

UNIVERSIDADE DO SAGRADO CORAÇÃO

EURICO DE OLIVEIRA JUNIOR

**A ANÁLISE DO ABSENTEÍSMO NAS INDÚSTRIAS
DE BATERIAS DO MUNICÍPIO DE BAURU
DECORRENTES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO DE
PERCURSO (IN ITINERE) ENVOLVENDO
MOTOCICLETAS**

BAURU
2013

EURICO DE OLIVEIRA JUNIOR

**A ANÁLISE DO ABSENTEÍSMO NAS INDÚSTRIAS
DE BATERIAS DO MUNICÍPIO DE BAURU
DECORRENTES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO DE
PERCURSO (IN ITINERE) ENVOLVENDO
MOTOCICLETAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas como parte dos requisitos para obtenção do título de bacharel em Administração, sob orientação da Profa. Me. Verônica Scriptore Freire e Almeida.

BAURU
2013

O483a	<p data-bbox="526 1087 834 1115">Oliveira Junior, Eurico de</p> <p data-bbox="526 1157 1276 1293">A análise do absenteísmo nas indústrias de baterias do município de Bauru decorrentes de acidentes de trânsito de percurso (in itinere) envolvendo motocicletas / Eurico de Oliveira Junior -- 2013.</p> <p data-bbox="578 1304 672 1331">57f. : il.</p> <p data-bbox="578 1373 1230 1400">Orientadora: Profa. Me. Verônica S. Freire e Almeida.</p> <p data-bbox="526 1442 1276 1535">Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração) – Universidade do Sagrado Coração – Bauru – SP.</p> <p data-bbox="526 1577 1276 1650">1. Absenteísmo. 2. Acidente de trabalho. 3. Acidente de trânsito. I. Almeida, Verônica Scriptore Freire e. II. Título.</p>
-------	---

EURICO DE OLIVEIRA JUNIOR

**A ANÁLISE DO ABSENTEÍSMO NAS INDÚSTRIAS DE BATERIAS DO
MUNICÍPIO DE BAURU DECORRENTES DE ACIDENTES DE
TRÂNSITO DE PERCURSO (IN ITINERE) ENVOLVENDO
MOTOCICLETAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas da Universidade do Sagrado Coração como parte dos requisitos para obtenção do título de bacharel em Administração sob orientação da Prof^a. Me. Verônica Scriptore Freire e Almeida.

Banca examinadora:

Profa. Me. Verônica Scriptore Freire e Almeida
Universidade do Sagrado Coração

Profa. Me. Débora Scardine da Silva Pistori
Universidade do Sagrado Coração

Prof. Me. Fábio José de Souza
Universidade do Sagrado Coração

Bauru, 04 de dezembro de 2013.

RESUMO

O grande número de vítimas geradas pelos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas assola todo o país, quer seja nas grandes metrópoles ou nas médias e pequenas cidades, sendo que para o Ministério da Saúde o país vive uma epidemia de acidentes de motos. Esses acidentes trazem reflexos à sociedade como um todo e para os setores produtivos, pois em decorrência deles, trabalhadores vitimados nesses infortúnios são afastados do trabalho, o que denominamos absenteísmo, e tais afastamentos geram inúmeras consequências ao trabalhador, à empresa e ao governo, principalmente no Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) e sistema público de saúde. A frota de motocicletas circulando no país cresce não só em quantidade, mas em termos percentuais, sendo certo apontar que nos dias atuais cerca de 26% da frota brasileira é composta por motocicletas, situação que há doze anos atrás correspondia à 14% da frota nacional. De acordo com dados da Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores e Similares (Abraciclo) o perfil do consumidor de motocicleta predominante em nosso país é a pessoa do sexo masculino, com idade entre 18 e 40 anos e que optou pela utilização da motocicleta em substituição ao transporte público e/ou veículo, ou seja, são os homens jovens, em idade produtiva, os quais muitas das vezes sofrem acidentes a caminho ou retornando do trabalho. Para que o assunto fosse explorado na totalidade de sua abrangência efetuou-se pesquisa bibliográfica com ênfase nos aspectos jurídicos e doutrinários relacionados principalmente no campo do Direito do Trabalho, Direito Previdenciário e Gestão de Recursos Humanos e também foi explorada a vertente quantitativa através das estatísticas de acidentes de trânsito com motocicletas registrados em Bauru e estatísticas sobre o aumento de frota desse tipo de veículo na cidade, e também utilizou-se um questionário preenchido pelas empresas do setor de fabricantes de baterias, onde foi explorado o impacto em termos quantitativos de acidentes de percurso de seus empregados e a duração desses afastamentos. Podemos concluir que na cidade de Bauru os acidentes envolvendo motocicletas de modo geral encontram-se estabilizados, mas que a frota dos veículos de duas rodas cresce ano a ano na cidade, motivo pelo qual ao final foram propostas sugestões simples para que as Comissões Internas de Prevenção de Acidente (CIPA) instaladas nas fábricas possam promover ações de caráter educativo e preventivo, a fim de que o problema do absenteísmo gerado pelos acidentes de trânsito em percurso, ou *in itinere* esteja dentro de uma situação de normalidade nas quatro fábricas de baterias participantes desta pesquisa.

Palavras-chave: Absenteísmo. Acidente de Trabalho. Acidente de Trânsito. Trânsito.

ABSTRACT

The large number of victims generated by traffic accidents involving motorcycles raged across the country, whether in large cities or in medium and small cities, and for the Ministry of health the country lives an epidemic of motorcycle accidents. These accidents bring reflections to society as a whole and for the productive sectors, because as a result of them, workers victimized in these misfortunes are away from work, what we call absenteeism, and such departures generate numerous consequences to the employee, the company and the Government, mainly in the National Social Security Institute (INSS) and public health system. The fleet of motorcycles circling the country grows not only in quantity, but in percentage terms, while pointing out that nowadays about 26% of the Brazilian fleet consists of motorcycles, a situation that twelve years ago corresponded to 14% of the national fleet. According to data from the Brazilian Association of Manufacturers of motorcycles, Mopeds and similar (Abraciclo) motorcycle consumer profile, prevalent in our country is male, aged between 18 and 40 years and opted for motorcycle use replacing the public transport and/or vehicle, i.e. are young men, in productive age, which often suffer accidents en route to or returning from work. For that matter be explored in all its comprehensiveness made up bibliographical research with emphasis on the legal aspects and mainly in the field of related doctrinal labour law, social security law and human resource management and was also explored the quantitative aspect through the statistics of traffic accidents with motorcycles registered in Bauru and statistics on the increase of this type of vehicle fleet in the city, and also it was used a questionnaire filled out by companies in the sector, where he explored the quantitative impact of accidents of course of their employees and the duration of these departures. We conclude that in the city of Bauru accidents involving motorcycles are generally stabilised, but the fleet of two-wheelers grows year by year in the city, which is why the end suggestions were proposed to the Internal accident prevention Commission (CIPA) installed in factories to promote educational and preventive actions in order that the absenteeism problem generated by traffic accidents on route, or in itinere is inside a situation of normality in the four battery factories installed in town.

Keywords: Absenteeism. Accident at work. Traffic accident. Traffic.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Perfil do consumidor de motocicleta	26
Figura 2 - Evolução da frota brasileira - 2001 a 2012.....	28
Figura 3 - Valores atuais do Seguro DPVAT	31
Figura 4 - Indenizações DPVAT por categorias de veículos.....	32
Figura 5 - Quantidade de acidentes de trabalho em percurso nos últimos três anos.....	40
Figura 6 - Dos acidentes de trabalho em percurso registrados, quantos envolviam motocicletas.....	41
Figura 7 - Dos acidentes de trabalho em percurso, quantos tiveram como resultado o afastamento do colaborador de suas atividades profissionais, independente da quantidade de dias	42
Figura 8 - Dos acidentes de trabalho em percurso, quantos tiveram como resultado o afastamento do colaborador de suas atividades profissionais.....	43
Figura 9 - Motocicletas estacionadas defronte a Ajax	44
Figura 10 - Motocicletas estacionadas defronte a Tudor	45
Figura 11 - Motocicletas estacionadas defronte a Enerbrax.....	45
Figura 12 - Motocicletas no estacionamento da Cral.....	46

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Produção anual de motocicletas no Brasil - 2010 a 2012.....	28
Tabela 2 - Frota de motocicletas de Bauru - 2010 a 2012.....	29
Tabela 3 - Número total de óbito por acidentes de transportes terrestres - 2002 a 2010.....	29
Tabela 4 - Número total de óbito por acidentes com motociclistas - 2002 a 2010	29
Tabela 5 - Porcentagem de motocicletas mortos no trânsito - 2002 a 2010	30
Tabela 6 - Acidentes de trânsito com motocicletas em Bauru - 2010 a 2012	36

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares

CAT – Comunicação de Acidente de Trabalho

CIPA – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DAMS – Despesas de Assistências Médicas e Suplementares

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

DPVAT – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre

INSS – Instituto Nacional de Seguridade Social

NBR – Norma Brasileira

ONU – Organização das Nações Unidas

SESMT – Serviço Especializado em Segurança e Medicina do Trabalho

SIM – Sistema de Informações de Mortalidade

SIPAT – Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	DESENVOLVIMENTO	11
2.1	ESCOLHA DO TEMA	11
2.2	FORMULAÇÃO DO PROBLEMA	11
2.3	JUSTIFICATIVA	11
2.4	OBJETIVOS DA PESQUISA	12
2.4.1	OBJETIVO GERAL	12
2.4.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	12
3	ASPECTOS LEGAIS QUE ENVOLVEM A ANÁLISE PROPOSTA	14
3.1	CONCEITOS GERAIS	14
3.1.1	ABSENTEÍSMO	14
3.1.2	ACIDENTE DO TRABALHO	15
3.1.3	ACIDENTE DE TRÂNSITO	17
3.1.4	TRÂNSITO	19
3.2	ACIDENTES DE TRÂNSITO COMO ACIDENTE DE TRABALHO	19
3.3	PERFIL DOS USUÁRIOS DE MOTOCICLETAS NO BRASIL	26
3.4	A IMPORTÂNCIA DA CIPA	26
3.5	PANORAMA DOS ACIDENTES MOTOCICLÍSTICOS EM BAURU	27
4	METODOLOGIA	33
5	ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS	36
5.1	ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS	39
5.2	APRESENTAÇÃO DE SUGESTÕES PARA MINIMIZAÇÃO DO PROBLEMA	46
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
	REFERÊNCIAS	52
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO	56

1 INTRODUÇÃO

É inegável que a quantidade de motocicletas em circulação tem aumentado consideravelmente na cidade de Bauru, bem como em todo território nacional.

A popularização da motocicleta tem potencializado um problema antigo: os acidentes de trânsito e suas decorrências. Dentre essas, podemos citar as mortes ocasionadas, as lesões corporais, danos materiais e até mesmo danos morais e emocionais.

Uma das consequências dos acidentes de trânsito que é extremamente danosa para aqueles que são vitimados nesses sinistros é o afastamento das atividades profissionais decorrentes das lesões, o que pode gerar incapacidades, sendo de conhecimento público e notório que os acidentes envolvendo motocicletas são os que trazem as piores consequências em termos de vitimização, dada a desvantagem que estas apresentam em relação aos demais veículos em termos de proteção aos seus ocupantes.

Para o estudo do tema foi necessária a realização de delimitação geográfica e também do ramo de atividade profissional/econômica, optando-se pela cidade de Bauru e como ramo de atividade as fábricas de baterias, pois tal município é privilegiado por possuir algumas indústrias desse segmento e quatro delas: Ajax, Cral, Enerbrax e Tudor, concordaram participar da pesquisa.

Trata-se de uma pesquisa quali-quantitativa do tipo Estudo de Caso Múltiplo. Com o intuito de aprofundar no tema, fez-se necessário um levantamento bibliográfico a respeito de acidentes de trabalho em percurso (*in itinere*), cujos focos foram o Direito do Trabalho, Direito Previdenciário e Gestão de Recursos Humanos, a fim de que as questões que envolvem o assunto sejam analisadas sob um prisma jurídico para que haja um entendimento global da questão.

O estudo foi bastante restrito, pois se ateve aos acidentes de percurso, ou *in itinere*, que são aqueles acidentes sofridos pelo trabalhador, tendo como origem a residência e como destino o local de trabalho ou vice-versa, e para tanto procurou-se mostrar os aspectos legais e práticos da questão.

Além da pesquisa bibliográfica, realizou-se a análise das estatísticas referentes aos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas no município. Buscou-se estabelecer uma relação desses dados com aqueles fornecidos pelas fábricas de

baterias, por meio do preenchimento de um questionário referente aos acidentes de percurso envolvendo seus empregados, e ao final são propostas algumas sugestões plausíveis para a minimização do problema, a serem implantadas pelas Comissões Internas de Prevenção de Acidentes (CIPA's) das empresas, visando contribuir com uma pequena parcela da sociedade, num tema ainda pouco explorado na literatura.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 ESCOLHA DO TEMA

A análise do absenteísmo nas indústrias de baterias da cidade de Bauru decorrentes dos acidentes de trânsito de percurso (*in itinere*) envolvendo motocicletas.

2.2 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

Como as empresas podem melhorar o nível de informação e conscientização dos funcionários que se utilizam de motocicletas como meio de transporte de modo a reduzir o número de acidentes de trânsito de percurso (*in itinere*) e consequentemente os índices de absenteísmo?

2.3 JUSTIFICATIVA

Quase que diariamente a imprensa local veicula notícias sobre acidentes de trânsito na cidade de Bauru, sendo perceptível a gravidade dos acidentes nos quais há motocicletas envolvidas, principalmente pelo fato desse tipo de veículo, de apenas duas rodas, ser extremamente vulnerável à lesões por parte de seus ocupantes em caso de colisões e tombamentos (quedas), ocasionando-se em caso de sinistros, fraturas em boa parte das vezes, e não raras vezes o resultado de um acidente pode ser a morte do motociclista e/ou passageiro.

Há que se levar em consideração o aumento da frota de motocicletas em todo território nacional e não só em Bauru. Tal aumento deve-se às facilidades existentes para se adquirir uma motocicleta, pois atualmente é possível a uma parcela significativa da população comprar uma moto com financiamento a longo prazo, inclusive podendo tal compra ser efetuada até mesmo sem entrada.

Normalmente os condutores e passageiros de motocicletas são pessoas jovens, ou seja, em idade produtiva, e os acidentes motociclísticos costumam gerar afastamentos do serviço, uns por mais, outros por menos tempo, dependendo da gravidade das lesões.

Esses afastamentos do serviço geram transtornos às empresas tais como sobrecarga de serviço aos companheiros de setor/departamento que precisarão

suprir as funções do funcionário afastado; necessidade de realocação de funcionários ou contratação temporária para suprir as funções do funcionário afastado; descumprimento de prazos na execução de serviços; queda na qualidade de produtos e/ou serviços; reclamações de clientes; etc.

Nesse sentido, em razão da necessidade de delimitação do tema deliberou-se pela pesquisa em um ramo de atividade com relativa importância na economia de Bauru, que são as fábricas de baterias, sendo que 4 (quatro) delas: Ajax, Cral, Enerbrax e Tudor; concordaram participar deste estudo.

Esta pesquisa pretende levantar a dimensão do problema através do levantamento de alguns índices disponíveis, tais como a quantidade de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas na cidade de Bauru, os dados das indústrias do segmento de baterias em relação aos funcionários acidentados *in itinere* e dados da frota de motocicletas na cidade.

Esse setor emprega diretamente cerca de 2.600 pessoas, tendo como intenção relacionar os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas com afastamentos do serviço decorrentes das lesões geradas por esses sinistros e apontar formas preventivas de diminuição desses acidentes.

2.4 OBJETIVOS DA PESQUISA

2.4.1 Objetivo Geral

Contribuir com as empresas do segmento industrial de baterias da cidade de Bauru, com informações e sugestões de melhorias que auxiliem na redução de absenteísmo em decorrência de acidentes de trânsito de percurso (*in itinere*) com motocicletas envolvendo seus funcionários.

2.4.2 Objetivos Específicos

- Efetuar pesquisa com ênfase nos aspectos jurídicos que envolvem questões relativas ao acidente de trânsito como acidente de trabalho (acidente por equiparação), visando promover entendimento global do tema;

- Levantar junto às empresas do segmento industrial de baterias de Bauru o número de afastamentos em decorrência de acidentes de trânsito de percurso (*in*

itinere) com motocicletas envolvendo seus empregados, para melhor dimensionamento do problema;

- Auxiliar na difusão de sugestões, às CIPA's das empresas participantes da pesquisa, de temas que busquem colaborar com a condução de motocicletas de maneira mais segura por parte dos funcionários que se utilizam desse meio de transporte.

3 ASPECTOS LEGAIS QUE ENVOLVEM A ANÁLISE PROPOSTA

Para melhor análise e aprofundamento de nosso objeto de estudo, ou seja, “A análise do índice de absenteísmo nas indústrias de baterias da cidade de Bauru decorrentes dos acidentes de percurso (*in itinere*) envolvendo motocicletas”, inicialmente faz-se necessário entender alguns conceitos jurídicos que envolvem o tema.

3.1 CONCEITOS GERAIS

3.1.1 Absenteísmo

Primeiramente cabe indicarmos qual o conceito de absenteísmo.

Para Chiavenato (2009, p. 149):

o absenteísmo- também denominado ausentismo- é uma expressão utilizada para designar as faltas ou ausências dos funcionários ao trabalho. Em sentido mais amplo, é a soma dos períodos em que os funcionários se encontram ausentes do trabalho, seja por falta, atraso ou devido a algum motivo interveniente.

De acordo com a definição acima podemos classificar o acidente de trânsito em percurso como uma forma de absenteísmo, ou ausentismo, pois o acidente de trânsito, dada sua imprevisibilidade, constitui-se num dos motivos intervenientes.

Existem outras definições para absenteísmo, como a de Boudreau e Milkovich (2000, p. 123), na qual “absenteísmo é a frequência e/ou duração do tempo perdido de trabalho, quando os empregados não vêm trabalhar”.

No consagrado Dicionário da Língua Portuguesa, de Aurélio Buarque de Holanda Ferreira (2010, p. 6), o absenteísmo é definido como “1. Hábito de estar frequentemente ausente de um local (de trabalho, estudo, etc.). 2. O fato de não comparecer a um ato, de abster-se de um dever, etc.”.

Pode-se então, definir absenteísmo como as sendo as faltas ou ausências de um empregado ao trabalho, porém tal definição engloba toda e qualquer forma de não comparecimento, ainda que seja direito do trabalhador, como por exemplo, férias e luto. Portanto neste trabalho parece-nos mais oportuno utilizarmos a definição dada por Chiavenato (2009), mais restritiva, dada a imprevisibilidade dos

acidentes de trânsito, o que escapa a toda e qualquer previsão corporativa de afastamento. Percebe-se que mesmo após o registro do acidente é difícil estabelecer um prazo para retorno pleno do empregado acidentado ao trabalho, pois muitas vezes leva tempo para que o mesmo volte a desenvolver normalmente todas as atividades que realizava antes do acidente.

3.1.2 Acidente do Trabalho

Fundamental também mencionarmos o conceito de acidente de trabalho.

A definição legal do que venha a ser Acidente do Trabalho está contida no artigo 19 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, que dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências, cuja redação segue abaixo:

Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho. (BRASIL, 1991).

De acordo com Bertagni e Monteiro (2010, p. 44) o acidente do trabalho “trata-se de um evento único, subitâneo, imprevisto, bem configurado no espaço e no tempo e de conseqüências geralmente imediatas”.

Nesse sentido Gonçalves (2009, p. 128) afirma que:

[...] não existe acidente sem efeito nocivo. Acidente é fato, súbito e involuntário, de efeitos nocivos. O evento causado pelo trabalho deve, dessa maneira, produzir um dano (efeito imediato) que consista na lesão corporal ou perturbação funcional. Esse dano deve provocar a morte ou a perda ou redução da capacidade para o trabalho (efeito mediato). Parte-se do trabalho para se retornar ao trabalho, ou seja, o trabalho é a causa do acidente e a necessidade é protegida pela norma de proteção social; somente um acidente causado por trabalho e que acarrete prejuízo na capacidade laborativa do segurado é caracterizado pela lei como acidente de trabalho.

Mais adiante, na alínea d, inciso IV do artigo 21 do mesmo diploma legal está o embasamento jurídico através do qual os acidentes em percursos são equiparados à acidentes do trabalho.

Art. 21. Equiparam-se também ao acidente do trabalho, para efeitos desta Lei:

IV - o acidente sofrido pelo segurado ainda que fora do local e horário de trabalho:

d) no **percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela**, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado (BRASIL, 1991, grifo nosso).

De acordo com Bertagni e Monteiro (2010, p. 47) são chamados de “acidentes de trabalho por equiparação, porque se relacionam apenas indiretamente com a atividade”.

Nesse sentido Gonçalves (2009, p. 129) escreve que “a lei, entretanto, prevê outros fatos, não relacionados diretamente ao trabalho, que são, por equiparação legal, considerados acidentes do trabalho”, dentre esses fatos está o acidente do trânsito.

Ainda sobre os acidentes por equiparação, Amado (2013, p. 248, grifo nosso) explica que “**determinados eventos são equiparados a acidente de trabalho**, pois o exercício laboral é considerado uma concausa para sua ocorrência (causalidade indireta), concorrendo com outras alheias ao trabalho”.

De acordo com Chiavenato (2009, p. 477-478) os acidentes com afastamento podem resultar em três tipos de incapacidade: temporária, permanente parcial ou total permanente ou ainda a morte.

Incapacidade temporária é a perda total da capacidade para o trabalho durante o dia do acidente ou que se prolongue por período menor que um ano. No retorno, o empregado assume sua função sem redução da capacidade. Em caso de acidente sem afastamento em que ocorra agravamento da lesão que determine o afastamento, o acidente receberá nova designação, isto é, será considerado acidente com afastamento, e o período de afastamento será iniciado no dia em que se constatou o agravamento da lesão. Nesse caso, será mencionado no relatório do acidente o no relatório do mês.

Incapacidade permanente parcial é a redução permanente e parcial da capacidade para o trabalho, ocorrida no mesmo dia ou que se prolongue por período menor que um ano. A incapacidade permanente parcial é motivada por:

- I- Perda de qualquer membro ou parte do mesmo.
- II- Redução da função de qualquer membro ou parte do mesmo.
- III- Perda da visão ou redução funcional de um olho.
- IV- Perda da audição ou redução funcional de um ouvido.
- V- Quaisquer outras lesões orgânicas, perturbações funcionais ou psíquicas que resultem, na opinião do médico, em redução de menos de três quartos da capacidade de trabalho.

Incapacidade total permanente é a perda total, em caráter permanente, da capacidade de trabalho. A incapacidade total permanente é motivada por:

- I- Perda da visão de ambos os olhos.

II- Perda da visão de um olho com redução em mais da metade da visão do outro.

III- Perda anatômica ou impotência funcional de mais de um membro de suas partes essenciais (mão ou pé).

IV- Perda da visão de um olho, simultânea à perda anatômica ou impotência funcional de uma das mãos ou de um pé.

V- Perda da audição de ambos os ouvidos, ou, ainda, redução em mais da metade de sua função.

VI- Quaisquer outras lesões orgânicas, perturbações funcionais ou psíquicas, permanentes, que ocasionem, sob opinião médica, perda de três quartos ou mais da capacidade para o trabalho.

3.1.3 Acidente de Trânsito

Outro conceito necessário para uma melhor compreensão deste trabalho e que será amplamente explorado no decorrer do mesmo é o conceito de acidente de trânsito.

De acordo com a Norma Brasileira (NBR) nº 10.697/89, acidente de trânsito:

[...] é todo evento não premeditado, de que resulte dano em veículo ou na carga e/ou lesões em pessoas e animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento na via terrestre, ou áreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículo na via pública. (ABNT, 1989 apud ANDRADE, 2013, p. 34).

Os acidentes de trânsito, conforme Leonardo (1998, p. 169-170) são classificados juridicamente em:

- causas naturais: quando intervém a natureza, como tempestades, vendavais, quedas de raios ou árvores sobre os veículos;
- causas fortuitas ou imprevisíveis: quando não dependem do motorista, como enxame de abelhas, queda de galerias pluviais arrastando o veículo;
- causas culposas: por negligência, imprudência e imperícia.

Negligência é a omissão ou descuido no desempenho do encargo ou realização do ato, como dirigir o veículo sabendo que este acha-se em freio ou em mau estado de conservação.

Imprudência consiste em praticar uma ação sem as necessárias precauções, como dirigir um veículo a 100 km/h, sabendo que o máximo permitido é 30 km/h.

Imperícia é a falta de habilidade ou destreza para executar uma determinada atividade, como dirigir veículos sem possuir habilitação.

Nesse mesmo sentido podemos indicar a conceituação de Nucci (2008, p. 208), onde cita que “imprudência é a forma ativa de culpa, significando um comportamento sem cautela, realizado com precipitação ou insensatez”, como por

exemplo, dirigir em alta velocidade dentro da cidade, onde há pedestres por todos os lados, agindo com nítida imprudência.

O mesmo autor conceitua negligência como sendo “a forma passiva de culpa, ou seja, assumir uma atitude passiva, inerte, material e psiquicamente, por descuido ou desatenção, justamente quando o dever de cuidado do objeto determina de modo contrário” (NUCCI, 2008, p. 208), como por exemplo, deixar uma arma de fogo ao alcance de uma criança.

Por fim Nucci (2008, p. 208-209) conceitua “imprudência no campo técnico, pressupondo uma arte, ofício ou uma profissão. Consiste na incapacidade ou falta de conhecimento necessário para o exercício de determinado mister”, como por exemplo, o médico que deixa de tomar as cautelas devidas na assepsia em uma sala de cirurgia, demonstrando despreparo e inaptidão profissional.

De semelhante conteúdo é a conceituação de Bitencourt (2009, p. 52) ao citar que:

imprudência é a prática de uma conduta arriscada ou perigosa e tem caráter comissivo. É a imprevisão ativa (*culpa in faciendo* ou *in committendo*). Conduta imprudente é aquela que se caracteriza pela intempestividade, precipitação, insensatez e imoderação. Imprudente, será, por exemplo, o motorista que embriagado, viaja, dirigindo seu veículo automotor, com visível diminuição de seus reflexos e acentuada liberação de seus freios inibitórios.

Negligência para Bitencourt (2009, p. 52):

[...] é a displicência no agir, a falta de precaução, a indiferença do agente, que podendo adotar as cautelas necessárias, não o faz. É a imprevisão passiva, o desleixo, a inação (*culpa in ommittendo*). É não fazer o que deveria ser feito. Negligente será, por exemplo, o motorista de ônibus que tráfegar com as portas do coletivo abertas, causando a queda e a morte de um passageiro.

Para Bitencourt (2009, p. 52-53):

imperícia é a falta de capacidade, despreparo ou insuficiência de conhecimentos técnicos para o exercício da arte, profissão ou ofício. A inabilidade para o desempenho de determinada atividade fora do campo profissional ou técnico tem sido considerada na modalidade de culpa imprudente ou negligente, conforme o caso. Imperícia não se confunde com erro profissional. O erro profissional é um acidente escusável, justificável e, de regra imprevisível, que não depende do uso correto e oportuno dos conhecimentos e regras da ciência. Esse tipo

de acidente não decorre da má aplicação de regras e princípios recomendados pela ciência. Deve-se à imperfeição e incapacidade dos conhecimentos humanos operando, portanto, no campo do imprevisto e transpondo os limites da prudência e da atenção humanas.

3.1.4 Trânsito

Por fim, neste tópico segue a definição de trânsito, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelece no artigo 1º, § 1º, que “o trânsito é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

Ferreira (2006, p. 5) conceituou trânsito do seguinte modo:

[...] o conceito de trânsito relaciona-se à circulação tanto de pessoas quanto de veículos. O trânsito é, dessa forma, o lugar social, público, onde todas as pessoas se encontram, entretanto, em condições diversas, seja participando ativamente, como pedestres, motoristas, ciclistas, motociclistas, ou passivamente, como passageiros do transporte público ou do transporte alternativo.

Rozestraten (1988) define o trânsito como o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que têm por fim assegurar a integridade de seus participantes.

Dessa movimentação dos elementos que constituem o trânsito, advém os conflitos, dentre os quais, o mais nefasto, inegavelmente é o acidente de trânsito, especialmente aquele do qual resultam vítimas.

3.2 ACIDENTES DE TRÂNSITO COMO ACIDENTE DE TRABALHO

O conceito de acidente de trânsito como acidente de trabalho será analisado detalhadamente segundo aspectos jurídicos e doutrinários, pois trata-se de um dos focos de nosso estudo.

De acordo com Ayres e Correa (2001, p. 16):

Para que o acidente seja legalmente caracterizado como acidente de trabalho, é indispensável a ocorrência dos seguintes pressupostos:

- o fato deverá acontecer na execução do trabalho a serviço da empresa, isto é, o acidente deverá acontecer durante a execução de atividades laborais decorrentes de um contrato de emprego ou pelo exercício do trabalho do segurado especial, conforme definido no art. 11 da Lei nº 8.213/91;
- a ocorrência deverá resultar em dano à saúde ou à integridade física do empregado ou segurado especial;
- do fato deverá decorrer a morte ou a perda, ou a redução da capacidade para o trabalho, temporária ou permanente.

Constata-se, ainda, que, de acordo com a caracterização legal de acidente do trabalho, é necessário existir um nexo causal entre os elementos: trabalho, acidente, lesão e incapacidade.

A luz da Lei nº 8.213/91, em seu artigo 21, inciso IV, alínea “d” equipara-se também a acidente de trabalho o percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado, ou seja, todo e qualquer deslocamento do trabalho para a casa e vice-versa.

Ainda no § 1º do mesmo artigo, a lei esclarece que nos períodos destinados à refeição ou descanso, sejam realizados dentro ou fora do ambiente de trabalho, o empregado é considerado no exercício de seu trabalho.

Aí reside a razão de se equiparar o acidente de trajeto ao acidente profissional, pois no período em que o empregado realiza o percurso de sua casa ao local da atividade laboral ou vice-versa, considera-se que o mesmo já se encontra a disposição de seu empregador.

É importante citarmos o entendimento doutrinário de Pedrotti e Pedrotti (2003, p. 104) de que o acidente *in itinere* “configura-se com o dano sofrido pelo empregado no percurso, tanto no início como no fim das atividades”, ou seja, independe o funcionário estar se deslocando de casa para o trabalho ou do trabalho para casa.

A posição doutrinária vigente também estabelece que pequenas alterações de percursos, não podem prejudicar os direitos do segurado, como por exemplo, a interdição de rua ou outro motivo relevante que force o empregado a mudar seu percurso e sofrer acidente.

No mesmo sentido Oliveira (2005, p. 50, grifo nosso) afirma que:

surtem grandes controvérsias quanto ao entendimento do que seja o “percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela”. O trabalhador com frequência desvia-se desse percurso por algum interesse particular, para uma atividade de lazer ou compras em um supermercado ou farmácia, por exemplo. Como será necessário estabelecer o nexu causal do acidente com o trabalho, **são aceitáveis pequenos desvios e toleradas algumas variações quanto ao tempo de deslocamento**, desde que “compatíveis com o percurso do referido trajeto”.

Ainda sobre o assunto Gonçalves (2009, p. 130, grifo nosso) escreve que:

O acidente *in itinere*, ou acidente de trajeto, é aquele ocorrido no percurso da casa do trabalhador para o trabalho, e vice-versa. Para a sua configuração é indispensável a comprovação do nexu topográfico e nexu cronológico entre o acidente ocorrido e o caminho habitualmente adotado pelo trabalhador para vencer a distância que separa sua residência do local de trabalho. O acidente deve ter ocorrido dentro do horário e do caminho usualmente utilizado pelo obreiro. O desvio de trajeto descaracteriza o acidente.

A jurisprudência, entretanto, admite pequenos desvios ou interrupções para, por exemplo, comprar mercadorias ou apanhar filhos na escola ou ainda em função de atrasos provocados pelo meio de transporte utilizado. O que importa é que a modificação do trajeto ou alargamento do tempo estejam devidamente justificados, dentro de uma margem de razoabilidade.

Encontramos também na doutrina a previsão de acidente *in itinere*,

[...] se o empregado frequenta faculdade, na condição de bolsista da empregadora e no interesse dela, o infortúnio ocorrido no trajeto da empresa para faculdade, por habitual e obrigatório para o obreiro, deve ser considerado *in itinere*, portanto, coberto pela legislação acidentária (BERTAGNI; MONTEIRO, 2010, p. 283).

Ainda com relação aos acidentes *in itinere*, de acordo com Vieira (2008, p. 605):

Devemos atentar, portanto para os itens abaixo, conforme sistemática adotada pelo INSS, para caracterização do acidente de trajeto:

1. Trajeto Normal.
2. Tempo de percurso normal.
3. Condições para o Trajeto Normal.
4. Atividade no Momento do Acidente.

1. TRAJETO NORMAL.

É o caminho diariamente percorrido pelo empregado, não precisando ser necessariamente, o mais curto. Pode ser ainda, não o normal, mas o obrigatório.

2. TEMPO DE PERCURSO NORMAL.

Atentar para o tempo que o empregado, diariamente, faz o percurso, ou o tempo do desvio obrigatório.

3. CONDIÇÕES PARA O TRAJETO NORMAL.

Atentar para as condições físicas, tráfego, etc., para que o empregado possa fazer o trajeto normal.

4. ATIVIDADE NO MOMENTO DO ACIDENTE

Notar que o empregado, ao sair da sua residência para a Empresa ou vice-versa, tem como objetivo o trabalho ou a residência. Caso o empregado saia da Empresa para a residência, resolvendo ir até o estádio de futebol, visitar um colega, etc., está extinto o trajeto normal e a atividade normal de trajeto.

Nesse mesmo sentido Nascimento (2011, p. 575) afirma que "nos períodos destinados a refeição ou descanso, ou por ocasião da satisfação de outras necessidades fisiológicas, no local do trabalho ou durante este, o empregado é considerado no exercício do trabalho".

Explanada a presente hipótese, indaga-se qual seria o grau de responsabilidade do patrão pelo acidente de trânsito sofrido por seu empregado durante o percurso realizado de sua casa para o trabalho, ou, após o fim do expediente do local de trabalho para sua residência.

Resta claro que o empregador teria por obrigação emitir a CAT (Comunicação de Acidente do Trabalho) à Previdência Social para que seu empregado em caso de afastamento pudesse gozar do benefício previdenciário do auxílio acidente.

Tem ainda o acidentado direito à estabilidade do emprego por doze meses, independente da percepção do auxílio acidente, nos termos do artigo 118, da Lei nº 8.213/91, cuja transcrição segue abaixo:

Artigo 118. O segurado que sofreu acidente de trabalho tem garantida, pelo prazo mínimo de doze meses, a manutenção do seu contrato de trabalho na empresa, após a cessação do auxílio-doença acidentário, **independentemente da percepção do auxílio-acidente.** (BRASIL, 1991, grifo nosso).

Sobre a estabilidade após o acidente Nascimento (2011, p. 395) cita que "o segurado que sofreu acidente do trabalho tem garantia pelo prazo mínimo de doze meses, à manutenção de seu contrato de trabalho na empresa, após a cessação do auxílio-doença acidentário, independente da percepção do auxílio-acidente", ou seja, seu posicionamento doutrinário vai ao encontro do artigo 118 da Lei nº 8.213/91.

O auxílio-acidente está previsto no artigo 86 da Lei nº 8.213/91, sendo que sua redação foi modificada pela Lei nº 9.528/97, e atualmente tem a seguinte redação:

Art. 86. O auxílio acidente será concedido, como indenização, ao segurado quando, após consolidação das lesões decorrentes de acidente de qualquer natureza, resultarem seqüelas que impliquem redução da capacidade para o trabalho que habitualmente exercia.

§ 1º- O auxílio-acidente mensal corresponderá a cinquenta por cento do salário-de-benefício e será devido, observado o disposto no § 5º, até a véspera do início de qualquer aposentadoria ou até a data do óbito do segurado.

§ 2º- O auxílio-acidente será devido a partir do dia seguinte ao da cessação do auxílio-doença, independente de qualquer remuneração ou rendimento auferido pelo acidentado, vedada sua acumulação com qualquer aposentadoria.

§ 3º- O recebimento de salário ou concessão de outro benefício, exceto de aposentadoria, observado o disposto no § 5º, não prejudicará a continuidade do recebimento do auxílio-acidente.

§ 4º- A perda da audição, em qualquer grau, somente proporcionará a concessão do auxílio-acidente, quando além do reconhecimento de causalidade entre o trabalho e a doença resultar, comprovadamente, na redução ou perda da capacidade para o trabalho que habitualmente exercia. (BRASIL, 1997).

Sobre o auxílio-acidente Gonçalves (2009, p. 107, grifo nosso) explica que:

O auxílio-acidente é o benefício de pagamento mensal e sucessivo devido ao segurado que, após a consolidação de lesões decorrentes de acidente de qualquer natureza, apresentar seqüelas que impliquem redução para o trabalho que habitualmente exercia.

Essa prestação tem por objetivo fazer cobertura do risco social de redução parcial e permanente da capacidade para o trabalho, causada por um **acidente de qualquer natureza, incluídas nesse conceito as doenças relacionadas com o trabalho, que, por expressa disposição legal, equiparam-se a acidente.**

Levando em consideração o posicionamento doutrinário acima descrito por Gonçalves entendemos que os empregados acidentados a caminho do serviço ou deste para casa, fazem jus ao recebimento do auxílio-acidente.

Nesse mesmo sentido, Amado (2013, p. 393, grifo nosso) discorre que:

[...] para o pagamento do auxílio-acidente, será preciso que:

A) Ocorra um acidente de qualquer natureza, **independente de ser decorrente do trabalho;**

B) Haja seqüela;

C) Ocorra perda funcional para o trabalho que o segurado habitualmente desenvolvia ou impossibilidade de desempenho da atividade que exercia a época do acidente, porém permita o desempenho de outra, após o processo

de reabilitação profissional, nos casos indicados pela perícia médica do INSS.

É importante ainda consignar que o “auxílio-acidente é o único benefício previdenciário com natureza exclusivamente indenizatória, não se destinando a substituir a remuneração do segurado, e sim servir de acréscimo aos seus rendimentos, em decorrência de um infortúnio que reduziu a sua capacidade laborativa”. (AMADO, 2013, p. 392).

A partir daí nota-se que seria responsabilidade do empregador, por exemplo, a emissão da respectiva CAT, bem como a manutenção do vínculo de emprego pelos 12 meses seguintes à cessação do benefício previdenciário, devendo ser ele responsabilizado no caso de não cumprimento deste dever. Porém, muito se questiona, sendo inclusive objeto de diversas ações na Justiça do Trabalho, se o patrão teria sua responsabilidade estendida, arcando, a título de exemplo, com indenização pelos danos materiais causados ao trabalhador.

O que se observa neste caso é que a responsabilidade é subjetiva, depende da prova do dolo ou culpa por parte do empregador. Há de se verificar no caso concreto a existência de nexo de causalidade entre o evento danoso e a conduta do chefe da empresa.

A jurisprudência é firme no sentido de que, tratando-se de acidente de trajeto é imprescindível a demonstração de culpa em sentido amplo (dolo ou culpa) por parte do empregador, pois, na maioria ou quase totalidade das vezes, o acidente *in itinere* ocorre por circunstâncias alheias à vontade da empresa, não se tratando de risco inerente à atividade profissional.

No tocante à responsabilização do empregador por acidente de trânsito sofrido por empregado é oportuno citarmos como exemplo de casos nos quais são atribuídas responsabilidades ao empregador pelo acidente, o caso das empresas que adotam a motocicleta para utilização em suas atividades, e acabam atraindo para si as consequências naturais da utilização desse veículo. Portanto, aqui, a empresa fica responsável pela reparação de eventuais danos decorrentes de acidentes de trânsito.

Porém tais acidentes, quando ocorrem, via de regra, são a serviço da empresa, como por exemplo, deslocamentos para entregas de mercadorias e

serviços administrativos cartorários ou de banco, nos quais as motocicletas são amplamente utilizadas devido sua versatilidade no trânsito. (VIANA, 2009)

Também merece registro o artigo nº 12 da Instrução Normativa INSS nº 31/2008, a qual determina à perícia médica do INSS que oficie a Procuradoria Federal Especializada do INSS os indícios de culpa ou dolo por parte do empregador em relação aos benefícios por incapacidade física concedidos.

Art. 12. A perícia do INSS, quando constatar indícios de culpa ou dolo por parte do empregador, em relação aos benefícios por incapacidade concedidos, deverá oficiar à Procuradoria Federal Especializada-INSS, subsidiando-a com evidências e demais meios de provas colhidos, notadamente quanto aos programas de gerenciamento de riscos ocupacionais, para as providências cabíveis, inclusive para o ajuizamento de ação regressiva contra os responsáveis, conforme previsto nos arts. 120 e 121 da Lei nº 8.213/91, de modo a possibilitar o ressarcimento à Previdência Social do pagamento de benefícios por morte ou por incapacidade, permanente ou temporária (BRASIL, 2008).

Em pesquisa à jurisprudência a respeito do assunto, inúmeras são as decisões em favor do empregado quando o acidente ocorre em razão de culpa ou dolo do empregador, como por exemplo, empresa do ramo de bebidas condenada em razão de acidente no qual garrafa de refrigerante explodiu e o empregado não dispunha de óculos de proteção, sofrendo lesão na visão; ou ainda servidor municipal que falece em virtude de soterramento ocorrido durante abertura de valas para extensão de rede de água, com condenação à Prefeitura Municipal, não sendo encontrados exemplos de responsabilização da empresa por acidente de trânsito em percurso. (SAAD, 1999).

Com relação à responsabilidade do Estado nos acidentes de trânsito, em rápida pesquisa jurisprudencial, vemos que, via de regra, ela é reconhecida em casos de acidentes causados por más condições de conservação das vias, acidentes envolvendo veículos em mau estado de conservação, o que sugere a inércia estatal por não efetuar como deveria a fiscalização veicular, porém, como tal vertente não é a tônica deste trabalho, ela não será explorada.

3.3 PERFIL DOS USUÁRIOS DE MOTOCICLETAS NO BRASIL

De acordo com dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, denominada como Abraciclo (2013), podemos estabelecer como perfil do consumidor/usuário de motocicleta no país o homem jovem que adquiriu uma motocicleta para substituir o transporte público e/ou carro, conforme gráficos abaixo, extraídos do site da instituição.

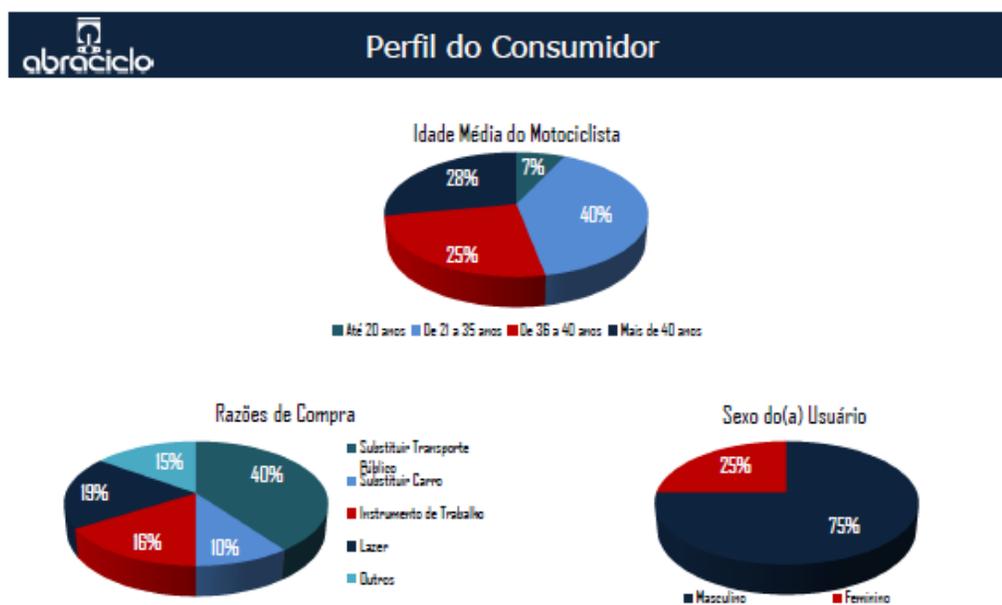


Figura 1 - Perfil do consumidor de motocicleta
Fonte: (Abraciclo, 2013).

3.4 A IMPORTÂNCIA DA CIPA

A Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) pode ter papel fundamental na redução não só dos acidentes de trabalho propriamente ditos, como naqueles equiparados, que é o caso dos acidentes *in itinere*.

De acordo com Martinez (2011, p. 251) “a exigibilidade da constituição de uma CIPA, de modo geral, atinge as empresas cujos estabelecimentos tenham mais

de vinte empregados”, situação numérica que verifica-se em todas as fábricas de baterias participantes da presente pesquisa.

Mais adiante Martinez (2011, p. 251-252) elenca entre as atribuições de uma CIPA, dentre outras: “participar, em conjunto com o SESMT, onde houver, ou com o empregador, da análise das causas das doenças e acidentes do trabalho e propor medidas de solução dos problemas identificados” e também “promover anualmente, em conjunto com o SESMET, onde houver, a Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho – SIPAT”.

Para Chiavenato (2010, p. 487) “A CIPA tem especial importância nos programas de segurança das pequenas e médias empresas”.

Martins (2011, p. 661, grifo nosso) afirma que:

Tem a CIPA por objetivo observar e relatar as condições de risco nos ambientes de trabalho e solicitar as medidas para reduzir até eliminar os riscos existentes e/ou neutralizá-los, **discutindo os acidentes ocorridos e solicitando medidas que os previnam, assim como orientando os trabalhadores quanto a sua prevenção.**

Diante do acima exposto é possível afirmar que as CIPA's não só podem, como devem desempenhar papel preponderante na busca da redução dos acidentes de trabalho bem como daqueles acidentes que apresentam equiparação aos acidentes de trabalho, o que é o caso dos acidentes de percurso.

3.5 PANORAMA DOS ACIDENTES MOTOCICLÍSTICOS EM BAURU

É inegável que a quantidade de motocicletas em circulação não só em Bauru como em todo o território nacional aumentou consideravelmente, sendo que de acordo com estudos do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, intitulado Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil 2001-2012 (Relatório 2013) observamos que no ano de 2001, o país possuía 4,5 milhões de motocicletas, o que correspondia à 14,2% da frota nacional, e em 2012 o número de motocicletas chegou a 19,9 milhões de unidades, correspondendo à 26,2% de toda frota nacional.

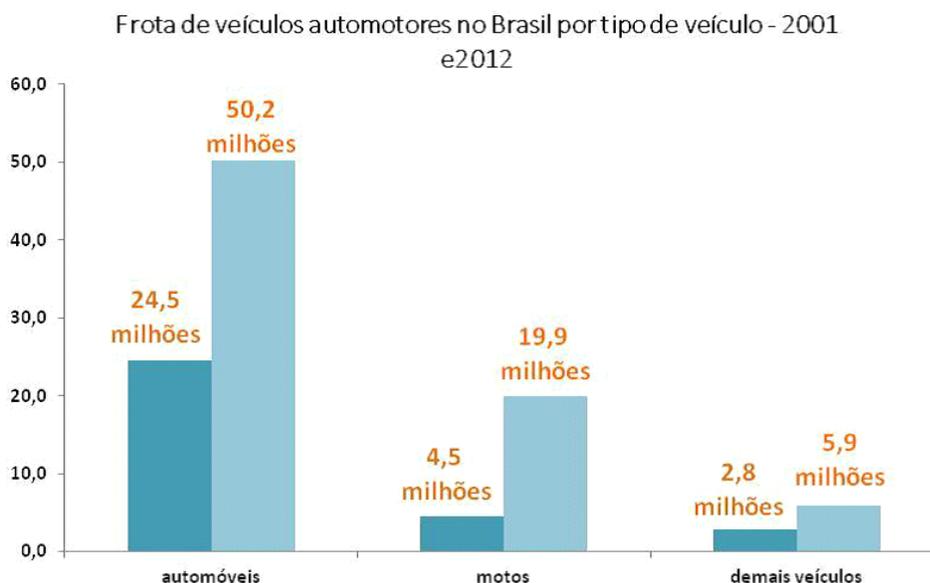


Figura 2 - Evolução da frota brasileira - 2001 a 2012
Fonte: INCT Observatório das Metrôpoles

Numa análise simples e rápida do gráfico acima verifica-se que no período de 11 anos, compreendido entre 2001 e 2012, a frota nacional de automóveis duplicou, ao passo que a frota de motocicletas mais que quadruplicou.

Em recente reportagem veiculada no Jornal da Cidade de Bauru, no dia 27 de outubro de 2013 – domingo - Caderno Brasil (p. 27), é noticiado que em dez Estados brasileiros já circulam mais motocicletas que automóveis, sendo eles: Acre, Ceará, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Paraíba, Piauí, Rondônia, Roraima e Tocantins.

De acordo com dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (2013) foram produzidos no país a seguinte quantidade de motocicletas nos últimos três anos:

Tabela 1 - Produção anual de motocicletas no Brasil - 2010 a 2012

Ano	2010	2011	2012
Quantidade	1.830.614	2.136.891	1.690.187

Fonte: (Abraciclo, 2013).

Nota: Adaptado pelo autor

Em Bauru, conforme dados abaixo, fornecidos pela Assessoria de Imprensa do Departamento Estadual de Trânsito (Detran), podemos verificar a evolução da frota de motocicletas entre 2010 e 2012.

Tabela 2 - Frota de motocicletas de Bauru - 2010 a 2012

ANO	FROTA DE MOTOS
2010	45.323
2011	47.911
2012	51.100

Fonte: DETRAN/SP (imprensadetran@sp.gov.br)

Nota: Adaptado pelo autor

Dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), gerenciado pelo Ministério da Saúde, revelam que entre os anos de 2002 e 2010 a quantidade de óbitos ocasionados por acidentes de motos quase triplicou no país, saltando de 3.744 para 10.143 mortes.

Nas tabelas abaixo descreve-se inicialmente a quantidade de óbitos por acidentes de transportes terrestres no país e posteriormente a quantidade de óbitos por acidentes com motocicletas.

Tabela 3 - Número total de óbito por acidentes de transportes terrestres - 2002 a 2010

Ano	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nº	32.753	33.139	35.105	35.994	36.367	37.407	38.273	37.594	40.610

Fonte: Ministério da Saúde (www.saude.gov.br)

Nota: Adaptado pelo autor

Tabela 4 - Número total de óbito por acidentes com motociclistas - 2002 a 2010

Ano	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nº	3.744	4.271	5.042	5.974	7.162	8.078	8.898	9.268	10.134

Fonte: Ministério da Saúde (www.saude.gov.br)

Nota: Adaptado pelo autor

Pode-se observar que no total de óbitos por acidentes de transportes terrestre, ainda que pequena, houve diminuição no ano de 2009 em comparação com 2008, porém quando verificamos o número total de óbito por acidentes com motociclista infelizmente não houve nenhuma redução anual, mesmo que pequena.

Porém, o dado mais preocupante é o que vem à tona a partir do momento que através da aplicação de uma simples regra de três, verifica-se o percentual de motociclistas mortos no trânsito em relação aos ocupantes de demais veículos e pedestres, e constatarmos que esse percentual de motociclistas mortos no trânsito vem aumentando ano a ano, conforme vê-se abaixo:

Tabela 5 - Porcentagem de motocicletas mortos no trânsito - 2002 a 2010

Ano	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
%	11,43	12,86	14,36	16,60	19,69	21,59	23,25	24,65	24,95

Fonte: Elaborada pelo autor

No ano de 2002, quando o número de motocicletas correspondia a aproximadamente 15% da frota nacional o percentual de motociclistas mortos na “guerra do trânsito” correspondia à 11,43% dos óbitos; ao passo que em 2010, com a quantidade total de motocicletas correspondendo à aproximadamente 25% da frota nacional o percentual de óbitos de motociclistas aumentou para 24,95%.

Pode-se concluir que na medida em que a quantidade de motocicletas aumenta o número de acidentes de trânsito também aumentam e por consequência as lesões e mortes decorrentes desses acidentes.

Outra fonte de dados são as estatísticas do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, mais conhecido como Seguro DPVAT, que existe desde o ano de 1974.

Sobre o Seguro DPVAT, de acordo com sua administradora, a Seguradora Líder, trata-se de um “seguro de caráter social que indeniza vítimas de acidentes de trânsito, sem apuração de culpa, seja motorista, passageiro ou pedestre”. O DPVAT oferece coberturas para três naturezas de danos: morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares.

O Seguro DPVAT é obrigatório para todos os proprietários de veículos, de acordo com a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, sendo que em caso de não pagamento do referido seguro, o veículo não é licenciado e torna-se passível de autuação e apreensão nos termos do artigo 230 inciso V Código de Trânsito Brasileiro. (BRASIL, 1974).

Atualmente os limites máximos de indenização por pessoa vitimada são de R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) para os casos de morte e invalidez permanente e R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais) para despesas de assistência médicas e suplementares. Esses valores atualmente em vigor foram estipulados pela Lei nº 11.482/07, de 31 de maio de 2007.

Os valores atuais do Seguro DPVAT cobrados por veículos, constam da tabela abaixo:

VEÍCULOS QUE PODEM PARCELAR O SEGURO DPVAT 2013: MOTOS, ÔNIBUS, MICRO-ÔNIBUS E VANS			
Identifique seu veículo e categoria			
VEÍCULO CONFORME CLASSIFICAÇÃO DETRAN		CATEGORIA	R\$
	Automóvel / Camioneta Particular, oficial, missão diplomática, corpo consular e órgão internacional	01	105,65
	Automóvel / Camioneta Aluguel e aprendizagem	02	105,65
	Ônibus, Micro-ônibus e Vans Aluguel e aprendizagem	03	396,49
	Ônibus, Micro-ônibus e Vans Particular, oficial, missão diplomática, corpo consular e órgão internacional	04	247,42
	Reboque e semi-reboque	Isento, já que seguro deve ser pago pelo veículo traçador	
	Ciclomotor, motoneta, motocicleta e triciclo	09	292,01
	Caminhonete, caminhão, caminhão trator (cavalo mecânico), trator de esteira, trator misto e outros veículos	10	110,38

Figura 3 - Valores atuais do Seguro DPVAT

Fonte: Seguradora Líder (www.dpvatsegurodotransito.com.br)

Entre as razões que pode-se elencar para o preço do seguro das motocicletas ser quase o triplo daquele cobrado de automóveis é o fato, de acordo com Relatório da Administração da Seguradora Líder, referente ao 1º semestre de 2011, apontar

que 64% das vítimas indenizadas serem motociclistas, embora a quantidade de motocicletas na frota nacional no mesmo período seja de cerca de 27%.

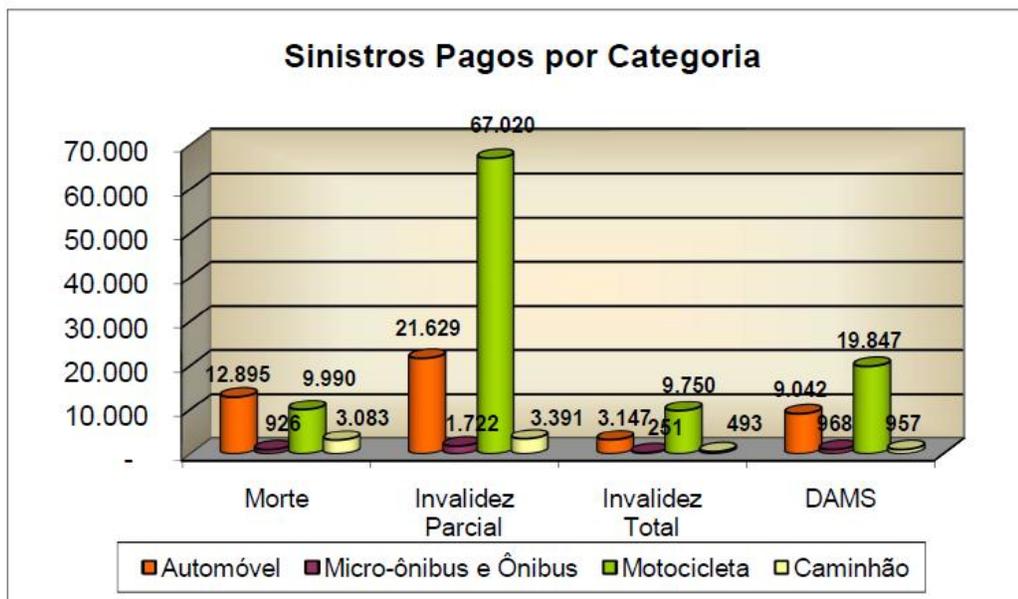


Figura 4 - Indenizações DPVAT por categorias de veículos
 Fonte: Relatório da Administração (www.susep.gov.br)

A fim de obter as estatísticas referentes aos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas na cidade de Bauru, o autor solicitou, através de ofício, tais dados à Polícia Militar local, sendo que o retorno deu-se pela expedição de ofício daquele órgão público, vinculado à Secretaria de Segurança Pública.

4 METODOLOGIA

Com o intuito de caracterizar o método utilizado na presente pesquisa, buscase caracterizar o Estudo de Caso, recorrendo a definição apresentada por Yin (1989, p.23) como sendo “uma inquirição empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro de um contexto da vida real, quando a fronteira entre o fenômeno e o contexto não é claramente evidente e onde múltiplas fontes de evidência são utilizadas”.

Para Hartley (1994), o estudo de caso consiste em uma investigação detalhada de uma ou mais organizações, ou grupos dentro de uma organização, com vistas a prover uma análise do contexto e dos processos envolvidos no fenômeno em estudo. O fenômeno não está isolado de seu contexto (como nas pesquisas de laboratório), já que o interesse do pesquisador é justamente essa relação entre o fenômeno e seu contexto.

Yin (1989) comenta que a preferência pelo uso do Estudo de Caso deve ser dada quando do estudo de eventos contemporâneos, em situações onde os comportamentos relevantes não podem ser manipulados, mas onde é possível se fazer observações diretas e entrevistas sistemáticas. Apesar de apresentar pontos em comum com o método histórico, o Estudo de Caso se caracteriza pela “[...] capacidade de lidar com uma completa variedade de evidências - documentos, artefatos, entrevistas e observações” (YIN, 1989, p. 19)

Segundo Bonoma (1985, p. 207), tal método é útil “[...] quando um fenômeno é amplo e complexo, onde o corpo de conhecimentos existente é insuficiente para permitir a proposição de questões causais e quando um fenômeno não pode ser estudado fora do contexto no qual ele naturalmente ocorre”.

Bonoma (1985, p. 206), por sua vez, ao tratar dos objetivos da coleta de dados, descreve como objetivos do Método do Estudo de Caso não a quantificação ou a enumeração, “[...] mas, ao invés disto (1) descrição, (2) classificação [...], (3) desenvolvimento teórico e (4) o teste limitado da teoria. Em uma palavra, o objetivo é compreensão”.

De modo sintético, Yin (1989) apresenta 4 (quatro) aplicações para o Método do Estudo de Caso, sendo:

1. Para explicar ligações causais nas intervenções na vida real que são muito complexas para serem abordadas pelos 'surveys' ou pelas estratégias experimentais;

2. Para descrever o contexto da vida real no qual a intervenção ocorreu;

3. Para fazer uma avaliação, ainda que de forma descritiva, da intervenção realizada;

4. Para explorar aquelas situações onde as intervenções avaliadas não possuam resultados claros e específicos.

Conforme Campomar (1991, p. 96)

O estudo de caso envolve a análise intensiva de um número relativamente pequeno de situações e, às vezes, o número de casos estudados reduz-se a um. É dada ênfase à completa descrição e ao entendimento do relacionamento dos fatores de cada situação, não importando os número envolvidos.

Nesse contexto, Yin (1989) comenta que o número de casos envolvidos no projeto, pode ser um caso ou múltiplos casos. Para Eisnhardt (1989), os estudos múltiplos são considerados mais convincentes e robustos porque permitem, além da análise individual, a análise entre os casos. Enquanto as análises individuais consolidam as informações de cada caso; as análises entre os casos identificam padrões, fornecendo elementos para a construção de hipóteses e o desenvolvimento de teorias.

O Estudo de Caso Múltiplo ocorre quando vários estudos são conduzidos simultaneamente, ou seja, envolvendo vários indivíduos ou várias instituições (ALVES-MAZZOTTI, 2006).

Diante do exposto acima, o presente estudo pode ser classificado como uma pesquisa do tipo quali-quantitativa, por trabalhar com dados qualitativos e também quantitativos, sendo oportuno ressaltar as palavras de Gomes e Araújo (2005, p. 8-9) de que

A administração é uma ciência multifacetada. Talvez ela seja a que congrega mais saberes de outras ciências, e em virtude disso ela não tenha conseguido até hoje criar um método de pesquisa próprio. Não está errado dizer que a administração une os dois enfoques metodológicos através dos seus vários campos de estudo. Se por um lado, a administração tem a perspectiva quantitativa ao reunir áreas como contabilidade, matemática, estatística, economia, tecnologia da informação, por outro, ela possui uma dimensão subjetiva muito forte em áreas como sociologia, filosofia, psicologia e antropologia. Sendo assim, não parece

apropriado um posicionamento em qualquer um dos extremos, sob pena de enviesar os estudos.

Pode-se dizer também que trata-se de um Estudo de Caso Múltiplo, pois envolve 4 (quatro) fábricas atuando no ramo de baterias da cidade de Bauru.

Inicialmente desenvolveu-se uma pesquisa qualitativa, por meio de levantamento bibliográfico, a fim de que o tema fosse analisado sob o aspecto jurídico.

Deu-se ênfase aos aspectos doutrinários referentes ao Direito do Trabalho, Direito Previdenciário e Gestão de Recursos Humanos, que são as áreas afetas ao tema proposto.

Utilizou-se ainda de um questionário (Apêndice A) contendo um total de 7 (sete) questões, das quais 5 (cinco) configuram-se como perguntas abertas e 2 (duas) como fechadas, entregues pelo autor nos Departamentos de Pessoal das 4 (quatro) empresas participantes desta pesquisa, os quais foram respondidos *a posteriori*, em prazos diferenciados que variaram entre 5 e 20 dias para o retorno.

As empresas participantes foram selecionadas em razão de seu porte, variando a menor delas em torno de 130 funcionários e a maior delas em torno de 1.500.

Há informações a respeito da existência de outras fábricas de baterias instaladas na cidade de Bauru, porém de pequeno porte e conseqüentemente baixo número de empregados.

Esta pesquisa também desenvolveu-se de modo quantitativo, utilizando-se das estatísticas de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas no município de Bauru, fornecidas pela Polícia Militar, bem como as estatísticas fornecidas pela Assessoria de Imprensa do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) versando sobre a variação da frota de motocicletas na cidade.

Vale mencionar que foi tentado acesso às estatísticas do Pronto Socorro Municipal de Bauru, referente aos dados de motociclistas socorridos àquele estabelecimento de saúde, porém nos arquivos daquele órgão público não há como separar tal tipo de informação, pois os dados das vítimas de acidente de trânsito são arquivados sem serem classificados como motociclistas, pedestres, motoristas, passageiros, etc., enfim são classificados somente como vítimas de acidentes de trânsito, e tais dados sem a devida classificação não auxiliariam.

5 ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Corroborando com a presente pesquisa buscou-se dados estatísticos junto à Polícia Militar do Estado de São Paulo, mais especificamente no Pelotão de Trânsito da cidade Bauru e no Departamento Estadual de Trânsito (Detran) com o propósito de apresentar dados oficiais e confiáveis a respeito do número de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas no município, bem como demonstrar a evolução da frota desse tipo de veículo na cidade.

Faz-se oportuno mencionar que os dados coletados referem-se ao três últimos anos, ou seja, 2010, 2011 e 2012, em razão dos mesmos configurarem o período total, o que não seria possível caso fosse contabilizado o ano de 2013, o qual ainda encontra-se em vigência no transcorrer desta pesquisa.

Deste modo, de acordo com dados coletados junto ao Pelotão de Trânsito da Polícia Militar, responsável pelo atendimento dos acidentes de trânsito no perímetro urbano de Bauru, foi possível verificar que entre os anos de 2010 e 2012, o número de acidentes envolvendo motocicletas vem se mantendo estável na cidade, havendo uma diminuição pequena do número de acidentes de trânsito envolvendo veículos de duas rodas, de acordo com a tabela abaixo:

Tabela 6 - Acidentes de trânsito com motocicletas em Bauru - 2010 a 2012

	2010	2011	2012
Acidentes de trânsito com vítimas	1707	1630	1699
Acidentes de trânsito sem vítimas	611	499	107
Vítimas fatais	15	10	12

Fonte: Polícia Militar do Estado de São.

Nota: Adaptado pelo autor

Pode-se observar que a diminuição é pequena no tocante aos acidentes com vítimas.

É importante consignarmos que o número de acidentes com vítimas supera e muito o número dos acidentes sem vítimas, ou seja, via de regra, os ocupantes de

motocicletas, tanto condutor quanto passageiro, sofrem ferimentos em razão do infortúnio.

Outra dado que podemos extrair das estatísticas da Polícia Militar e chama atenção é o de que, na média, a cada mês, um motociclista morre na cidade de Bauru, decorrente de acidente de trânsito.

Sobre a proporção de feridos em relação à motocicleta dissertou Koizume (1992, p. 306) que:

É preciso enfatizar que a proporção de feridos nos acidentes de moto é muito maior do que naqueles devido aos demais acidentes de trânsito de veículo a motor. Há autores que estimam essa proporção em cerca de 90% para os acidentes de motocicleta e 9% para os demais veículos, fato também constatado no Município de São Paulo, no que se refere aos acidentes de moto.

A vulnerabilidade do usuário da moto é evidente. Para ele não há proteções similares às daquelas dos ocupantes de veículos de quatro rodas. Na colisão, que é um dos tipos de acidentes de motocicleta mais usual, o motociclista absorve em sua superfície corpórea toda a energia gerada no impacto, seja indo de encontro com a via pública, seja com os objetos da mesma ou outros veículos a motor. Como consequência, há ocorrência de vítimas politraumatizadas com as lesões mais graves localizando-se na cabeça e as extremidades como as regiões frequentemente atingidas.

Com base nas estatísticas fornecidas pela Polícia Militar de Bauru pode-se atestar que a explanação de Koizume (1992), embora antiga, é verdadeira, ou seja, o fato da motocicleta não possuir proteções laterais acabam por potencializar a gravidade do acidente em relação a outros tipos de veículos.

Nos anos analisados, foi possível aferir que dos acidentes registrados na cidade de Bauru, envolvendo motocicletas, que no ano de 2010 o percentual de feridos alcançou o percentual de 73,64%; e que no ano de 2011 houve um acréscimo percentual, que atingiu a cifra de 76,56%; e por fim em 2012 o índice alcançou o percentual de 94,07%, sendo importante destacar que o número geral de acidentes em 2012 sofreu redução, porém o percentual de vítimas atingiu um ápice, que traz reflexos não somente aos setores produtivos, mas à sociedade como um todo.

Os acidentes de trânsito constituem-se numa preocupação mundial, tanto que no ano de 2009, por meio da Resolução ONU Nº 2 de 2009, foi programada a Década de Ação pela Segurança no Trânsito- 2011-2020, tamanha a proporção dos acidentes de trânsito no globo terrestre.

Para instrumentalizar a Resolução ONU Nº 2, foi instituído junto ao Ministério das Cidades o Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, e elaborado o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a década 2011-2020, com a meta ambiciosa de reduzir os níveis de mortalidade e lesões dos acidentes de trânsito no país de 50% em 10 anos.

Lendo-se a Proposta Preliminar do Plano é possível verificar que dentre as Diretrizes gerais encontra-se a criação, no âmbito de cada órgão do Sistema Nacional de Trânsito de programas voltados à segurança do pedestre, **segurança para motociclistas**, segurança para ciclistas e segurança para transporte de cargas e transporte público de passageiros.

O Plano prevê, em seu Anexo IV, ações no campo de Infraestrutura, cujas ações, voltadas aos motociclistas, com o objetivo de reduzir a incidência de acidentes com motociclistas, conforme demonstramos abaixo:

AÇÃO 4: Criação de programa de segurança para motociclistas.

Objetivo: Reduzir a incidência de acidentes com motociclistas.

Implementação:

- a. proibir a circulação de motocicletas nas vias urbanas de características expressas e de tráfego pesado;
- b. limitar a velocidade das motocicletas a 80% da velocidade regulamentada da via;
- c. segregar motocicletas dos demais veículos, quando possível (via com largura suficiente, etc.), preferencialmente do lado esquerdo;
- d. restringir o uso de tachões e prismas de concreto em rodovias e vias urbanas. Recomenda-se tacha refletiva para tal;
- e. utilizar sempre que possível uma pavimentação que promova a maior aderência pneu/pavimento, em vias públicas;
- f. proibir recobrimento da sinalização horizontal com tinta preta;
- g. estimular o uso de pavimentação "camada porosa de atrito", para evitar aquaplanagem (BRASIL, 2011, grifo nosso).

De acordo com as propostas acima, vemos que a ênfase nas ações “protetivas” aos motociclistas, procurando na medida do possível “segregar” as motocicletas dos demais veículos, dada a desvantagem que os veículos de duas rodas apresentam em relação aos veículos de quatro ou mais rodas.

No portal do Ministério da Saúde disponível na Internet encontra-se descrito o Panorama da Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020, onde é explanada a problemática dos acidentes de trânsito no contexto mundial e nacional, sendo perceptível no texto que os acidentes de trânsito com motocicletas se

constituem na maior preocupação governamental com relação ao assunto, uma vez que “o Brasil vive hoje uma epidemia de acidentes de motocicletas, com uma explosão no número de atendimentos por conta disso”.

Muito embora os dados revelem que o número de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas encontram-se estabilizados na cidade de Bauru, não há como deixar de classificá-lo como uma questão relevante, pois a proporção de feridos em tais acidentes é consideravelmente elevada, e essa potencialização da gravidade dos acidentes motociclísticos trazem consequências aos segmentos produtivos.

5.1 ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS

A seguir elenca-se os dados fornecidos pelas fábricas de baterias participantes desta pesquisa, referentes aos acidentes *in itinere* de seus empregados envolvendo motocicletas, registrados nos anos de 2010, 2011 e 2012.

Conforme consta no questionário que foi encaminhado às empresas os nomes das organizações serão mantidos em sigilo, portanto os dados que abaixo inserem-se correspondem ao somatório das quatro fábricas de baterias instaladas em Bauru que participam deste estudo.

Questão 1: Número de funcionários das empresas (base dezembro/2012): 2601.

Através do número de empregados informados pelas empresas, é possível concluir que trata-se de um segmento com relativa importância no contexto econômico local, o que justifica a escolha de tal segmento.

Questão 2: Quantidade de acidentes de trabalho em percurso nos últimos três anos:

2010: 09 (nove)

2011: 07 (sete)

2012: 10 (dez)

Verifica-se que o número de acidentes de percurso envolvendo empregados das empresas participantes não chega a um acidente ao mês, ou seja, não trata-se

de um número elevado, o que não significa que não tenha gerado índices de absenteísmos nas empresas.

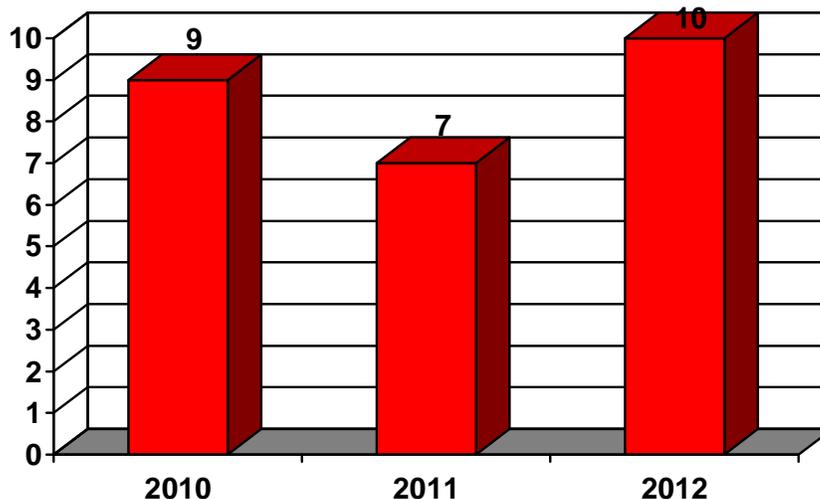


Figura 5 - Quantidade de acidentes de trabalho em percurso nos últimos três anos

Questão 3: Dos acidentes de trabalho em percurso acima registrados, quantos envolviam motocicletas:

2010: 09 (nove)

2011: 07 (sete)

2012: 08 (oito)

Com base nos dados acima, verificamos que nos anos de 2010 e 2011 a totalidade de acidentes de percurso envolvendo empregados das empresas participantes desta pesquisa deu-se com a utilização de motocicletas, e no ano de 2012, dos 10 acidentes de percurso, 8 foram com motocicletas, demonstrando assim a elevada participação desse tipo de veículo nos acidentes de percurso.

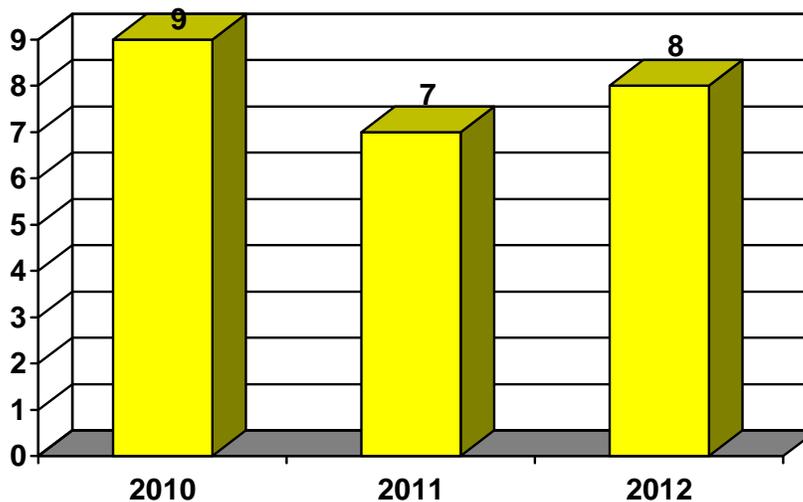


Figura 6 - Dos acidentes de trabalho em percurso registrados, quantos envolviam motocicletas

Questão 4: Dos acidentes de trabalho em percurso assinalados na questão 2 (qualquer tipo) quantos tiveram como resultado o afastamento do colaborador de suas atividades profissionais, independente da quantidade de dias:

2010: 09 (nove)

2011: 07 (sete)

2012: 08 (oito)

Conforme exposto na questão anterior, verifica-se a mesma proporção de afastamentos dos empregados em razão dos acidentes de percurso envolvendo motocicletas, ou seja, constata-se que na maioria tais acidentes resultam em afastamento das atividades laborais.

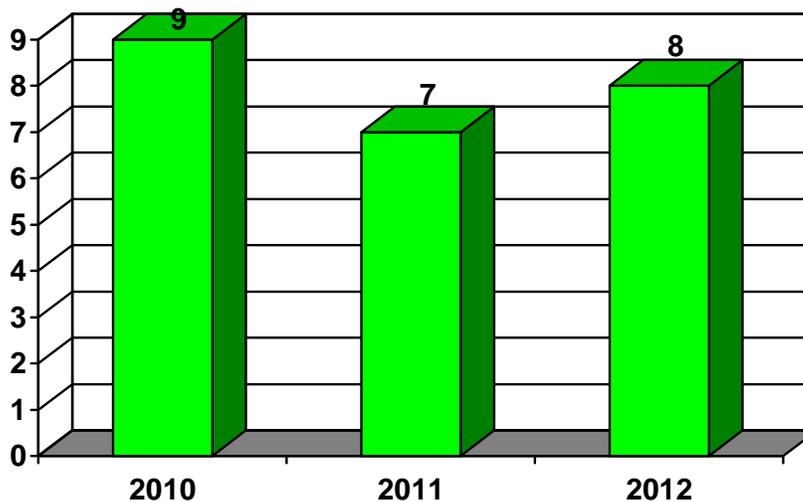


Figura 7 - Dos acidentes de trabalho em percurso, quantos tiveram como resultado o afastamento do colaborador de suas atividades profissionais, independente da quantidade de dias

Questão 5: Dos acidentes de trabalho em percurso assinalados na questão 3 (somente com motocicletas), quantos tiveram como resultado o afastamento do colaborador de suas atividades profissionais:

Inferior a 15 dias em 2010: 07 (sete)

Superior a 15 dias em 2010: 02 (dois)

Inferior a 15 dias em 2011: 06 (seis)

Superior a 15 dias em 2011: 01 (um)

Inferior a 15 dias em 2012: 07 (sete)

Superior a 15 dias em 2012: 01 (um)

Verifica-se que os afastamentos decorrentes dos acidentes de percurso com a utilização de motocicletas, embora gerem afastamentos das atividades profissionais, a grande maioria desses afastamentos não ultrapassam os 15 dias, porém tal fato é indicativo do alto grau de vitimização provocado pelos acidentes com motocicletas.

É importante consignar que uma das empresas participantes mencionou que apesar de ter registrado apenas 01 (um) acidente de percurso em cada ano pesquisado, no presente ano de 2013, no período de janeiro à outubro, já ocorreram 06 (seis) acidentes de percurso envolvendo seus empregados, todos eles com afastamentos e com participação de motocicletas.

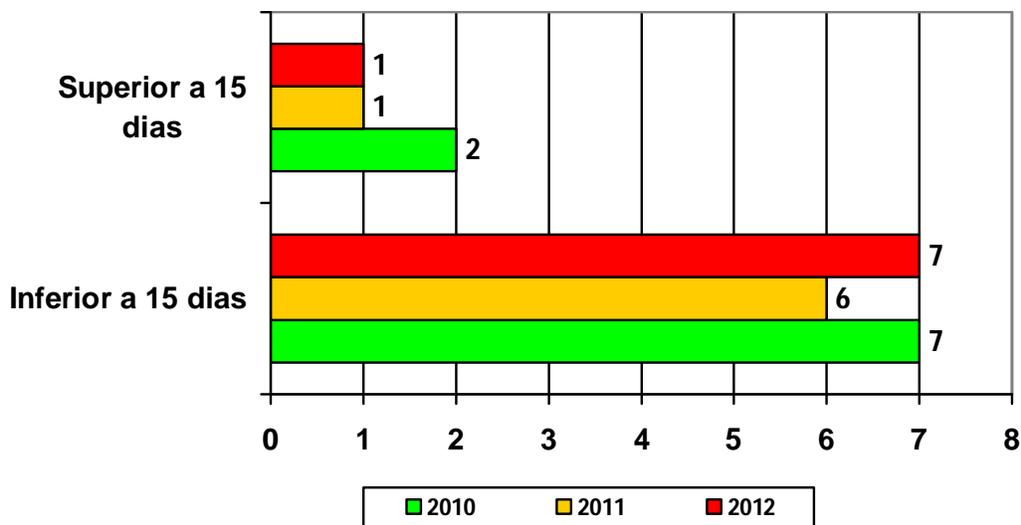


Figura 8 - Dos acidentes de trabalho em percurso, quantos tiveram como resultado o afastamento do colaborador de suas atividades profissionais

Questão 6: Em razão dos acidentes de percurso registrados e afastamentos médicos gerados houve a necessidade de contratação de funcionários para substituir o colaborador supracitado:

() Sim (X) Não

Embora as empresas tenham assinalado que não houve a necessidade de contratação de funcionários para substituir aqueles que se acidentaram, é possível afirmar que a ausência registrada provavelmente tenha gerado certo grau de sobrecarga de serviço e transtornos aos colaboradores do mesmo setor, uma vez que o acidente de percurso não pode alterar as demandas corporativas.

Questão 7: A empresa possui ação (ões) e/ou programa(s) voltado(s) à prevenção de acidentes de trânsito?

() Sim () Não

Em caso afirmativo, quais seriam?

Das quatro empresas participantes, 01 (uma) assinalou SIM, 01 (uma) assinalou NÃO e 02 (duas) nada assinalaram.

Somente uma das empresas elencou ações e/ou programa (s) voltado(s) a prevenção de acidentes de trânsito, esclarecendo que durante a realização da

Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (SIPAT's) são ministradas palestras sobre direção defensiva.

Com o intuito de demonstrar a dimensão da utilização de motocicletas por parte dos empregados das fábricas de baterias participantes deste estudo, optou-se pela exposição por meio de registros fotográficos da grande quantidade de motocicletas estacionadas na área externa das empresas (três delas) e estacionamento (uma delas), sendo importante frisar que tal registro ocorreu durante o horário de funcionamento das empresas, uma vez que seria muito difícil quantificar o número total de usuários deste meio de transporte.



Figura 9 - Motocicletas estacionadas defronte a Ajax
Fonte: Elaborado pelo autor



Figura 10 - Motocicletas estacionadas defronte a Tudor
Fonte: Elaborado pelo autor



Figura 11 - Motocicletas estacionadas defronte a Enerbrax
Fonte: Elaborado pelo autor



Figura 12 - Motocicletas no estacionamento da Cral
Fonte: Elaborado pelo autor

5.2 APRESENTAÇÃO DE SUGESTÕES PARA MINIMIZAÇÃO DO PROBLEMA

Pode-se constatar que embora a quantidade de acidentes de trabalho *in itinere* envolvendo os empregados das indústrias fabricantes de baterias de Bauru participantes desta pesquisa não ser tão expressivo, vê-se que quase a totalidade deles envolveram motocicletas.

Deste modo, considerando as atribuições da CIPA, e sabendo-se que todas as fábricas de baterias participantes deste estudo possuem tal comissão, pode-se nesta fase do trabalho, ao propor medidas para a minimização dos problemas gerados pelos acidentes de trabalho *in itinere*, sugerir ações a serem implementadas sejam realizadas por meio da referida comissão, até mesmo como um modo de otimizar sua razão de existência, a fim de que não se constitua numa mera formalidade legal em razão do número de empregados e riscos da atividade.

A primeira sugestão é que em razão da obrigatoriedade anual de realização da Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho - SIPAT, de que pelo

menos a cada dois anos seja incluída no rol de atividades a realização de palestras ministradas por policiais militares ou policiais rodoviários, versando sobre a legislação de trânsito e direção defensiva.

É importante destacar que o 4º Batalhão de Polícia Militar do Interior, sediado em Bauru, responsável pelo policiamento ostensivo em Bauru e mais 18 cidades e possui um Pelotão de Trânsito, cuja área de circunscrição territorial é a área urbana de Bauru, e o município de Bauru também é sede do 2º Batalhão de Policiamento Rodoviário do Estado de São Paulo, responsável pelo patrulhamento em mais de 4.500 quilômetros de rodovias estaduais, numa área que abrange 187 municípios.

Há que se ressaltar que para a realização das palestras, tanto por parte do Policiamento Urbano bem como por parte do Policiamento Rodoviário a única exigência é a de que a solicitação se faça por meio de ofício, para devida formalização e controle, sendo importante mencionar que não há custos para a realização de tais palestras.

Conforme pode-se verificar no perfil do consumidor de motocicletas apresentado pela Abraciclo, entre as razões que levam as pessoas a adquirir um veículo de duas rodas está a substituição do transporte público para 40% dos motociclistas e a substituição do carro para 10% deles, o que nos remete a duas sugestões:

1º- o estímulo à “carona solidária”, que consiste no agrupamento de empregados que residem próximos, a fim de usarem um único veículo, se possível na forma de revezamento, o que proporcionaria economia de recursos e evitaria vários deslocamentos motociclísticos;

2º- o transporte de funcionários através de ônibus da empresa, a fim de evitar deslocamentos motociclísticos.

Existem algumas regras básicas de segurança que boa parte dos motociclistas desconhecem, ou se conhecem não as põe em prática, as quais encontramos numa fonte bastante acessível, porém muito pouco utilizada, que são os manuais dos proprietários de motocicletas, de onde extraiu-se algumas delas, sugerindo a divulgação das mesmas aos empregados motociclistas por meio das respectivas CIPAS:

- Pilote somente se for habilitado. NUNCA empreste sua motocicleta a pilotos inexperiente.
- Na maioria dos acidentes entre automóveis e motocicletas, o motorista alega não ter visto a motocicleta. Para evitar que isso aconteça:
 - ande sempre com o farol ligado;
 - use sempre capacetes de cor clara e visível;
 - não se posicione em locais onde o motorista possa ter sua visão encoberta. Veja e seja visto.
- Obedeça às leis de trânsito.
- a velocidade excessiva é um fator comum em muitos acidentes. Respeite os limites de velocidade e NUNCA pilote além do que as condições permitem.
- sinalize antes de fazer conversões ou mudar de pista. O tamanho e a maneabilidade da motocicleta podem surpreender outros motoristas.
- Não se deixe surpreender por outros motoristas. Fique atento nos cruzamentos, entradas/sápidas de estacionamentos, vias expressas e rodovias.
- Mantenha ambas as mãos no guidão e os pés nos pedais de apoio ao pilotar. O passageiro deve segurar-se com as duas mãos no piloto ou na cinta do assento e manter os pés nos pedais de apoio.
- Regule os espelhos retrovisores.
- Em caso de acidente, avalie a gravidade dos ferimentos pessoais e a condição da motocicleta para certificar-se de que é seguro continuar pilotando. Se necessário chame o socorro especializados. Caso o acidente envolva terceiros, obedeça às leis pertinentes.
- Pilotar sob más condições de tempo, como chuva ou neblina, requer uma técnica diferente de pilotagem devido à redução da visibilidade e aderência dos pneus. (HONDA, 2013, p. 7-8).

Com relação às “dicas” de segurança acima elencadas, extraídas do Manual do Proprietário da Honda CB600F Hornet, o indicado seria a fixação das mesmas em murais, porém, com a divulgação de modo paulatino, objetivando-se uma leitura curta e agradável, propiciando que o assunto seja explorado no transcorrer do tempo e não em uma única divulgação, o que além de esgotar o assunto muito rapidamente interromperia esse ciclo continuado de ações preventivas.

Assim como a divulgação de “dicas” de segurança, sugere-se que de modo educativo seja divulgado as condutas específicas de motociclistas que são consideradas infrações de trânsito, de acordo com artigo 244 do Código de Trânsito Brasileiro, o qual encontra-se transcrito abaixo:

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

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

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

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

IV- com os faróis apagados;

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

VI- rebocando outro veículo;

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

VIII- transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei;

IX- Efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas. (BRASIL, 1997).

É importante consignar que as infrações de trânsito acima descritas, elencadas no artigo 244 do Código de Trânsito Brasileiro, as quais recaem exclusivamente sobre motociclistas, não os eximem das demais infrações descritas no código, relativas à circulação, estacionamento e parada, excesso de velocidade e outras, portanto a divulgação de inúmeras outras infrações descritas no CTB serviria para alertar os empregados motoristas e também motociclistas.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após análise dos índices estatísticos referentes aos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas na cidade de Bauru e as estatísticas referentes aos acidentes de percurso, ou *in itinere* dos empregados de quatro fábricas de baterias instaladas em Bauru que participaram deste estudo, pode-se concluir que tanto no município quanto nas indústrias ora pesquisadas, o índice de acidente de trânsito envolvendo motocicletas encontra-se estabilizado. Com relação aos dados das indústrias é importante salientarmos que só foram computados neste trabalho os acidentes em percurso, ou *in itinere*, pois, caso fossem computados os acidentes sofridos pelos empregados dessas fábricas em horários diversos, como por exemplo, folgas, finais de semana e férias, com certeza seriam alcançados outros índices de absenteísmo, provavelmente mais elevados.

Um dos objetivos específicos desta pesquisa, que era levantar junto às empresas do segmento industrial de baterias de Bauru o número de afastamento em decorrência de acidentes de moto, para melhor dimensionamento do problema, nos permite afirmar que tal problemática não se reveste de extrema gravidade, pois das quatro indústrias pesquisadas, em duas delas sequer houve registro de afastamento do serviço em razão de acidente de motocicleta em percurso nos anos de 2010, 2011 e 2012.

Porém, o fato de duas das indústrias pesquisadas não terem apresentado afastamento de empregado em razão de acidente de percurso com a utilização de motocicleta nos três anos base do estudo, não significa que estejam imunes à questão e seus desdobramentos, uma vez a frota de motocicletas aumenta a cada ano.

Após a exposição de aspectos jurídicos que envolvem o tema e análise das estatísticas e constatação de que no momento atual o absenteísmo nas indústrias de baterias de Bauru decorrentes de acidentes de trânsito de percurso (*in itinere*) não apresentam um índice alarmante ou preocupante, optou-se pela apresentação de sugestões para minimização, ou pode-se dizer até manutenção do problema no nível atual, que aparenta um nível aceitável, propondo que as CIPAs explorem de modo paulatino a divulgação de “dicas” de segurança e aspectos legais, principalmente legislação de trânsito, para que sejam difundidos esses conteúdos em

“doses homeopáticas”, visando a internalização das mesmas, e assim evitar que o tema seja difundido de modo maçante, proporcionando uma leitura agradável, caso seja divulgado em murais e desse modo evite o esgotamento do assunto num curto espaço de tempo.

REFERÊNCIAS

ALVES-MAZZOTTI, Alda Judith. **Usos e abusos dos Estudos de Caso**. Cadernos de Pesquisa, v. 36, n. 129, p. 637-651, set./dez., 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS FABRICANTES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, MOTONETAS, BICICLETAS E SIMILARES. Dados do setor. **ABRACICLO**, 2013. Disponível em: <http://www.abraciclo.com.br/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=21&Itemid=37>. Acesso em: 15 nov. 2013.

AMADO, Frederico. **Direito Previdenciário**. 3. ed. Salvador, BA: JusPODIVM, 2013.

ANDRADE, Charles Albert. **Sinistros de trânsito em fluxos de veículos que se cruzam em cruzamentos ortogonais**. 2013. 141 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2013. Disponível em: <<http://www.transportes.unb.br/downloads/dissertacoes/09A-2013.pdf>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

AYRES, Dennis de Oliveira; CORRÊA, José Aldo Peixoto. **Manual de prevenção de acidentes do trabalho**: aspectos técnicos e legais. São Paulo, SP: Atlas, 2001.

BERTAGNI, Roberto Fleury de Souza; MONTEIRO, Antônio Lopes. **Acidentes do trabalho e doenças ocupacionais**: conceito, processos de conhecimento e de execução e suas questões polêmicas. 6. ed. São Paulo, SP: Saraiva, 2010.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Código Penal Comentado**. 5. ed. atual. São Paulo, SP: Saraiva, 2009.

BONOMA, Thomas V. **Case Research in Marketing**: Opportunities, Problems, and Process. Journal of Marketing Research, v. XXII, May, 1985.

BOUDREAU, John W.; MILKOVICH, George T. **Administração de recursos humanos**. São Paulo, SP: Atlas, 2000.

BRASIL. Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974. Dispõe sobre seguro obrigatório de danos pessoais. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 1974. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/l6194.htm>. Acesso em: 01 nov. 2013.

_____. Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os planos de benefícios da previdência social. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 jul. 1991. Disponível em: <http://planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm>. Acesso em: 28 out. 2013.

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 set.

1997. Disponível em: <http://planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. Acesso em: 29 out. 2013.

_____. Lei no 11.482, de 31 de maio de 2007. Altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974. Diário **Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 01 jun. 2007. Disponível em: <http://planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11482.htm> Acesso em: 01 nov. 2013.

_____. Ministério da Saúde. Década de Ação para Segurança no Trânsito 2011-2020. **Portal da Saúde SUS**, 2011. Disponível em: <http://portal.saude.gov.br/portal/saude/profissional/visualizar_texto.cfm?idtxt=37121>. Acesso em: 01 nov. 2013.

_____. Superintendência de Seguros Privados. Relatório da Administração. **Susep**, 2011. Disponível em: <<http://www2.susep.gov.br/download/demofin20110630/Lider.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2013.

CAMPOMAR, Marcos Cortez. **Do uso do "Estudo de Caso" em Pesquisas para Dissertação e Teses em Administração**. Revista de Administração, São Paulo, v.26, nº 3, p. 95-97, julho-setembro, 1991.

CHIAVENATO, Idalberto. **Recursos humanos: o capital humano das organizações**. 9. ed. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier, 2009.

_____. **Gestão de Pessoas: o novo papel dos recursos humanos nas organizações**. 3. ed. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier, 2010.

EISENHARDT, Kathleen. M. Building theories form case study research. **Academy of Management Review**. New York, v. 14, n. 4, p. 532-550, 1989.

FERREIRA, Cintia Campos. **Acidentes motocicleta-carros: um estudo das representações sociais no trânsito de Goiânia**. 156 f. 2006. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia, GO, 2006. Disponível em: <http://tede.biblioteca.ucg.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=194>. Acesso em: 01 nov. 2013.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Mini Aurélio: o dicionário da língua portuguesa**. 8. ed. Curitiba, PR: Positivo, 2010.

GOMES, F.; ARAÚJO, R. Pesquisa Quanti-Qualitativa em Administração: uma visão holística do objeto em estudo. In: **SEMINÁRIOS EM ADMINISTRAÇÃO**, 8, 2005, São Paulo. Anais... São Paulo: FEA/USP, 2005.

GONÇALVES, Ionas Deda. **Direito Previdenciário**- 4. ed. São Paulo, SP: Saraiva, 2009.

HARTLEY, Jean F. **Case studies in organizational research**. In: CASSELL, Catherine & SYMON, Gillian (Ed.). *Qualitative methods in organizational research: a practical guide*. London: Sage, p. 208-229, 1994.

HONDA. **Manual do proprietário**: CB600F Hornet. [s.l.]: [s.n.], 2013.

INSTITUTO NACIONAL DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA. Observatório das Metrópoles. **Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil 2001 – 2012** (Relatório 2013). Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], 2013. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/auto_motoc2013.pdf>. Acesso em 28 out. 2013.

KOIZUME, Maria Sumie. **Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta**. Revista Saúde Pública, São Paulo, v. 26, n. 5, p. 306-15. out. 1992. Disponível em: <<http://www.scielosp.org/pdf/rsp/v26n5/02.pdf>>. Acesso em: 01 nov. 2013.

LEONARDO, Fernando José. **Vida no trânsito**. São Paulo, SP: Albatroz, 1998.

MARTINEZ, Luciano. **Curso de direito do trabalho**: relações individuais, sindicais e coletivas do trabalho. 2. ed.. São Paulo, SP: Saraiva, 2011.

MARTINS, Sérgio Pinto. **Direito do trabalho**. 27. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2011.

MILKOVICH, George. **Administração de recursos humanos**. – São Paulo, SP: Atlas, 2000.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Iniciação ao direito do trabalho**. 36. ed. – São Paulo, SP: LTr, 2011.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código Penal Comentado**. 9. ed. rev. atual. ampl. – São Paulo, SP: Editora Revista dos Tribunais, 2008.

OLIVEIRA, Sebastião Geraldo. **Indenização por Acidente do Trabalho ou Doença Ocupacional**. São Paulo, SP: LTr, 2005.

PEDROTTI, Irineu Antônio; PEDROTTI, Willian Antônio. **Acidentes do Trabalho**. 4. ed. atual. – São Paulo, SP: Liv. e Ed. Universitária de Direito, 2003.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius. **Psicologia do trânsito**: conceitos e processos básicos. São Paulo, SP: EPU, 1988.

SAAD, Teresinha Lorena Pohlmann. **Responsabilidade Civil da Empresa nos Acidentes do Trabalho**: compatibilidade da indenização acidentária com a de direito comum, Constituição de 1988 – art. 7º, XXVIII. 3. ed. - São Paulo, SP: LTr, 1999.

SILVA, Cleide. Dez Estados brasileiros têm mais motos do que automóveis. **Jornal da Cidade**, Bauru, SP, 27 outubro 2013. Caderno Brasil.

VIANNA, Cláudia Salles Vilela. **Manual prático das relações trabalhistas**. 10. ed.- São Paulo, SP: LTr, 2009.

VIEIRA, Sebastião Ivone. **Manual de saúde e segurança do trabalho**. 2. ed.- São Paulo, SP: LTr, 2008.

YIN, Robert K. **Case Study Research - Design and Methods**. Sage Publications Inc., USA, 1989.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO

Convidamos através deste questionário, a sua empresa para participar conosco de uma importante pesquisa com o tema: “A análise do absenteísmo nas indústrias de baterias do município de Bauru decorrentes de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas”, com o objetivo de propor sugestões de melhorias que auxiliem na redução de afastamentos do trabalho em decorrência de acidentes com motocicletas.

Informamos que essa pesquisa é parte integrante da formulação do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) do aluno Eurico de Oliveira Junior, do curso de Administração da Universidade Sagrado Coração (USC) – Bauru, sob orientação da Prof^a. Ms. Verônica Scriptorre Freire e Almeida.

Informamos que o nome das organizações participantes serão mantidos em sigilo. Antecipadamente, agradecemos a colaboração.

QUESTIONÁRIO DE LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES SOBRE ACIDENTES DE TRABALHO EM PERCURSO SOFRIDOS POR COLABORADORES DA EMPRESA

NAS RESPOSTAS, CONSIDERE TODOS OS SETORES DA EMPRESA (COMERCIAL, PRODUÇÃO, RECEPÇÃO/EXPEDIÇÃO/LOGÍSTICA, ADMINISTRATIVO, ETC).

1- Número de funcionários da empresa (base dezembro/2012):

2- Quantidade de acidentes de trabalho em percurso registrados nos últimos três anos:

2010: _____

2011: _____

2012: _____

- 3-** Dos acidentes de trabalho em percurso acima registrados, quantos envolviam motocicletas:

2010: _____

2011: _____

2012: _____

- 4-** Dos acidentes de trabalho em percurso assinalados na questão 2 (qualquer tipo) quantos tiveram como resultado o afastamento do colaborador de suas atividades profissionais, independente da quantidade de dias:

2010: _____

2011: _____

2012: _____

- 5-** Dos acidentes de trabalho em percurso assinados na questão 3 (somente com motocicletas), quantos tiveram como resultado o afastamento do colaborador de suas atividades profissionais.

Inferior a 15 dias em 2010: (_____)

Superior a 15 dias em 2010: (_____)

Inferior a 15 dias em 2011: (_____)

Superior a 15 dias em 2011: (_____)

Inferior a 15 dias em 2012: (_____)

Superior a 15 dias em 2012: (_____)

- 6-** Em razão dos acidentes de percurso registrado e afastamentos médicos gerados houve a necessidade de contratação de funcionários para substituir o colaborador supra citado?

() Sim

() Não

- 7-** A empresa possui ação(ões) e/ou programa(s) voltado(s) à prevenção de acidentes de trânsito?

() Sim

() Não

Em caso afirmativo, quais seriam?
