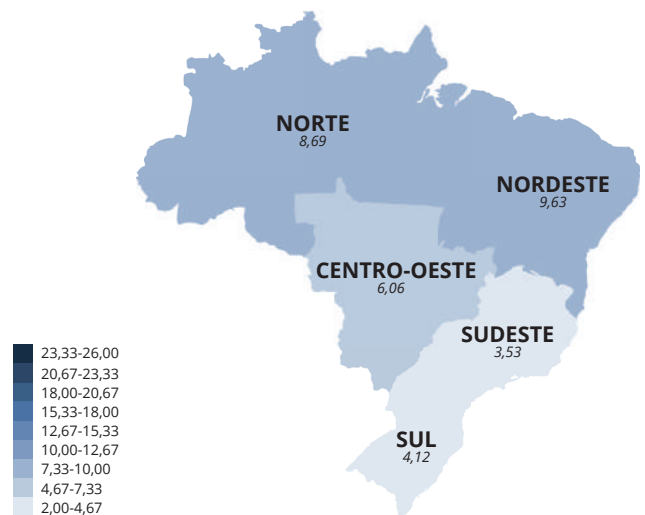


MORTES/FROTA (índice)

2003



2013



O Brasil está muito distante dos níveis de segurança encontrados nos países mais desenvolvidos.





3

A GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA NAS EMPRESAS

POR QUE É NECESSÁRIO?

Benefícios associados

Os benefícios de se investir em medidas/ações de segurança viária no ambiente organizacional já é consenso internacional. O ETSC (European Transport Safety Council), em seu projeto PRAISE, que trata de segurança viária no trabalho, enumerou uma série de benefícios diretos com base na experiência europeia (ETSC, 2011), além de outros aspectos também elencados:

- Redução dos custos relacionados às atividades de transporte da organização;
- Redução de afastamentos ocasionados por acidentes de trânsito;
- Maior confiabilidade na prestação do serviço de transporte aliada à redução dos custos associados ao replanejamento das atividades devido a imprevistos;
- Redução de problemas de saúde associados ao desempenho das atividades laborais;
- Redução da quantidade de veículos da frota fora de operação devido a reparos/manutenção;
- Redução da perda de carga;
- Redução de processos e disputas judiciais;
- Redução do *stress*;
- Melhoria do ambiente de trabalho.

Enfim, há inúmeros benefícios de ordem direta e indireta gerados por investimentos em segurança viária nas atividades profissionais. A iniciativa de expor, discutir e incentivar medidas em prol da segurança viária nas organizações é um passo estratégico, pois muitas vezes a organização pode constituir a única ponte entre o colaborador e a disseminação de uma cultura de segurança viária.

Os efeitos deste processo de conscientização vão além do ambiente da organização, tendo em vista que são uma contribuição para um “transitar” mais responsável – um benefício para todo o sistema de transporte; e em uma visão mais ampla, um benefício social. Ainda, muitas das orientações recebidas no

ambiente profissional são potencialmente aplicáveis no dia-a-dia deste colaborador, na sua convivência familiar, iniciando uma

mudança de paradigma de médio/longo prazo em relação à cultura de segurança viária no país.

ESTRUTURA NECESSÁRIA/PILARES

Por meio de um conjunto de domínios referentes aos setores de uma empresa que podem possuir atividades ou responsabilidades relacionadas à segurança viária, este documento apresenta os principais elementos capazes de proporcionar a estrutura necessária para tratar a questão da segurança viária internamente na organização.

Os domínios foram estabelecidos pelas equipes de trabalho do CEBDS e ONSV, além da participação de representantes do setor empresarial. Tais domínios são posteriormente detalhados, em termos de subdomínios, quando da apresentação da ferramenta de autoavaliação proposta ao final do manual.

SC

Seleção e capacitação: a etapa de seleção de um colaborador é o primeiro passo para enfatizar a preocupação em relação à segurança viária no desempenho das atividades de uma organização, a qual pode ser reforçada por atividades de capacitação ao longo da carreira desse colaborador.

PRH

Práticas de RH: os departamentos de recursos humanos das empresas são responsáveis por um conjunto de tarefas que possuem estreita relação com a consolidação de uma cultura de segurança viária, atuando na formulação de políticas organizacionais referentes ao tema ao devido controle sobre o cumprimento das determinações por parte dos colaboradores.

MC

Monitoramento e controle: alguns procedimentos, associados a certa disponibilidade de instrumentação adequada, são capazes de promover o monitoramento do comportamento dos colaboradores no que diz respeito ao princípio de zelar pela segurança viária em suas atividades, de estimular a prevenção, de possibilitar a adequada quantificação dos problemas, de permitir o controle do impacto de iniciativas implementadas na empresa e, finalmente, de auxiliar no planejamento de intervenções no futuro.

EP

Equipamentos de proteção: a utilização de equipamentos de proteção durante as atividades de transporte é fator fundamental na garantia pela integridade física dos colaboradores em caso de ocorrência de acidente, de modo que seu caráter deve ser compulsório.

PRE

Plano de resposta e emergência: os colaboradores devem estar preparados para responder a situações de emergência, pois o desempenho nesta etapa é fator decisivo para a gravidade da consequência de um acidente de trânsito.

PPA

Procedimentos no pós-acidente: quando não for possível evitar a ocorrência de um evento de acidente, deve-se atuar em uma etapa posterior, de forma a tentar minimizar as consequências do ocorrido e trabalhar objetivamente para evitar que novos eventos ocorram.

EV

Escolha do veículo: utilizar um veículo adequado à atividade de transporte e em condições adequadas de segurança é um requisito que deve ser observado, uma vez que medidas de segurança veicular fazem parte de um escopo bastante tangível de ações de prevenção que podem ser implementadas por uma organização.

AS

Atuação Social: Este manual de referência também traz algumas iniciativas orientadas para a questão social, ou seja, seus efeitos não estão restritos aos colaboradores; mas, sim ao público em geral que pode ser alvo de uma campanha, se beneficiar de um serviço ou produto, por exemplo. Tais iniciativas receberão a denominação de "Atuação Social".

A iniciativa de expor, discutir e incentivar medidas em prol da segurança viária nas organizações é um passo estratégico.





4

CASES DE SUCESSO

CASES NACIONAIS

Nesta seção, serão abordadas algumas práticas implementadas em empresas brasileiras de diversos segmentos, consideradas referência no âmbito da segurança viária. A ideia é dar a dimensão de várias iniciativas que podem ser empreendidas nas organizações, tanto internamente, melhorando as condições de trabalho dos colaboradores, quanto externamente, produzindo impactos sociais positivos.

por uma questão de privacidade dos dados, as empresas que desenvolvem as práticas apresentadas, preferem não ser identificadas, sendo assim mantido o sigilo da origem dos dados.

SELEÇÃO DE MOTORISTA

Exemplos de exigências no processo de contratação de motoristas, extras ao minimamente exigido pela legislação.

ATRIBUTOS	Requisitos	Secundário (Entrega)	Primário Contratado	Spot
Habilitação	• Possuir CNH – Carteira de Nacional de Habilitação conforme o veículo para o qual está sendo contratado.	X	X	X
	• Qualificação para o transporte de produtos perigosos (Carteira MOPE).	X	X	X
	• Estar com a carteira válida.	X	X	X
Experiência	• Ter, no mínimo 1, ano de experiência no veículo para o qual está sendo contratado. Esta experiência deve estar comprovada por CTPS, carta de recomendação, contrato de agregamento ou outro equivalente.		X	X
	• Ter, no mínimo 2 anos, de experiência no veículo para o qual está sendo contratado. Esta experiência deve estar comprovada por CTPS, carta de recomendação, contrato de agregamento ou outro equivalente.	X		
Características pessoais	• Aprecia claramente regras/responsabilidades bem definidas.	X	X	X
Antecedentes na direção	• Não ter se envolvido em acidentes de trânsito graves. (Ficha de solicitação e verificação posterior)	X	X	X
Características pessoais	• Ter, no mínimo, 21 anos de idade.	X	X	X
Escolaridade	• Alfabetizado, com conhecimentos básicos de matemática e língua local (4ª série do ensino fundamental).	X		
PESQUISA DE ANTECEDENTES PROFISSIONAIS, CONHECIMENTO E EXPERIÊNCIA:	A transportadora deverá possuir um processo de averiguação das informações e requisitos mínimos, necessários para atendimento das especificações.	X	X	
TESTE DE CONHECIMENTO TEÓRICO	A transportadora deverá possuir sistema de avaliação teórica no processo de recrutamento a fim de identificar o atendimento às exigências quanto à Legislação de Trânsito, Direção Defensiva, Conhecimentos básicos de produtos perigosos, conhecimento básico de mecânica e do veículo. Também precisa demonstrar que possui habilidade de se expressar através de escrita e realizar cálculos básicos de matemática.	X	X	
TESTE DE PERCUSO NO TRÂNSITO - PRÁTICO:	Ainda no processo de seleção, a transportadora deverá possuir sistema de avaliação prático no trânsito que possa mensurar a capacidade técnica ao cargo selecionado. Também devem ser avaliados, manobras, postura, conhecimento básico de mecânica e o comportamento seguro no trânsito.	X	X	
PESQUISA DE ANTECEDENTES CRIMINAIS	Antes do ingresso nas operações da empresa, a Transportadora deverá realizar uma pesquisa no âmbito nacional e garantir que o profissional não possua antecedentes criminais que possam colocar em risco a operação da Transportadora a qual está se vinculando profissionalmente, e à própria empresa.	X	X	

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA

EV

AS

REQUISITOS E TREINAMENTOS PARA MOTORISTAS

A realização de um teste prático admissional para candidatos a motoristas de categorias específicas de veículos, principalmente com relação ao transporte de combustíveis e outras cargas perigosas, tem por objetivo avaliar a experiência declarada pelo candidato. Os parâmetros para tal avaliação podem ser especificados em um manual elaborado pela empresa. Para o transporte de produtos perigosos, por exemplo, os motoristas (inclusive de empresas terceirizadas) podem ser exigidos quanto aos seguintes requisitos:

	OBRIGATÓRIO	DESEJÁVEL
CNH – Categorias C ou D (Truck); E (Carreta/Bitrem)	✓	
Pontuação inferior a 20 pontos na CNH	✓	
Curso CVTPP (MOPP) válido	✓	
Experiência de 1 ano em veículos de uma mesma categoria	✓	
Experiência de 3 anos em veículo de uma mesma categoria	✓	✓
Escolaridade – Ensino fundamental até 5º ano* ou equivalente.		
Escolaridade fundamental completo.		✓

*Requisito necessário apenas para motoristas contratados após a entrega do presente Manual.

Além disso, ao longo de sua carreira na empresa, os motoristas podem ser estimulados com treinamentos, como em direção defensiva, por exemplo.

Treinamento:	Direção Defensiva.
Público-alvo:	Todos os motoristas.
Conteúdo:	O treinamento tem por objetivo avaliar o comportamento e os hábitos inadequados dos motoristas ao volante do seu veículo, incluindo ações a serem tomadas em casos de fadiga. O treinamento é teórico (2 horas) buscando uma mudança de comportamento ao volante.
Instrutores:	Instrutores capacitados ou consultoria autorizada.
Duração de Treinamento:	2 horas.
Comprovante e Registro:	Lista de presença (com assinatura do participante e do instrutor).
Prazo de Validade:	2 anos.

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA

EV

AS

REALIZAÇÃO DE TESTES

Pode haver regras para a realização de exames com periodicidade definida para detecção do uso de álcool e drogas entre os motoristas próprios ou terceirizados, de acordo com exemplo.

	ÁLCOOL	DROGAS
Todos os funcionários / agregados – No processo de admissão.	X	X
Todos os funcionários / agregados – Após envolvimento em acidentes, independente de gravidade.	X	
Todos os funcionários / agregados – Após acidentes com Potencial de Gravidade 3, 4 e 5, ou Gravidade Real maior ou igual a 3.		X
Aleatórios, nas seguintes condições: <ul style="list-style-type: none"> • Mínimo de 2 testes diários; • O número de testes realizados na semana deve ser igual ou superior ao total de funcionários / motoristas (próprios + agregados); • Nenhum motorista poderá ficar 1 mês sem ser testado. 	X	
Aleatórios, nas seguintes condições: <ul style="list-style-type: none"> • 5% do total de motoristas a cada mês; • Se houver menos do que 24 motoristas fazer os testes aleatoriamente de forma que 60% dos funcionários / motoristas sejam testados em um ano. 		X
Todos os funcionários / agregados – Motivados, quando apresentarem atitudes ou sintomas ou que possam levar à suspeita de ingestão de substâncias abusivas.	X	X

O exame de toxicológico se aplica as operações Secundárias e Primárias contratadas.

CAMPANHAS INTERNAS

Além de recomendações nas atividades de transporte utilizando veículos motorizados, algumas empresas têm dado ênfase à segurança nos deslocamentos a pé dentro de suas instalações, conforme cartilha orientada a pedestres e condutores a seguir:

PEDESTRE



Utilize sempre os corredores e faixas destinados exclusivamente para pedestres.



Não ultrapassar barreiras de isolamento e nem permanecer sob cargas suspensas.

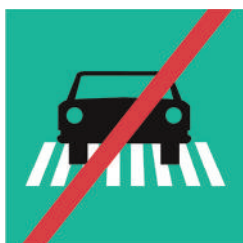
CONDUTOR / PASSAGEIRO



A velocidade máxima permitida é de 10km/h.



Use o cinto de segurança ao trafegar nas alamedas internas. Sinalize a sua presença aos pedestres.



Não dirija e não estacione em corredores e faixas sinalizadas para pedestres.



Dê preferência para o pedestre e PARE totalmente o veículo nas áreas sinalizadas.

CHECKLIST DE VERIFICAÇÃO DE ROTA

A elaboração de rotogramas permite o adequado planejamento das viagens, levando em consideração questões relacionadas à segurança viária, entre outras.

Origem:	Destino:	Data:
Endereço:		Base/Terminal:
Distância (ida e volta):	Tempo de viagem (ida e volta):	Rota: () Principal () Alternativa

Trecho	Ponto Inseguro	Descrição do Ponto Inseguro	Recomendações

Percurso de ida

Trecho	Ponto Inseguro	Descrição do Ponto Inseguro	Recomendações

Legenda - Coluna "Ponto Inseguro":

1 - Relatório; 2 - Cruzamento em nível; 3 - Sem acostamento; 4 - Desnível entre acostamento/rodovia; 5 - Buraco; 6 - Trânsito Intenso; 7 - Escola; 8 - Serra/montanha; 9 - Aclives/declives acentuados; 10 - Área urbana; 11 - Pista estreita; 12 - Sinalização insatisfatória; 13 - Frequência alta de Acidentes; 14 - Outros: _____

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA

EV

AS

ELABORAÇÃO DE ROTOGRAMAS

1. A rota é livre de limitações de peso?	() Sim () Não
2. Livre de restrição de horários para tráfego de caminhão?	() Sim () Não
3. O estado de conservação da pista é satisfatório?	() Sim () Não
4. A pista possui acostamento?	() Sim () Não
5. Boa condição de tráfego?	() Sim () Não
6. Boa sinalização de segurança?	() Sim () Não
7. Livre de trechos com pista estreita?	() Sim () Não
8. Livre de trechos em áreas residenciais?	() Sim () Não
9. Livre de trechos que passam por escolas?	() Sim () Não
10. Livre de trechos com alto trânsito de pedestres/ciclistas?	() Sim () Não
11. Livre de trechos de serra ou região montanhosa?	() Sim () Não
12. Rota de Alto Risco? Confira tabela item 2.5	() Sim () Não

Recomendações/Comentários adicionais (utilizar principalmente para itens com resposta NÃO).

Locais autorizados para parada / pernoite: _____

Declaração:

Nós, abaixo assinados, confirmamos que verificamos todos os itens deste checklist, e concordamos com todas as anotações acima realizadas:

Transportadora			
Nome:	Função:	Nome:	Função:
Assinatura:		Assinatura:	

SISTEMAS DE TELEMETRIA/RASTREAMENTO/TACÓGRAFO

Uma das formas de monitoramento e controle se dá por meio da utilização de sistemas de telemetria, rastreamento ou do próprio tacógrafo. Porém, ressalta-se a possibilidade de adulteração do último, conforme indicações.

DISCO DIAGRAMA (Tacógrafo)



Principais adulterações nos tacógrafos e formas de detecção:

Como é feito	Deteção
Calço na agulha de velocidade limita velocidade máxima	Linha da velocidade fica plana. Deteção visual.
Voltas no ponteiro (aumento da tensão da mola) fazendo com que a velocidade registrada fique menor do que a real.	Velocidade média muito próxima da máxima. Análise de trechos pequenos pode mostrar até média maior do que a máxima. Deteção visual.
Troca de redutor. Tacógrafo recebe informação de km menor do que a real.	Análise por trecho. Distância (km) entre pontos fica 20% ou 30% menor. Deteção por análise.

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA

EV

AS

PLANO DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA DA FROTA

A realização de visitas estruturadas a fornecedores e terceirizados pode contribuir para garantir que os parceiros se adequem à política de segurança viária da contratante.

Controle de Pneus	
A transportadora possui um controle efetivo e informatizado de pneus que contemple km percorrida, vida útil, recapagens realizadas e posição atual?	
Pneus recapados ou recauchutados são utilizados no eixo de direção?	
São utilizadas marcas de pneus que não estão previstas no Manual de Transporte?	
Vêm sendo realizadas e registradas medições de sulco dos pneus? (mínimo 2mm)	2mm
No caso de controle terceirizado, a recapagem é credenciada (reconhecimento internacional) por fabricantes de pneus ou de banda de rodagem? A transportadora possui acesso a essas informações?	

GESTÃO DE VEÍCULOS

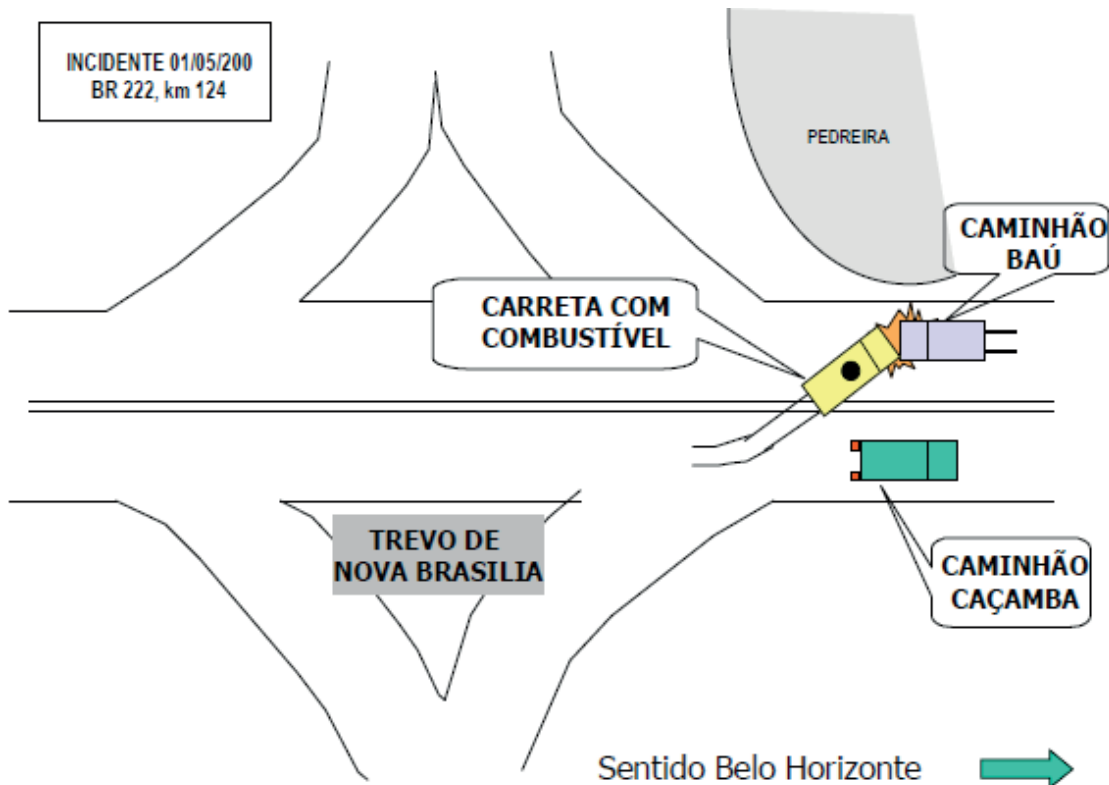
Exemplo de verificação de itens de segurança nos veículos		
Tacógrafo?	SIM	
Rastreador?	SIM	
Alarme sonoro de ré?	NÃO	Em adaptação
Farol de neblina?	SIM	
Limitador de velocidade? (veículos comprados após 2004)	SIM	
Freios ABS? (veículos comprados após 2004)	NÃO	
Computador de bordo?	SIM	Do fabricante
Cinto de três pontas?	SIM	
Faixas refletivas?	SIM	
Barra de proteção lateral (protetor de ciclista)?	NÃO	
Número de telefone de Emergência?	SIM	
Espelho tipo grande angular para permitir uma visão completa da extensão do veículo dos dois lados?	SIM	
Para-brisas laminados?	SIM	
Espelhos adequados para permitir a visão dos pontos cegos próximos.	SIM	
Supressor spray de água de chuva (Grade de proteção nos para-lamas contra respingos de lama para laterais)	SIM	
Luzes laterais?	SIM	

MOTOCICLISTAS

Equipamentos de proteção recomendados para condutores (NETS, 2014):

- Capacete (integral);
- Óculos de proteção;
- Casaco;
- Cotoveleiras e joelheiras;
- Luvas de cabedal;
- Calças de perna inteira (resistentes à abrasão);
- Botas.

ANÁLISE/INVESTIGAÇÃO DOS REGISTROS DE ACIDENTES E PLANEJAMENTO DE CONTRAMEDIDAS



SAÚDE, SEGURANÇA E MEIO AMBIENTE

Programas de Saúde, Segurança e Meio Ambiente (SSMA), implementados em empresas de grande porte em suas operações de transporte, têm contribuído para mitigar os impactos negativos de tal atividade, por meio de ações para redução de acidentes, entre outros temas de interesse social. Tais programas incluem normas e critérios para:

- Contratação de transportadores de cargas;
- Inspeção veicular;
- Avaliação do motorista;
- Plano de atendimento a emergências;
- Investigação de acidentes e incidentes;
- Análises de fornecedores logísticos, considerando indicadores de saúde e segurança, dados sobre rotas, acidentes e demais ocorrências ligadas à velocidade e excesso de jornada.
- Metas de redução de acidentes.

Os motoristas devem ser diariamente envolvidos no processo, com a aplicação de checklist nos veículos, diálogos de segurança e o observação do comportamento do motorista, entre outras ações. Postos avançados de gerenciamento de risco localizados nas principais unidades podem realizar a leitura dos tacógrafos, verificando o excesso de velocidade e a jornada dos motoristas. As empresas transportadoras também devem ser auditadas periodicamente, por meio de ferramentas de gestão integrada de fornecedores.

A experiência de empresas do ramo de alimentos que atuam no mercado brasileiro, neste tipo de ações, resultou em diminuição da taxa de acidentes por milhão de quilômetro em 22%. A seguir, tem-se um exemplo de alguns itens-chave para um programa de SSMA:





META ZERO

As empresas de distribuição podem garantir a melhoria contínua na rede de entregas, através de ações sustentáveis como, por exemplo:

- O investimento em medidas de segurança, visando meta zero de acidente;
- O incentivo à renovação da frota, não excedendo a idade máxima de sete anos;
- O desenvolvimento dos seus profissionais, com treinamento de 100% dos motoristas e a premiação dos transportadores que atingem suas metas de desempenho, segurança e sustentabilidade.



MANUAL DE TRANSPORTE

As empresas podem optar por elaborar um Manual de Transporte, conforme exemplo no segmento de transporte de combustíveis.

Por meio de um sistema integrado de gestão das operações, empresas do setor de transporte de combustíveis podem desenvolver uma série de abordagens preventivas para tratar de riscos indesejáveis, adotando padrões operacionais e de segurança que têm como objetivo garantir o desenvolvimento das atividades da empresa sem causar impactos à segurança, à saúde e ao meio ambiente. O uso de KPIs (Key Performance Indicators) ou indicadores de desempenho é um dos pontos fortes de políticas neste sentido; pois permite a adequada quantificação e o monitoramento da situação na empresa ao longo do tempo (pré e pós determinadas medidas). Entre os indicadores de desempenho relevantes para a segurança viária estão números ou indicadores relacionados a:

- Mortes em acidentes de trânsito de colaboradores;
- Mortes por acidentes de trânsito de terceiros;
- Acidentes com afastamento;
- Acidente com lesão;
- Acidentes de alto risco potencial ou real de alta gravidade;
- Total de casos com restrição funcional;
- Total de casos com tratamento médico;
- Acidentes com caminhão-tanque;
- Acidentes de tombamento.

O programa pode ser complementado por ações de reconhecimento ao desempenho de segurança, medidas disciplinares e *feedback*.

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA

EV

AS

Atuação Social

ATUAÇÃO DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS

A atuação de concessionárias de rodovias em ações de segurança viária junto a condutores é estratégica, justamente por abordar o condutor durante o ato de conduzir, em praças de pedágio, por exemplo, disseminando recomendações de segurança a respeito de:

- Direção defensiva;
- Como agir em situação de neblina;
- Lembrar o condutor da importância do uso dos equipamentos de proteção;
- Reforçar a proibição de uso do celular ao volante;
- Como adaptar a condução em situação de chuva;
- Fornecer recomendações de como agir em caso de acidente ou incidente (falta de combustível, por exemplo);
- Recomendações para não dirigir com sono ou cansaço excessivo;
- Como utilizar o acostamento corretamente;
- Equipamentos de proteção para crianças;
- Álcool e direção, entre outros.

Além disso, também, há casos em que concessionárias de rodovias realizam treinamentos com condutores, por meio de tutoriais e vídeos didáticos que mostram como manter as condições de segurança em situações adversas.

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA

EV

AS

Parcerias com entidades não governamentais e movimentos sociais engajados em causas sociais relacionadas à segurança viária e temas relevantes para uma mobilidade mais sustentável. Os sistemas de bicicletas compartilhadas existentes em algumas cidades brasileiras (tais como São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte e Porto Alegre) são um exemplo disso. Além da infraestrutura, os ciclistas podem contar com um manual, que traz direitos e deveres do ciclista e recomendações para o transporte ciclovitário seguro.



A atuação de concessionárias de rodovias em ações de segurança viária junto a condutores é estratégica, justamente por abordar o condutor durante o ato de conduzir.

CASES INTERNACIONAIS

A pesquisa de casos de empresas que atuam no Brasil é importante para se ter uma ideia do que já está sendo realizado em território nacional em termos de iniciativas voltadas para a segurança viária, no desempenho das atividades empresariais dos mais diversos setores. Com o objetivo de expandir o leque de possibilidades e estimular a adoção e/ou melhoramento de práticas de segurança viária nas organizações, esta seção traz *cases* e informações internacionais que podem servir de inspiração para os leitores deste manual.

CURSO DE DIREÇÃO DEFENSIVA

Uma empresa de locação de veículos que adotou curso de direção defensiva por um período de 6 meses para metade do contingente de condutores de frota e supervisores obteve como resultado uma frequência de acidentes 35% menor em comparação com a outra metade que não recebeu o treinamento (HAWORTH; TINGVALL; KOWADLO, 2000).

FORMAS DE INCENTIVOS

Exemplos de formas de dar incentivos a colaboradores (JANSSEN, 1990).

- O incentivo deve ser proporcional à redução real na acidentalidade, ou seja, por mais que uma medida seja teoricamente positiva no âmbito da segurança viária sua adesão por parte dos funcionários deveria apenas ser recompensada em caso de redução da taxa de acidentes.
- As recompensas devem ser baseadas em grupos de funcionários, ao invés de individuais;
- É preferível oferecer um benefício significativo para um pequeno grupo que um benefício menor e menos perceptível para um grupo maior.

MONITORAMENTO NO INTERIOR DO VEÍCULO (IN-VEHICLE MONITORING SYSTEM)

O monitoramento no interior do veículo (MIV) diz respeito à qualquer dispositivo eletrônico capaz de monitorar o comportamento do condutor do veículo no tocante a aspectos como velocidade, aceleração, desaceleração, entre outros. Muitos GPSs já possuem essa capacidade.

Uma empresa americana do setor de óleo obteve uma redução de 55% nos incidentes com veículos em rodovias e vias urbanas, acompanhada de uma redução expressiva dos casos de excesso de velocidade e de acelerações e desacelerações bruscas – todos dados quantificáveis através do sistema de monitoramento interno do veículo.

Exemplo de tabela de dados coletados por meio do sistema de monitoramento interno do veículo.

OGP LTS Web site: Tools – <http://info.opg.org.uk/LandTransport/>

Nome do condutor:				Data do relatório de desempenho:			
ID do relatório do condutor:				Data da entrevista:			
Resumo dos resultados (do relatório de desempenho do condutor):							
Distância percorrida	Contagem de aceleração	Taxa de acelerações por 100 mi	Contagem de desacelerações	Taxa de desacelerações por 100 mi	Velocidade mais elevada	Tempo total acima do limite de velocidade (min)	Nota total
Discussão e análise:							

Fonte: OGP (2014)

Estudos internacionais mostram que os sistemas de monitoramento dos veículos podem ajudar a reduzir as taxas de acidentes graves de 29 a 100%, por consequência de efeitos como:

- Redução de 60% de casos de excesso de velocidade;
- Estímulo ao uso de equipamentos de proteção;
- Controle de comportamentos de acelerações ou desacelerações bruscas nos veículos.



NÚMERO DE TELEFONE PARA RECLAMAÇÕES NO VEÍCULO

Disponibilização de telefone para reclamações nos veículos – redução da taxa de incidentes entre 25-30% após 1 ano (HAWORTH; TINGVALL; KOWADLO, 2000).



MEDIDAS AMBIENTAIS E AO MESMO TEMPO DE SEGURANÇA VIÁRIA

A redução da velocidade, ligada à redução do consumo de combustível, de modo que o consumo de combustível médio possa ser tanto um indicador ambiental quanto de segurança viária. As principais recomendações para o chamado “*eco-driving*” incluem:

- Manutenção de uma velocidade constante e condizente com o limite de velocidade, evitando grandes acelerações ou desacelerações bruscas (isso pode ser feito se o condutor estiver atento às modificações do tráfego à frente);
- Recomendações sobre o modo de condução em terrenos montanhosos ou ondulados;
- Manutenção de um nível de pressão adequado nos pneus;
- Utilização adequada das marchas;
- Manutenção de vidros e teto solar fechados;
- Usar o ar-condicionado apenas quando for necessário.

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA
Procedimentos no
pós-acidente

EV

AS

GESTÃO DA SEGURANÇA

A gestão da segurança viária em uma organização garante que os dados de acidentes e informações relacionadas sejam coletadas, analisadas e gerenciadas de modo a proporcionar o melhoramento contínuo da segurança viária ocupacional. Entre outros elementos deste processo, destacam-se como diferenciais as seguintes ações (ROAD SAFETY AT WORK, 2015):

- Auditorias de segurança viária – incluindo uma revisão das práticas relacionadas ao comportamento do condutor, gerenciamento da frota, controle e gerenciamento de rotas, entre outros;
- Análise de dados de acidentes e incidentes – contemplando o estudo de fatores humanos relacionados às ocorrências; o cálculo de taxas de acidentes em relação à quantidade de quilômetros percorridos (avaliação de risco);
- Levantamento dos custos diretos e indiretos associados a estes eventos;
- Consultas aos colaboradores.

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA

EV

AS

QUANTIFICAÇÃO DOS CUSTOS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO PARA A EMPRESA

Para entender o impacto dos acidentes de trânsito sobre a organização, o Departamento do Trabalho Americano, por meio de sua Administração de Segurança Ocupacional e Saúde, elaborou uma planilha de cálculo de custo de acidentes com colaboradores, individualmente para cada evento, permitindo a caracterização dos acidentes relacionados às atividades da empresa.

Os resultados das empresas que utilizaram a ferramenta evidenciaram o fato de que os custos para a implementação de programas de prevenção são mínimos se comparados aos custos da falta de segurança viária. Um exemplo está no setor de seguros, que indicou que para cada US\$ 1,00 gasto em programas de segurança viária, o retorno sob a forma de economia de custos de acidentes foi de US\$ 3,00.

Relação de custos de acidentes de trânsito envolvendo colaboradores (UNITED STATES DEPARTMENT OF LABOR, 2015)

Custos diretos para a organização

- Benefícios de compensação para colaboradores;
- Tratamento de saúde;
- Aumento do prêmio dos seguros;
- Processos judiciais;
- Reabilitação física e vocacional;

- Seguro de vida e benefícios aos parentes;
- Danos à propriedade (produtos, equipamentos etc);
- Conserto do veículo ou substituição;
- Serviços médicos de emergência;
- Guincho e taxas de inspeção;
- Taxas municipais para reparos no sistema viário;

Custos indiretos para a organização

- Trabalho do supervisor (para refazer a escala e outros ajustes);
- Trabalho do gerente de frota para coordenar reparos e substituição dos veículos;
- Reestruturação do quadro de pessoal devido a faltas;
- Horas extras para cobrir o trabalho de colaboradores ausentes;
- Substituição de colaboradores;
- Retorno e novos treinamentos de colaboradores;
- Custos administrativos;
- Inspeção;
- Não atendimento ao cliente;
- Publicidade negativa.



MELHORES VEÍCULOS

Qualquer organização pode melhorar a segurança viária por meio de uma escolha cuidadosa dos veículos utilizados em suas atividades, pois as características de segurança dos modelos de veículos podem ser significativamente diferentes, tanto para os ocupantes dos veículos, quanto para os usuários não motorizados.

Governos da Austrália e Suécia adotaram, em sua política de compra de veículos, a exigência de 5 estrelas NCAP. Empresas do setor de combustíveis e do setor de saúde/bem-estar também aderiram a tal iniciativa.

A Euro NCAP introduziu este sistema de “ranqueamento” da segurança em 2009, com base na avaliação de quatro domínios fundamentais: proteção dos ocupantes adultos (sejam eles condutores ou passageiros); proteção de crianças ocupantes; proteção de pedestres; e tecnologias de assistência à segurança (GLOBAL NCAP).

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA

EV

AS

CARROS ALUGADOS

É comum que ao exercer atividades de sua empresa, em viagens de negócios ou outra finalidade, que haja a necessidade de alugar um automóvel. Neste caso, deve-se atentar para algumas questões especiais no tocante à segurança viária, principalmente por se tratar de um veículo novo, com o qual o condutor não está familiarizado com uma série de aspectos, tais como (HAWORTH; TINGVALL; KOWADLO, 2000):

- Os comandos do veículo;
- As dimensões do veículo;
- A resposta dos freios e motor;
- O próprio ambiente de condução tende a ser desconhecido (outra cidade).

O fato de conduzir em um ambiente desconhecido, por si só, já constituiria um fator de risco. Porém, isso ainda gera a necessidade de utilização de algum sistema de navegação, o qual pode consistir de mais uma distração no interior do veículo. Por isso, é importante que o condutor:

- Tenha organizado o seu itinerário;
- Configure seu GPS antes de iniciar a viagem;
- Não utilize sistemas de navegação de telefones celulares sem o devido dispositivo de fixação do aparelho no painel do veículo.

SC

PRH

MC

EP
Equipamento de
proteção

PRE

PPA

EV

AS

UTILIZAÇÃO DE TÁXIS

Quando da utilização de táxis, para deslocamentos para reuniões e outros fins, um aspecto importante a ser observado é a utilização do cinto de segurança por parte do colaborador, tendo em vista que a taxa de utilização deste dispositivo tende a ser baixa em viagens de táxi. Seguem algumas alegações para esta afirmação:

- Há pouca familiaridade com o sistema (pois o veículo é desconhecido);
- O tempo da viagem tende a ser mais curto.

No caso do Brasil, há ainda certa dificuldade em acessar o sistema (muitas vezes está inacessível ou encontra-se com defeito (nestes casos, recomenda-se trocar de táxi – isso estimulará o motorista a consertar esse defeito; se o táxi pertencer a alguma cooperativa, a situação ideal é comunicar esta não conformidade). O taxista, segundo o inciso V do art. 298 do Código de Trânsito Brasileiro, é responsável criminalmente pela negligência de uso do cinto de segurança por parte de seu passageiro.

ALGUNS IMPACTOS POSITIVOS DE MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES OU REDUÇÃO DA SEVERIDADE

Nos países mais desenvolvidos, onde há um maior monitoramento das ações voltadas para a segurança viária, há a disponibilidade de muitos estudos, graças à existência de dados (locais, regionais e nacionais) mais confiáveis sobre o impacto das ações mais comuns empregadas na redução da acidentalidade e severidade dos acidentes.

Duas publicações que reúnem informações valiosas sobre os resultados esperados de ações voltadas para a segurança no trânsito são de autoria de Elvik e Vaa (2004) e Elvik et al. (2009). Estas publicações fornecem, utilizando metodologia científica na análise de inúmeros estudos realizados em países mais desenvolvidos, o valor mais provável e o intervalo de variação, com 95% de confiança, dos resultados esperados de uma vasta gama de ações específicas com o objetivo de redução da acidentalidade/mortalidade no trânsito.

Na sequência, são elencadas de maneira breve as principais ações de caráter geral voltadas para a melhoria da segurança viária nos distintos âmbitos, as quais estão relacionadas ao conjunto de melhorias que pode ser empreendido pelas organizações. É importante frisar que os dados apresentados foram obtidos com base em estudos realizados em países com um contexto diferente do Brasil, de modo que a transferência dos resultados para a realidade brasileira deve ser realizada com cuidado.



CURSO DE DIREÇÃO DEFENSIVA

- ↓ Redução em 9% nos acidentes envolvendo condutores problemáticos que fizeram curso de direção defensiva;
- ↓ Redução em 33% nos acidentes envolvendo condutores que fizeram curso de direção defensiva voluntariamente.

UTILIZAÇÃO DE FARÓIS ACESOS DURANTE O DIA

- ↓ Redução em 24% nos atropelamentos por automóveis;
- ↓ Redução em 10% nas colisões laterais e frontais;
- ↓ Redução em 14% nas colisões traseiras.

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA

EV

AS

JORNADA DE TRABALHO ADEQUADA PARA OS CONDUTORES PROFISSIONAIS

↓ Redução em 4% nos acidentes com vítimas envolvendo veículos comerciais.

CAMPANHAS DIRECIONADAS A NÃO DIRIGIR APÓS INGERIR BEBIDA ALCOÓLICA

↓ Redução em 14% nos acidentes envolvendo a ingestão de bebida alcoólica.

SC

PRH

MC

EP

PRE

PPA

EV

AS

LIMITADOR DE VELOCIDADE

↓ Redução em 38% nos acidentes com vítimas fatais;

↓ Redução em 23% nos acidentes com vítimas não fatais.

PROFUNDIDADE DO SULCO DOS PNEUS

Alteração de menos de 2,0 mm para cerca de 2,5mm

↓ Redução em 19% nos acidentes em geral;

Alteração de cerca de 2,5mm para cerca de 4,0 mm

↓ Redução em 9% nos acidentes em geral.



UTILIZAÇÃO DO CINTO DE SEGURANÇA

- ↓ Redução em 50% nas mortes de condutores;
- ↓ Redução em 45% nas mortes de passageiros no banco do carona;
- ↓ Redução em 25% nas mortes de passageiros no banco traseiro.

UTILIZAÇÃO DO CAPACETE

- ↓ Redução em 44% nas vítimas fatais com lesões na cabeça;
- ↓ Redução em 49% nas vítimas com lesões graves na cabeça.



RECICLAGEM DE CONDUTORES PROFISSIONAIS

- ↓ Redução em 20% nos acidentes envolvendo participantes do programa.



AIRBAG

- ↓ 45% de vítimas fatais em acidentes nos quais o condutor utilizava o cinto de segurança;

CARROS COM MELHORES CARACTERÍSTICAS (SOB A ÓTICA DA SEGURANÇA)

- ↓ 20% nas vítimas fatais.

TERCEIRA LUZ DE FREIO

- ↓ 14% nas colisões traseiras.

A Ferramenta fornece um diagnóstico da situação da segurança viária nas empresas, além de sugerir ações para obter melhores desempenhos





5

APRESENTAÇÃO DA FERRAMENTA CEBDS-ONSV DE SEGURANÇA VIÁRIA

A FERRAMENTA

O QUE É?

A Ferramenta de Segurança Viária consiste em uma ferramenta de autoavaliação a ser respondida pelas empresas que demonstrarem interesse em buscar um entendimento sobre o *status* de suas práticas relacionadas à segurança viária.

A QUEM SE DESTINA?

A Ferramenta de Segurança Viária foi elaborada para grandes e pequenas empresas que têm por objetivo avaliar a sua situação, no tocante a iniciativas capazes de resultar em melhores condições de segurança viária no desempenho das atividades da empresa.

O QUE ELA FAZ?

A Ferramenta de Segurança Viária fornece um diagnóstico da situação da segurança viária nas empresas, além de sugerir ações para obter melhores desempenhos no tema. Adicionalmente, a ferramenta serve de inspiração para empresas com práticas incipientes em segurança viária, tendo em vista que suas métricas consideraram situações existentes em distintos portes de organizações.

Acesse a ferramenta nos sites: onsv.org.br e/ou cebds.org.br.

CONCEPÇÃO

A ferramenta de segurança viária proposta tem por intenção contemplar diferentes domínios da segurança viária, os quais estão presentes em todas as fases de um acidente de trânsito (pré-acidente, durante-acidente, pós-acidente) e envolvem todos os atores participantes do processo (o ser humano, o veículo e o ambiente), conforme indicado na matriz da Figura 2.

Os itens das células coloridas representam

domínios relevantes para a segurança viária, apresentados na Parte 3 deste manual, cada qual com um conjunto de subitens de práticas possíveis de ser implementadas nas organizações, devidamente atribuída a um ou mais dos atores envolvidos (ser humano, veículo e via/ambiente) e cujo impacto se faz mais presente em determinada fase do acidente (pré, durante e pós acidente, podendo o mesmo aplicar-se a mais de uma etapa).

Figura 2

		Fase do acidente impactada (pré-durante-pós)		
		PRÉ ACIDENTE	DURANTE ACIDENTE	PÓS ACIDENTE
Elementos-chave no processo	COMPORTAMENTO (SER HUMANO)	Seleção e capacitação (SC)	Equipamentos de proteção (EP)	Plano de respostas e emergência (PRE)
		Práticas de RH (PRH)		Procedimentos no pós-acidente/incidente (PPA)
	VEÍCULO	Escolha do veículo (EV)		
		Monitoramento e controle (MC)		
	VIA/AMBIENTE	Monitoramento e controle (MC)		

Cada domínio foi desagregado em subitens, que representam práticas que podem ser empreendidas nas organizações com o objetivo de alcançar melhores condições de segurança viária e que fazem parte da ferramenta de autoavaliação. As práticas

associadas a cada domínio estão organizadas no quadro da Figura 3, e foram selecionadas após discussões em *workshops* realizados entre as equipes do ONSV e CEBDS, além da participação de representantes do setor empresarial.

SELEÇÃO E CAPACITAÇÃO

Exigências mínimas para a seleção dos motoristas (CNH, tempo de CNH, prova prática, teste psicológico, multas e acidentes)

Treinamento e capacitação (cursos de direção defensiva, cursos para cargas específicas, treinamento de utilização dos veículos)

PRÁTICAS DE RH

Política para álcool e drogas

Controle de jornada de trabalho (horas de trabalho e descanso)

Sistema de bonificação orientado à segurança viária

Campanhas voltadas ao bem-estar do condutor

Campanhas de conscientização (vídeos, apresentações e iniciativas que disseminem a cultura de segurança viária)

MONITORAMENTO E CONTROLE

Sistemas de telemetria/rastreamento/tacógrafo

Plano de manutenção preventiva da frota (pneus, lanternas, freios e outros itens de segurança)

Checklist de condições do veículo pré-operação

Sistema de roteirização abrangente (que leve em consideração segurança da rota, condições climáticas e condições da via)

Controle da exposição (quilometragem percorrida)

Controle de empresas tercerizadas

EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO

Controle de uso do cinto, capacete e outros equipamentos de proteção

PLANO DE RESPOSTA E EMERGÊNCIA

Instrução sobre procedimentos em casos de incidente/acidente (pneu furado, pane no veículo, incêndio, etc.)

PROCEDIMENTO NO PÓS-ACIDENTE/INCIDENTE

Treinamento e reciclagem

Política de penalidades

Assistência à vítima e família (psicológica e financeira)

ESCOLHA DO VEÍCULO

Idade máxima da frota

Requisitos mínimos do veículo, além da legislação (barra de proteção lateral, modelo do veículo)

Itens de ergonomia

Nos mesmos *workshops*, foram estabelecidas réguas de avaliação para cada subitem, com base em uma escala representativa de quatro situações possíveis de serem encontradas nas organizações:

- Prática líder (avançada);
- Prática intermediária;

- Prática incipiente;
- Inexistência da prática.

O estabelecimento do conteúdo de cada nível da escala de autoavaliação referente a cada prática baseou-se em um levantamento prévio de práticas relacionadas à segu-

rança viária em empresas com atuação no Brasil, ou seja, constituindo um cenário factível / realista, a ser buscado pelas demais organizações. Dessa forma, é importante que o indivíduo responsável pela tarefa de autoavaliação, utilizando a ferramenta, tenha em mente que as ações relacionadas desde a prática incipiente até a prática líder fazem parte da realidade de algumas empresas e são possíveis de serem alcançadas e implementadas.

Até o presente estágio de aplicação da ferramenta, que pode ser aprimorada a medida que seu uso for disseminado, não é feita distinção quanto às práticas de pequenas, médias e grandes empresas. Em outras palavras, independentemente do porte da organização, todas podem utilizar a mesma ferramenta. É importante destacar, portan-

to, que para as pequenas organizações, muitas vezes, a prática líder pode não fazer muito sentido para seu contexto, já que em alguns casos exige uma estrutura complexa, típica de grandes organizações.

No entanto, a ferramenta estimula seu usuário a sempre buscar o passo seguinte, de maneira gradual, ou seja, se uma empresa possui uma prática incipiente (até mesmo devido à influência de seu porte), esta deve buscar evoluir para a prática intermediária; e assim por diante.

O detalhamento do conteúdo da escala de autoavaliação, com a descrição dos aspectos correspondentes a cada prática (líder, intermediária, incipiente e inexistente) pode ser consultado no link bit.ly/FerramentaAuto-Avaliacao e/ou nos sites do ONSV e CEBDS.

ORIENTAÇÕES PARA A UTILIZAÇÃO DA FERRAMENTA DE AUTOAVALIAÇÃO

Os itens a seguir fornecem uma orientação passo a passo sobre a utilização da ferramenta, que é apresentada sob a forma de uma planilha .xls.

1. Responda às perguntas iniciais da planilha, pois elas servem para adequar a ferramenta às características da sua empresa; ou seja, dependendo de suas respostas, conjuntos diferentes de subitens e escalas correspondentes aparecerão para você avaliar o desempenho da sua empresa.
2. Em cada domínio, leia os subdomínios relacionados e analise a escala contendo os quatro níveis de práticas. Escolha aquela que mais se assemelha ao que é realizado na sua empresa. Repita este processo para todos os domínios.
3. Após avaliar todos os itens pertinentes a sua organização, analise o desempenho geral de sua organização por meio do "scorecard" (cartão de pontos/desempenho) que será gerado pela ferramenta na aba de mesmo nome.
4. Na aba "resultados", no gráfico de barras, analise a maturidade da situação associada a cada segmento de transporte, pertinente a sua organização.
5. Ainda na aba "resultados", no gráfico aranha, analise a maturidade da situação associada a cada domínio da segurança viária dentro de sua organização.
6. Gere um plano de ações, que será orientado com base no impacto esperado de cada subdomínio na segurança viária e na facilidade de implementação das ações/medidas correspondentes ao subdomínio no qual as melhorias devem ocorrer. Dessa forma, aquelas ações que apresentam maior impacto sobre a segurança e que são de implementação menos complexa (maior facilidade), serão as ações prioritárias no seu plano de ações.
7. Envie os dados ao ONSV. Os dados enviados servirão para melhorar os diagnósticos brasileiros relacionados à atuação das empresas no campo da segurança viária e serão mantidos em total sigilo e confidencialidade.

RELAÇÃO COM A ISO 39.001 – SISTEMAS DE GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA

A ISO 39.001 surge como uma oportunidade para que as empresas envolvidas em atividades de transporte passem a gerir mais adequadamente as informações relacionadas à segurança viária e criem subsídios para planejar melhorias (PROGRAMA VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO, 2014). Grande parte dos princípios constantes na norma, ainda pouco difundida no Brasil, foi também considerada na elaboração da ferramenta de autoavaliação complementada por este documento:

- Coordenação entre os setores da empresa;
- Nível de recursos envolvidos;
- Estratégias de conscientização e comunicação;
- Ações e medidas de controle operacional;
- Ações e medidas de preparação e resposta a emergências;
- Avaliação de desempenho;
- Importância da documentação e investigação de acidentes e incidentes de trânsito.

Adicionalmente, a ISO 39.001 prevê uma série de indicadores de desempenho, muitos dos quais foram abordados através dos diferentes domínios e subdomínios de assuntos que compõem a ferramenta de autoavaliação, tais como:

- Controle da exposição ao risco (quilometragem);
- Controle sobre o tipo de via em que os veículos realizam o transporte;
- Considerações acerca do tipo de veículo e controle de frota;
- Avaliação da jornada de trabalho;
- Controle de velocidade;
- Uso de equipamentos de proteção;
- Saúde dos motoristas;
- Planejamento seguro de viagens;
- Resposta aos acidentes;
- Punições a condutores que não se adaptarem;
- Documentação da acidentalidade.



AGRADECIMENTOS

O manual e a ferramenta de Segurança Viária foram idealizados e coordenados pela Câmara Temática de Mobilidade Sustentável do CEBDS (CT Mobi), em parceria com o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária (ONSV). Agradecemos a participação de todos neste processo.

Empresas CT Mobi

Accenture
Allianz
Amil
Anglo American
Banco Votorantim
BASF
BNDES
Brasil Kirin
Braskem
Caixa Econômica Federal
Coca-Cola
Ecofrotas
EY – ERNST & Young
General Electric - GE
Grupo Abril
Grupo BB e MAPFRE
Grupo Boticário
Grupo Gerdau
Ipiranga

KPMG
LafargeHolcim
Loreal Brasil
Masisa
Michelin
Natura
Nestlé
Pepsico
Petrobras
Raízen
Rhodia Solvay
Schneider Electric Brasil
Shell
Siemens
Souza Cruz
Supergasbras
Unilever
Votorantim

Agradecemos ainda a participação de

Renault
Volkswagen
Sulamérica
DPVAT – Seguradora Líder

Apoiadores



BIBLIOGRAFIA

ELVIK, R.; HØYE, A.; VAA, T.; SØRENSEN, M. **The handbook of road safety measures**. 2nd Revised edition ed. Emerald Group Publishing Limited, 2009.

ELVIK, R.; VAA, T. **The handbook of road safety measures**. London: Elsevier, 2004.

ETSC. **Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees**. European Transport Safety Council - ETSC, 2011.

FERRAZ, A. C. P.; JR., A. A. R.; BEZERRA, B. S.; BASTOS, J. T.; SILVA, K. C. R. **Segurança Viária**. Suprema Gráfica e Editora, 2012.

FETRANSPOR. **Guia da mobilidade sustentável 2014**. Rio de Janeiro: Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro - FETRANSPOR, 2014.

GLOBAL NCAP. **Democratising car safety: Road Map for Safer Cars 2020**. Disponível em: <http://issuu.com/globalncap/docs/road_map_2020>. Acesso em: 8/7/2015.

JANSSEN, W. H. **Enforcement and rewarding : strategies and effects**. Copenhagen, 1990.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Óbitos por causas externas**. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defthtm.exe?sim/cnv/ext10uf.def>>. Acesso em: 10/7/2015.

HAWORTH, N.; TINGVALL, C.; KOWADLO, N. **Review of best practice road safety initiatives in the corporate and/or business environment**. Austrália: Monash University, 2000.

NETS. **NETS' comprehensive guide to road safety: para empregadores com frotas pequenas ou grandes e programas de segurança rodoviária novos, em desenvolvimento ou avançados**. Network of Employers for Traffic Safety - NETS, 2014.

OGP. **Land transportation safety recommended practice**. International Association of Oil & Gas Producers - OGP, 2014.

PROGRAMA VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO. **Manual de implementação de um sistema de gestão de segurança viária: requisitos na Norma ISO 39.001**. Volvo, 2014.

ROAD SAFETY AT WORK. **British Columbia's Preferred Practices for Occupational Road Safety**. Road Safety at Work, 2015.

UNITED STATES DEPARTMENT OF LABOR. **Guidelines for Employers to Reduce Motor Vehicle Crashes**. Washington, D.C.: United States Department of Labor, 2015.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **WHO | Global status report on road safety**. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en/index.html>. Acesso em: 10/7/2015.

CEBDS

EQUIPE TÉCNICA

Coordenação, revisão e desenvolvimento tecnológico

GERÊNCIA DE COMUNICAÇÃO

Comunicação e divulgação

ONSV

PAULO GUIMARÃES

Coordenação

JORGE TIAGO BASTOS

Conteúdo e Metodologia

DENISE PEREIRA

Revisão e Comunicação

TAYNÁ ROCHA OLIVEIRA

Projeto Gráfico



cebds

Conselho Empresarial Brasileiro
para o Desenvolvimento Sustentável



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

www.cebds.org

www.onsv.org.br