

PROGRAMA DE DIREÇÃO PREVENTIVA

BARBOSA, Almir Pachú; SILVA, Valdir Carlos da

almirpachu@hotmail.com

Centro de Pós-Graduação Oswaldo Cruz

Resumo: *A frota nacional em circulação aumenta a cada dia, em 2012 havia 120% mais veículos que no ano 2000 e quanto maior esta frota mais acidentes de trânsito são registrados. O resultado disso também é um número de óbitos cada vez maior, em 2007 foi registrado um aumento de 29% de mortes em relação a 2000. Estes acidentes por sua vez representam elevados custos para os cofres públicos e para a iniciativa privada, sendo que a iniciativa privada, além dos gastos diretos com danos pessoais e materiais, o afastamento do profissional acidentado das atividades faz com que as organizações tenham que investir também na contratação de outra mão de obra e na sua capacitação para a função. Diante de um acidente de trânsito, as pessoas sempre perguntam pelo culpado, mas na verdade a pergunta correta é o que poderia ser feito para evitar esse acidente ou qual atitude os envolvidos no acidente poderiam praticar e não praticaram ou até mesmo se tentaram não fez corretamente e a tempo. Uma das principais causas dos acidentes é o condutor. Sejam estas falhas humanas, falta de manutenção do veículo ou até mesmo sua imprudência ou negligência. Habitualmente os condutores de veículos não adotam uma postura preventiva no trânsito, alguns adotam medidas defensivas, medidas estas que, muitas vezes ao serem colocadas em prática para tentar evitar um acidente provocam outro, às vezes até mesmo de maior gravidade que aquele no qual iria se envolver anteriormente.*

Palavras-chave: *Direção Preventiva, Direção Defensiva, Negligência, Imprudência.*

Abstract: *The national fleet in circulation increases every day, in 2012 there were 120 % more vehicles than in 2000 and higher this fleet more traffic accidents are recorded. The result is also a number of deaths increased in 2007 were an increase of 29 % of deaths compared to 2000. These accidents which in turn represent high costs to the public purse and the private sector, and the private sector, in addition to the direct expenses with personal and material damage, the remoteness of the rugged professional activities is that organizations have to invest also the employment of labor and other in their capacity to function. Facing a traffic accident , people always ask for the guilty , but in fact the correct question is what could be done to avoid this accident or what attitude involved in the accident could practice and not practiced or even tried not done correctly and time. One of the main causes of accidents is the driver. These are human failings, lack of maintenance of the vehicle or even your recklessness or negligence. Usually the drivers of vehicles not adopt a precautionary approach in traffic, some adopt defensive measures, these measures that often to be put in place to try to avoid an accident causing another, sometimes even more severe than that in which it would involve previously.*

Keywords: *Preventive Driving, Defensive Driving, Negligence, Recklessness.*

1 INTRODUÇÃO

A logística de transporte é uma importante função na sociedade e representa grande parte dos custos na maioria das organizações, tem também papel fundamental no desempenho de diversas ações junto aos clientes e basicamente está ligada às dimensões de tempo e espaço. Atualmente o avanço tecnológico permite troca de informações em tempo real e com isso muitas vendas podem e são feitas remotamente, mas a entrega tem que ser pessoal. O transporte, a logística, mesmo com todos os avanços ocorridos ainda continua sendo feito de forma pessoal, portanto, ela continua com o mesmo objetivo, que é: o produto certo, na quantidade certa, na hora certa, no lugar certo e ao menor custo possível. Por outro lado, os espaços físicos nos grandes centros são caros e a maioria dos estabelecimentos comerciais não possuem áreas para a estocagem de grandes quantidades de produtos. Isso implica agilidade na entrega, para que o produto não falte na prateleira e conseqüentemente não falte para o consumidor. Muitas empresas buscam iniciativas para aprimorar suas atividades de transporte e maneiras de reduzir os custos de operação, entre estes custos estão os custos com os acidentes. Tanto com a reposição dos bens materiais danificados (mercadorias e veículos), quanto na recuperação dos acidentados. Recuperação esta que por muitas vezes não são possíveis, pois alguns destes acidentes causam danos permanentes e até mesmo a morte de trabalhadores diretamente envolvidos nestas atividades.

Segundo Waiselfisz (2011), “na década 1998/2008, o Serviço de Informações de Mortalidade do Ministério da Saúde, registrou um total de 38.273 mortes nos diversos tipos de acidentes de trânsito. Esse número pode ser considerado muito elevado, superior até ao número de mortes em muitos dos conflitos armados com duração semelhante. Esse dado coloca o Brasil em 10º lugar entre os 100 países analisados no relatório do estudo divulgado em 24 de fevereiro de 2011”.

As principais estatísticas nacionais disponíveis atualmente são as estatísticas de óbitos e de internações de vítimas de acidentes do trânsito, publicadas pelo Ministério da Saúde. Os dados mais recentes são: 42.800 óbitos em 2010 e 174.000 feridos internados em 2011.

Em 2010, o Brasil gastou R\$ 391 bilhões com logística, valor que representa 10,6% do Produto Interno Bruto (PIB) do país. Para as empresas, o custo com logística representa 8,5% da receita líquida.

Ao analisarmos os acidentes de trânsito, as estatísticas mostram que em aproximadamente 93% deles houve direta ou indiretamente falha humana, ou seja, não houve prevenção por parte dos condutores, haja vista que, estamos falando de acidentes onde os envolvidos eram pessoas capacitadas para tal. Uma das maiores causas dos acidentes de trânsito chama-se condutor, pois quando falamos em falha humana, estamos nos referindo a: excesso de velocidade, desrespeito à sinalização, ultrapassagens indevidas, distração do condutor com rádio, passageiro, celular, objetos soltos no interior do veículo, falta de manutenção nos veículos, etc.

2 DIREÇÃO PREVENTIVA

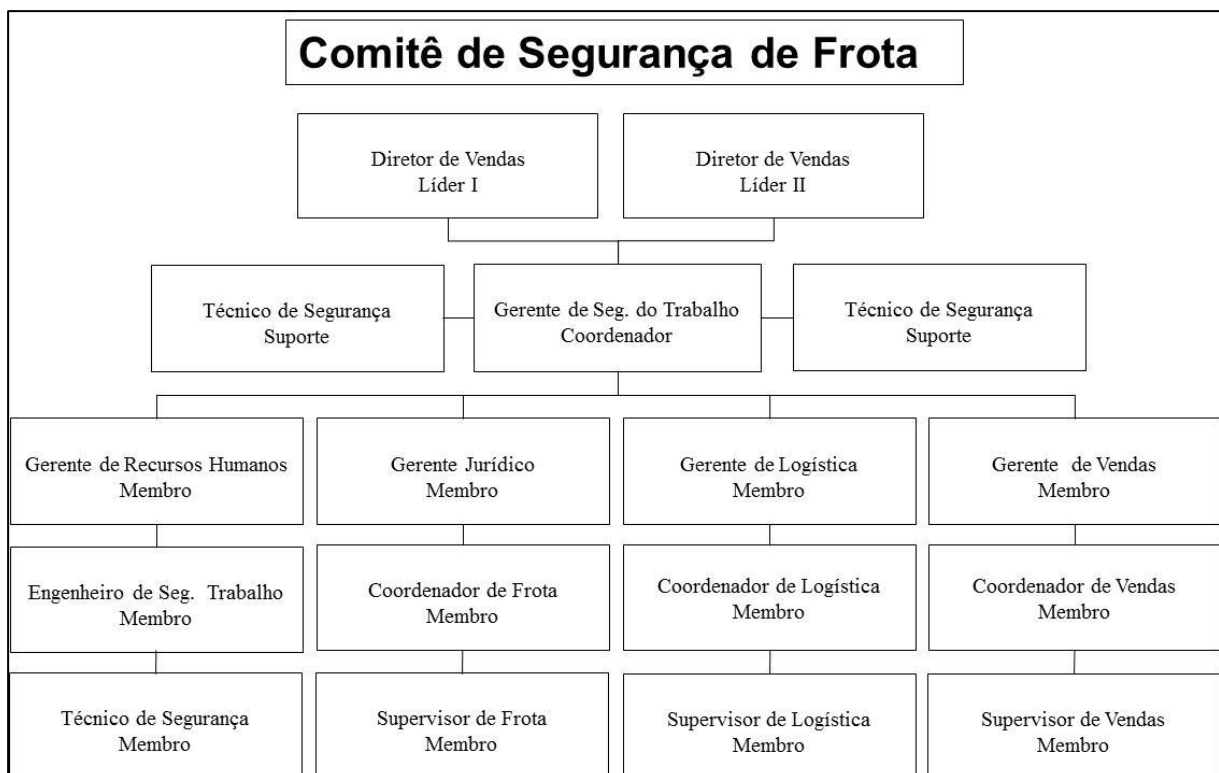
Dirigir preventivamente é o ato de fazer tudo que estiver ao nosso alcance para evitar uma situação de risco, independente das condições das vias e das atitudes dos demais motoristas. Um motorista preventivo antecipa a situação de risco, ele observa o que está acontecendo no seu entorno e toma ações para evitar que a provável situação se confirme e torne um risco. Habitualmente o que vemos no trânsito são motoristas defensivos, esses por sua vez ao identificarem uma provável situação de risco mesmo entendendo que ela poderá gerar um acidente, assumem uma postura defensiva permitindo que a provável situação ocorra

para posteriormente tomarem medidas que visam tentar contorna-la e evitar que o acidente se confirme. Normalmente nestes casos o que ocorre é que, ao tentarem evitar aquele acidente, acabam gerando outro acidente, por sua vez até mais graves que o anterior. Isso explica, mas não justifica (MANUAL DE DIREÇÃO PREVENTIVA, 2010).

2.1 Estrutura do programa

A política da empresa Centro de Distribuição define as responsabilidades de cada condutor e de seus gestores diretos perante a condução e cuidados com os veículos, além de instituir a criação de um comitê de segurança de frota. Este comitê tem como missão reunir-se trimestralmente para avaliar a condução do programa e possíveis desvios que estejam ocorrendo, nestas reuniões é que são tomadas decisões acerca dos assuntos que envolvem os veículos da organização, sendo que este comitê é formado por membros das principais diretorias e que detém a maior quantidade de veículos sob sua responsabilidade.

Figura 1 Comitê de Segurança de Frota.



Fonte: Empresa Centro de Distribuição (2011)

2.2 Treinamento Inicial

Na empresa Centro de Distribuição este treinamento é usado basicamente para fazer a apresentação do veículo ao condutor, na ocasião é feita uma inspeção completa no veículo e sua principal finalidade é fazer com que o condutor entenda quais são os itens importantes a serem checados diariamente, semanalmente e quinzenalmente no veículo. A aplicação desse treinamento é feita aos condutores na primeira semana de trabalho e é item mandatório, sendo uma das condições a serem cumpridas antes do recebimento do veículo. Durante esta inspeção o condutor realiza na prática uma checagem de todos os fluídos do veículo como: óleo de motor, líquido de arrefecimento, água do reservatório de para-brisa, fluído de freios e também é orientado sobre a cada quanto tempo deverá checar a calibragem dos pneus e o momento adequado para a realização desta verificação.

Figura 2 Inspeção de Veículos.

INSPEÇÃO DE VEÍCULOS				
Unidade:			Veículo Placa:	
Data:		Nome do Superior:		Nome do Funcionário:
ITEM	VERIFICAÇÕES	OK	Irregular	Observação:
1	Nível de água do radiador			
2	Nível do óleo motor			
3	Nível do fluido de freio			
4	Testar freio de serviço			
5	Testar freio de mão			
6	Instrumentos do painel			
7	Vazamento			
8	Limpador de Parabrisas (palhetas e água)			
9	Faróis - Sinalleiras - Buzinas			
10	Condições dos pneus + esteques			
11	Chave de Roda - Macaco - Triângulo			
12	Documentação			
13	Limpeza do veículo			
14	Extintor de incêndio			
15	Aparência externa - Condições lataria			
16	Hodômetro - (Km rodados):			
1	Todos os veículos deverão ser inspecionados mensalmente pelos superiores imediatos dos motoristas antes do início do expediente.			
2	Esta planilha deverá ser enviada ao responsável da Administração de Frota da Região após o seu total preenchimento.			
3	Marcar com um (X) a coluna referente ao OK, caso os itens estiverem regulares. Caso haja alguma irregularidade marcar com um (X) a coluna referente a irregular, anotando a(s) irregularidade(s) no campo de observação e comunicar o responsável pelo veículo e à área de Administração de Frota para que as devidas providências sejam tomadas.			

Fonte: Empresa Centro de Distribuição (2011)

2.3 Treinamento de Direção Preventiva

Na empresa Centro de Distribuição esse treinamento apresenta vários vídeos que demonstram como ser cauteloso no trânsito e quais são as consequências do não cumprimento das regras básicas e prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Este treinamento basicamente é uma técnica que busca padronizar a maneira de dirigir de todos os condutores, capacitando-os a enquanto estiver conduzindo um veículo manterem-se atento ao trânsito, identificando riscos potenciais de acidente que se apresentam a sua frente, decidindo a alternativa a ser tomada para evitar que a situação de risco se torne um problema ou um acidente e possam agir corretamente e a tempo para contornar a situação.

São abordados também conceitos sobre o tempo de reação médio das pessoas frente a uma situação de risco no trânsito, são orientados quanto a manterem uma alimentação saudável, fazerem pausas a cada duas horas no caso de longas viagens e caso haja necessidade de medicar-se estar atento para que esse não tenha sono como efeito colateral.

Outro ponto que merece destaque nesse treinamento são as questões ergonômicas como: posição do encosto e do assento do banco do veículo, posição das mãos ao volante, regulagem da altura do cinto de segurança e do encosto de cabeça, visando garantir com isso uma direção mais confortável e menos cansativa aos condutores.

O treinamento tem validade de dois anos e o tempo de duração é de aproximadamente duas horas. Ele é obrigatório para todos os condutores, sendo ministrado na primeira semana de empresa ou para aqueles que porventura sejam transferidos e passem a assumir uma posição que receba um veículo como ferramenta de trabalho. Também são treinados nesta modalidade quando houver alguma troca de função na qual o condutor passa a dirigir um veículo de outra categoria.

2.4 Treinamento de Direção Comentada

A cada seis meses o superior imediato de posse de um formulário específico faz um percurso com o condutor do veículo, neste trajeto o condutor tem que dizer todas as ações que está tomando enquanto dirige. O principal objetivo deste treinamento é massificar os cuidados que devem ser tomados ao dirigir um veículo e apontar as possíveis falhas que estão sendo cometidas e que poderiam resultar em acidentes de trânsito. São avaliados desde os cuidados com a inspeção do veículo e a regulagem de itens básicos de segurança antes de iniciar o deslocamento, bem como a utilização dos instrumentos do painel, dos equipamentos básicos de sinalização e o modo como o condutor se comporta durante a avaliação e diante das condições reais do trânsito.

Ao final do percurso o superior imediato soma os acertos, aponta os erros cometidos durante o percurso e verifica a nota do condutor. Para ser aprovado é preciso atingir nota sete, caso a nota seja inferior, ele terá que refazer o treinamento.

Figura 3 Treinamento de Direção Comentada.

Treinamento de Direção Comentada	
Nome Completo:	RE:
Função:	Setor:
Número da CNH:	Data da validade:
Assinatura do condutor:	Data do treinamento:
Nome e assinatura do responsável pelo treinamento (Superior Imediato):	
1) Itens de verificação diária:	Pontuação:
<input type="checkbox"/> Pneu (incluso pneu sobressalente, macaco e chave de rodas). <input type="checkbox"/> Verificação dos 04 líquidos (óleo motor, líquido arrefecimento, fluido freio e água limpador para-brisas). <input type="checkbox"/> Condições da carroceria. <input type="checkbox"/> Luzes (faróis, setas e lanternas). <input type="checkbox"/> Verificação de itens de segurança (extintor de incêndio e triângulo de sinalização). <input type="checkbox"/> Documentação (conferência da validade e se pertence ao veículo em questão).	Todas as respostas corretas = 2 pts 05 respostas corretas = 1,65 pts 04 respostas corretas = 1,33 pts 03 respostas corretas = 0,99 pts 02 respostas corretas = 0,66 pts 01 resposta correta = 0,33 pts
2) Ajustes do veículo ao condutor:	Pontuação:
<input type="checkbox"/> Regulagem do banco (ajuste do assento e encosto). <input type="checkbox"/> Posição dos retrovisores (interno e externos). <input type="checkbox"/> Posição do volante (se for o caso). <input type="checkbox"/> Regulagem da altura do cinto (ponto da coluna da porta) em relação a estatura do condutor (se for o caso). <input type="checkbox"/> Regulagem da altura do apoio de cabeça em relação a estatura do condutor (se for o caso).	Todas as respostas corretas = 2 pts 04 respostas corretas = 1,60 pts 03 respostas corretas = 1,20 pts 02 respostas corretas = 0,80 pts 01 resposta correta = 0,40 pts
3) Observações antes de iniciar o deslocamento:	Pontuação:
<input type="checkbox"/> Cinto de segurança (colocação, ajuste e fiscalização da utilização pelos passageiros). <input type="checkbox"/> Painel de instrumentos (itens que acendem ao ligar a chave e apagam com o motor em funcionamento). <input type="checkbox"/> Buzina (funcionamento). <input type="checkbox"/> Utilização das setas para sinalizar a intenção de sair do local estacionado. <input type="checkbox"/> Utilização dos espelhos retrovisores ao sair do local estacionado.	Todas as respostas corretas = 2 pts 04 respostas corretas = 1,60 pts 03 respostas corretas = 1,20 pts 02 respostas corretas = 0,80 pts 01 resposta correta = 0,40 pts
4) Observações durante o deslocamento:	Pontuação:
<input type="checkbox"/> Utilização dos espelhos retrovisores. <input type="checkbox"/> Utilização das setas (ao realizar conversões e ao efetuar mudança da faixa de rolamento). <input type="checkbox"/> Observação dos riscos existentes na via (pedestres, atitudes dos outros motoristas). <input type="checkbox"/> Velocidade desenvolvida ao passar por lombadas ou áreas com deficiência no piso. <input type="checkbox"/> Atuação no sistema de frenagem para redução da velocidade (aproximação de cruzamentos e lombadas). <input type="checkbox"/> Observação do painel de instrumentos (velocidade e demais indicadores).	Todas as respostas corretas = 2 pts 05 respostas corretas = 1,65 pts 04 respostas corretas = 1,33 pts 03 respostas corretas = 0,99 pts 02 respostas corretas = 0,66 pts 01 resposta correta = 0,33 pts
5) Observações após o deslocamento:	Pontuação:
<input type="checkbox"/> Estacionamento adequado (distância da guia, local autorizado, mão de direção). <input type="checkbox"/> Utilização do freio de estacionamento. <input type="checkbox"/> Deixar o veículo engrenado ao estacionar. <input type="checkbox"/> Fechamento do veículo (vidros, portas e porta mala) e acionamento do sistema de alarme. <input type="checkbox"/> Verificação da existência de materiais de valor no interior de veículo e em local que possa ser visualizado. <input type="checkbox"/> Verificação pelo espelho retrovisor se havia algum veículo vindo em sua direção antes de abrir a porta.	Todas as respostas corretas = 2 pts 05 respostas corretas = 1,65 pts 04 respostas corretas = 1,33 pts 03 respostas corretas = 0,99 pts 02 respostas corretas = 0,66 pts 01 resposta correta = 0,33 pts
Pontuação Total:	
Resultado da Avaliação: () Apto ≥ 7 () Inapto < 7	

Fonte: Empresa Centro de Distribuição (2011)

2.5 Treinamentos Eletrônicos

A empresa Centro de Distribuição a cada seis meses envia para o endereço eletrônico dos condutores dois módulos de treinamentos eletrônicos. Cada módulo trata de assuntos distintos ligados a segurança no trânsito, utilização de sistemas de segurança do veículo, riscos potenciais de acidentes, sendo eles:

As responsabilidades básicas do condutor de veículo é o primeiro treinamento eletrônico que o condutor tem que realizar, este treinamento tem como principal finalidade apresentar as informações e as responsabilidades básicas que cada condutor tem enquanto dirige um veículo e como ele deverá proceder para cumprir todas as regras de trânsito.

Os sistemas de segurança dos veículos é um treinamento no qual os condutores são orientados de como realizar de maneira correta a regulagem do cinto de segurança, regulagem da altura do assento e do encosto banco, como posicionarem as mãos ao volante do veículo durante os deslocamentos e demais itens voltados aos cuidados com a segurança e integridade física dos condutores e terceiros.

Rotas de fuga e imprudências fatais é um treinamento que têm como principal finalidade apresentar as principais imprudências cometidas pelos condutores de veículos, mostrando a eles quais as causas que foram motivadoras destas imprudências e quais alternativas deveria ser tomado para que esse tipo de situação não ocorresse. No que diz respeito às rotas de fugas são apresentadas situações e atitudes tomadas por outros condutores que geraram situações de risco e para cada caso apresentadas as alternativas que podem ser tomadas pelos condutores da organização para evitarem que aquela situação se transforme num acidente.

Cruzamentos, mudanças de faixa de circulação e utilização adequada dos espelhos retrovisores é um treinamento que apresenta situações consideradas críticas na condução do veículo. No momento em que efetuamos essas operações ao volante o risco de acidente aumenta sensivelmente, pois além do fato de estarmos, em algumas destas situações cruzando uma via em outras delas, quando da efetuação de uma ultrapassagem numa pista de mão dupla, estaremos trafegando na faixa de trânsito destinada aos outros veículos.

Os perigos do excesso de velocidade e a condução do veículo de forma ambientalmente correta é um treinamento que aborda principalmente tópicos onde há porte do condutor o desrespeito aos limites de velocidade previstos para a via, assumindo uma postura de risco. Os vídeos montados pela empresa Centro de Distribuição apresentam situações em que alguns condutores excederam em dez quilômetros por hora o limite de velocidade permitida e para estas situações apresentada as consequências que este excesso de velocidade resultou. Quanto ao modo ambientalmente correto de condução do veículo, são demonstrados os métodos corretos de dirigir, aproveitando da melhor forma possível a potencia do motor, propiciando inclusive economia combustível e redução dos custos de manutenção com o veículo. Também são apresentados os cuidados com a manutenção preventiva do veículo, principalmente itens que impliquem na perda de estabilidade ou que possam causar dificuldade na dirigibilidade do veículo e conseqüentemente o aumento dos riscos de acidentes, como: periodicidade da verificação da calibragem dos pneus, como detectar se o veículo está desalinhado, danos nos pneus, defeitos na suspensão do veículo, melhor horário para efetuar o abastecimento do veículo e calibragem dos pneus, etc.

2.6 Termo de Responsabilidade

A empresa Centro de Distribuição formulou um termo de compromisso que é assinado por todos os condutores da organização, esse prevê as principais faltas e consequências previstas para estas, podendo ir da advertência verbal a demissão por justa causa.

Figura 4 Termo de Responsabilidade.

<p style="text-align: center;">Termo de Responsabilidade Individual de Segurança, Saúde e Meio Ambiente.</p> <p style="text-align: center;">Ordem de Serviço N° 01</p> <p>Eu, _____, estou comprometido com a prevenção de acidentes do trabalho, acidentes de trânsito, doenças ocupacionais e danos ambientais.</p> <p>Declaro, nesse sentido, que recebi os seguintes treinamentos sobre segurança e prevenção de acidentes no trânsito:</p> <ul style="list-style-type: none">- Treinamento de Direção Preventiva;- Treinamento Inicial;- Treinamento de Direção Comentada;- Treinamento Eletrônico. <p>Desta maneira, me comprometo a me comportar de forma preventiva no trânsito, sendo responsável, seguro e consciente dos riscos existentes. Para tal, declaro ainda meu compromisso no seguinte sentido:</p> <ul style="list-style-type: none">• Declaro que conheço o Código de Trânsito Brasileiro e que cumprirei todas as determinações nele contida, obedecendo a sinalização de trânsito durante meus deslocamentos;• Declaro manter em dia a minha Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e me comprometer a verificar regularmente se a documentação do veículo que estou utilizando também está válida;• Declaro estar ciente dos potenciais riscos existentes em meu ambiente de trabalho e na condução de veículos e que estes foram repassados por minha liderança através dos treinamentos e através das ferramentas disponibilizadas pela organização;• Declaro ter recebido uma via do Termo de Responsabilidade Individual em Segurança, Saúde e Meio Ambiente e ter sido orientado pelo meu supervisor quanto ao seu conteúdo;• Declaro que não realizarei violações voluntárias do Código de Trânsito Brasileiro, normas, procedimentos e demais regras relacionadas à Segurança, Saúde e Meio Ambiente;
--

Cont. figura 4 Termo de Responsabilidade.

- Estou ciente das consequências do não cumprimento dessas regras, bem como das medidas administrativas que poderão ser aplicadas em caso de comportamento inadequado;
- Estou ciente de que estas medidas técnicas e organizacionais adotadas somente terão sucesso se forem cumpridas por cada indivíduo de nossa organização;
- Estou ciente também de que devo avisar de maneira cordial e apropriada meus colegas quando neles perceber algum comportamento de risco e aceito sugestões e avisos de meus colegas para a correção de meus comportamentos de riscos.

Para a organização, a prevenção de acidentes do trabalho, acidentes de trânsito, doenças ocupacionais e danos ambientais são valores extremamente importantes e, por isso, não aceitamos violações ao Código de Trânsito Brasileiro, de procedimentos, normas e regras relacionadas a Segurança, Saúde e Meio Ambiente.

A avaliação de comportamentos inseguros (violações do Código de Trânsito Brasileiro, desvios de procedimentos, normas e regras) é conduzida da seguinte forma:

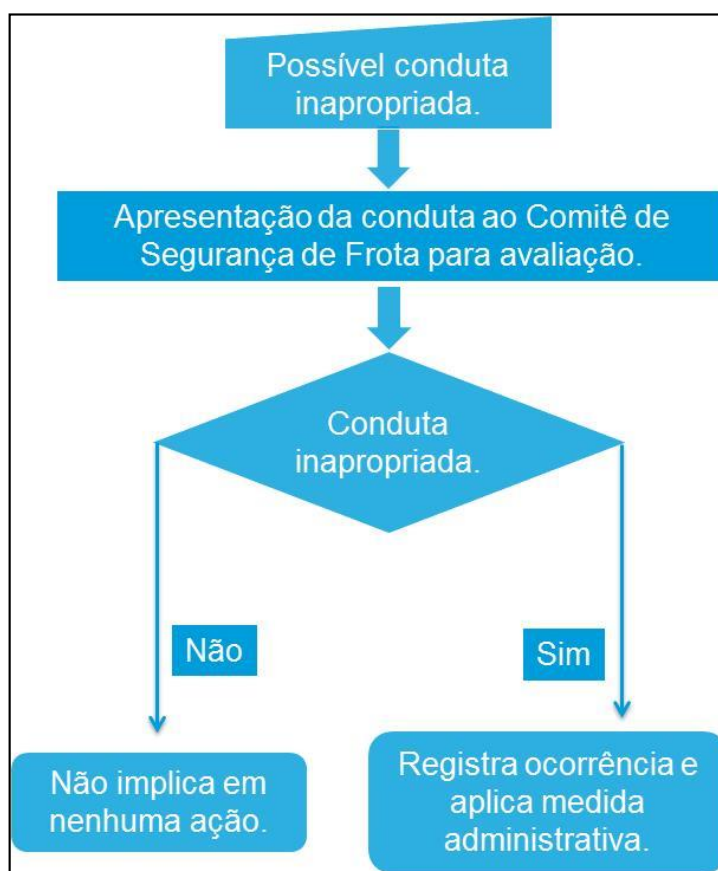


Figura 5 Desvios e Consequências.

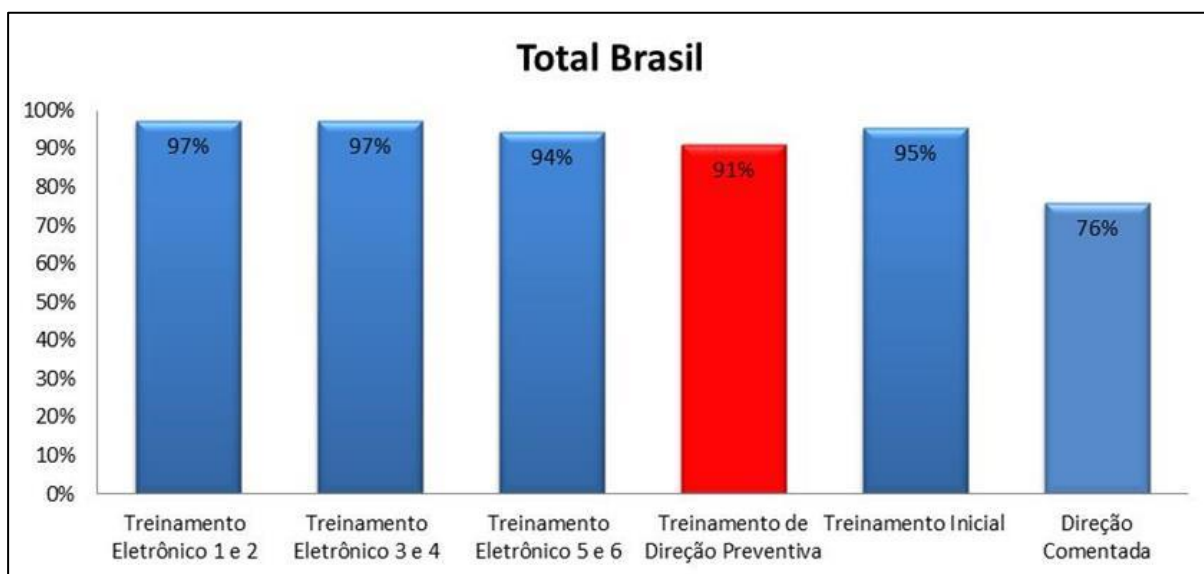
Desvios e Consequências					
Desvio	Exemplos	Consequências Possíveis	Desvio	Exemplos	Consequências Possíveis
Sério	<ul style="list-style-type: none"> • Não cumprimento de regras de trânsito; • Uso do telefone celular; • Uso incorreto ou não uso do Cinto de Segurança. • Dirigir em velocidade superior a máxima permitida em até 20%. 	<ul style="list-style-type: none"> • Advertência documentada ou suspensão, emitida pelo Chefe Imediato e anexar ao histórico do funcionário; • Acompanhamento pelo Chefe Imediato por um período mínimo de 30 dias e definição de ações adicionais, se for necessário; • Caso de reincidência passa a ser tratado como Desvio Grave. 	Grave	<ul style="list-style-type: none"> • Reincidência do não cumprimento de regras de trânsito; • Reincidência do uso do telefone celular; • Reincidência do uso incorreto ou não uso do Cinto de Segurança; • Dirigir em velocidade superior em 20% à máxima permitida ou sob efeito de álcool ou drogas ilícitas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Afastamento temporário do funcionário (Suspensão de 1 a 3 dias); • Desligamento do funcionário; • Justa Causa.
<p>OBS: Todas as medidas disciplinares estão de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Legislação Brasileira e Consolidação das Leis do Trabalho.</p>					

Fonte: Empresa Centro de Distribuição (2012)

3 Considerações Finais

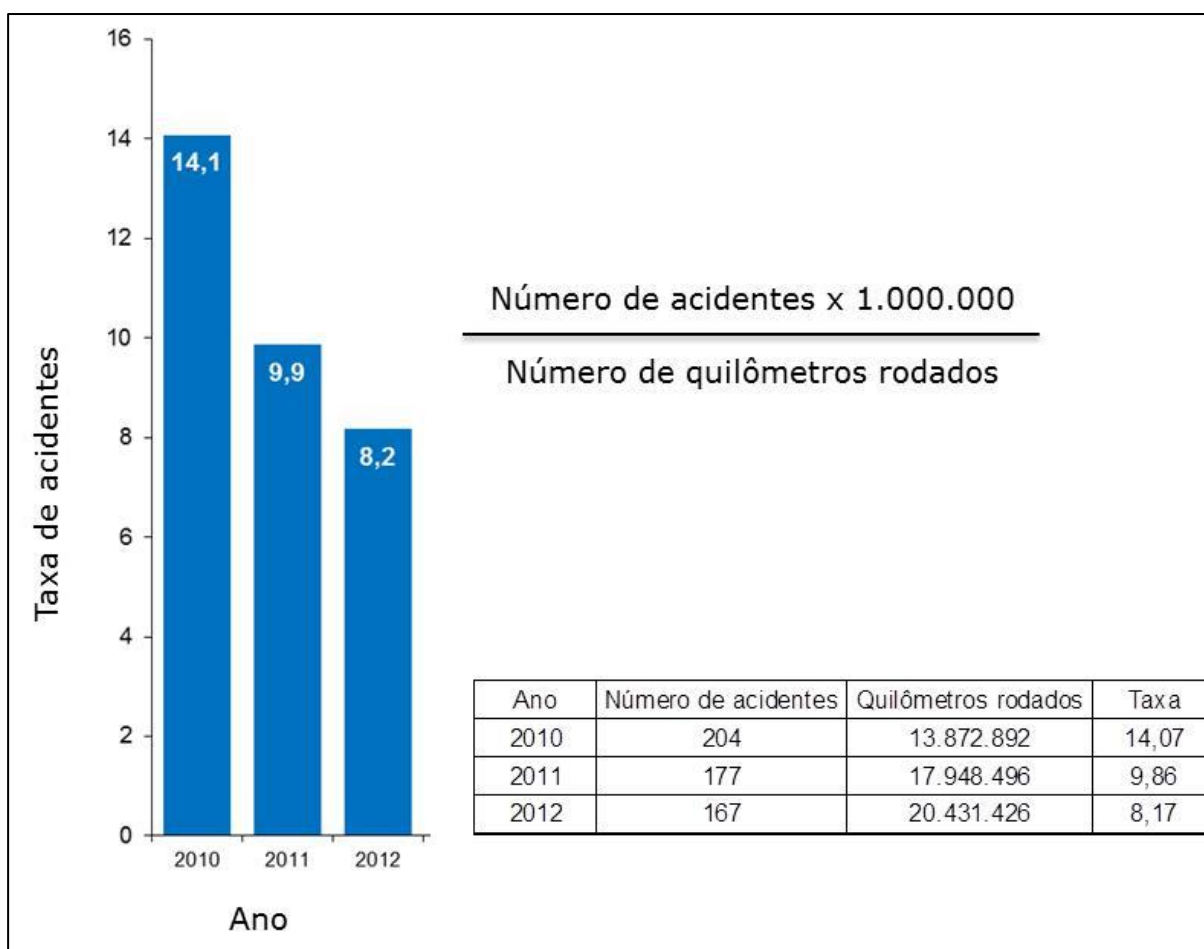
A estrutura do programa está pautada na conscientização dos condutores e na premissa de que segurança é um valor dentro da organização, que entre todas as missões a serem cumpridas por cada representante da empresa no seu dia-a-dia a mais importante delas é o cuidado com sua integridade física e de terceiros e a responsabilidade de zelar pelo nome da organização de formar a adotar sempre um comportamento cordial e respeitoso no trânsito independente das ações dos outros motoristas, condições climáticas e demais interferências que possam ocorrer.

Figura 6 Dados de Realização de Treinamento Nacional.



Fonte: Empresa Centro de Distribuição (2012)

Figura 7 Taxa de Acidentes Brasil.



Fonte: Empresa Centro de Distribuição (2012)

Com um programa efetivo de segurança de frota, envolvimento das diretorias, treinamento de capacitação para todos os condutores, realização de palestras habituais sobre o assunto, controle de treinamentos com envio de relatórios semanais para as diretorias, inclusão do programa como medidor de desempenho individual de colaboradores e gestores, aplicação de uma política séria de incentivos aos bons motoristas, reconhecendo seus valores e ao mesmo tempo aplicando sanções disciplinares aos envolvidos em acidentes, a empresa Centro de Distribuição tem conseguido reduzir seu índice de acidentes a cada ano, mesmo com o aumento da quantidade de quilômetros rodados anualmente. Quando comparados os dados de 2010 para 2011 o número de quilômetros rodados subiu cerca de 30%, já o número de acidentes reduziu aproximadamente 13% no mesmo período. Ao compararmos 2011 com 2012 temos aumento de aproximadamente 14% o número de quilômetros e redução de aproximadamente 6%, mostrando um processo de melhoria contínua e satisfatório.

REFERÊNCIAS

CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO. Manual de Direção Preventiva. São Paulo 2010.

CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO. Política de Segurança de Frota. São Paulo, 2010.

CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO. Política de Segurança, Saúde e Meio Ambiente. São Paulo, 2010.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Brasília, 1997.

SEGURANÇA E MEDICINA DO TRABALHO - Portaria nº 3.214 de 08 de 06 de 1978 - Editora Atlas, Edição 69ª.

WAISELFISZ, J. J. Mapa da Violência 2011. Os Jovens do Brasil. Brasília, Ministério da Justiça, Instituto Sangari 2011.