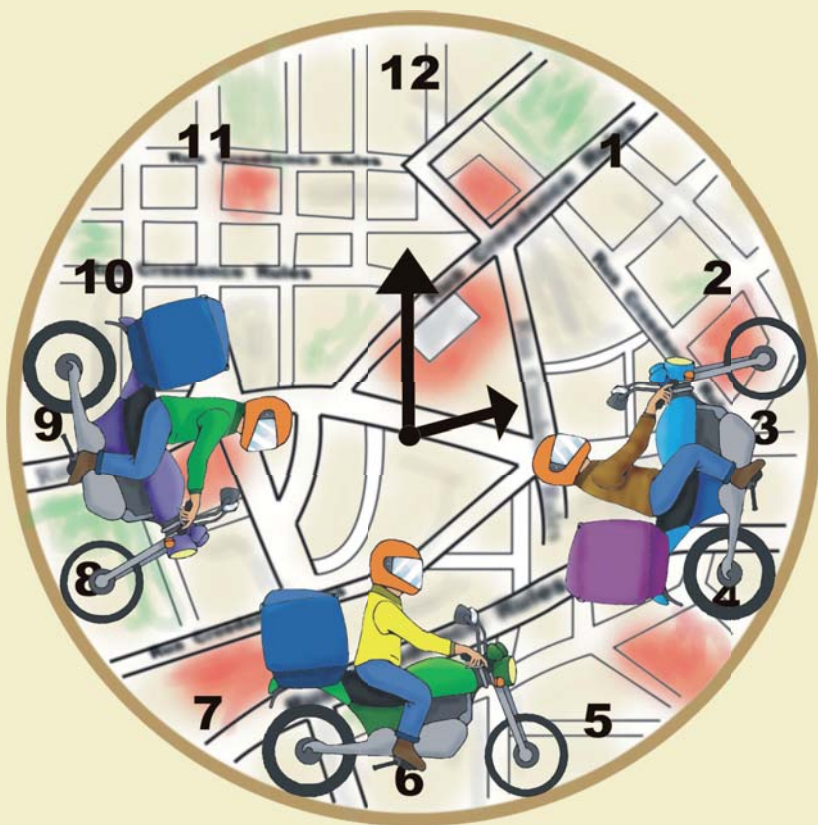


Recomendações técnicas para a prevenção de acidentes no setor de motofrete

Recomendações técnicas para a prevenção de acidentes no setor de motofrete



MINISTÉRIO
DO TRABALHO E EMPREGO



FUNDACENTRO
FUNDAÇÃO JORGE DUPRAT FIGUEIREDO
DE SEGURANÇA E MEDICINA DO TRABALHO

Recomendações técnicas para a prevenção de acidentes no setor de motofrete

FUNDACENTRO

Presidenta
Rosiver Pavan

Diretor Executivo
Oswaldo da Silva Bezerra

Diretor Técnico
Carlos Sérgio da Silva

Diretora de Administração e Finanças
Renata Maria Celeguim

Recomendações técnicas para a prevenção de acidentes no setor de motofrete

Eugênio Paceli Hatem Diniz – Fundacentro
José Marçal Jackson Filho – Fundacentro
Maria do Rosário Sampaio – Fundacentro
Antônio Carlos Oliveira Pereira – MPT- MG
Ada Ávila Assunção – UFMG
Francisco de Paula Antunes Lima – UFMG

MINISTÉRIO
DO TRABALHO E EMPREGO



FUNDACENTRO
FUNDAÇÃO JORGE DINPRATI FIGUEIREDO
DE SEGURANÇA E MEDICINA DO TRABALHO

São Paulo
2006

Catálogo na Fonte CDB/Fundacentro

R311 Recomendações técnicas para a prevenção de acidentes no setor de motofrete / Eugênio Paceli Hatem Diniz, José Marçal Jackson Filho, Maria do Rosário Sampaio ... [et al.]. - São Paulo : FUNDACENTRO, 2006.
55 p.

ISBN 85-98117-17-X

ISBN com 13 dígitos: 978-859-8117-17-1

1. Motocicletas - Risco ocupacional 2. Motocicletas - Segurança no trabalho. I. Eugênio Paceli Hatem Diniz. II. José Marçal Jackson Filho. III. Maria do Rosário Sampaio. IV. Antônio Carlos Oliveira Pereira. V. Ada Ávila Assunção. VII. Francisco de Paula Antunes Lima.

CIS/OIT Jifak Yhai
Jifak As

CDU 629.326:613.6
629.326:614.8

Os autores agradecem àqueles que de alguma forma também
contribuíram para viabilizar esta publicação:

Maria Célia Matos Versiani – Fundacentro/MG

Maura Gelais Filogônio – Fundacentro/MG

Divisão de Publicação da Fundacentro/CTN

Dra. Valéria Aparecida Fernandes e Dr. Airton Marinho da Silva

Auditores Fiscais do Trabalho de Minas Gerais

Apresentações

A Fundacentro, no ano em que completa seus quarenta anos de existência, apresenta à sociedade brasileira mais um produto originado de suas pesquisas. Um outro olhar que desvenda novas soluções para um grave problema de saúde pública: os acidentes com os motociclistas profissionais, conhecidos por alguns como *motoboys*.

Embora para o senso comum o problema se mostrasse sem solução e a fatalidade fosse considerada como inerente à profissão, a pesquisa que embasou estas recomendações técnicas e também uma convenção coletiva de trabalho veio mostrar que uma outra realidade é possível – o emprego e a renda em condições dignas de trabalho, de segurança, de saúde e em harmonia com o trânsito urbano.

Esperamos que os milhares de trabalhadores, em sua grande maioria jovens que encontraram no setor de motofrete o seu primeiro emprego e que constituem um novo fenômeno urbano, possam trabalhar e retornar a suas casas com vida e saúde. Para tanto, será preciso trilhar o caminho das negociações sociais com a participação dos trabalhadores, dos empregadores e dos demais atores sociais dos setores de trabalho, trânsito e saúde, de forma que as recomendações técnicas aqui formuladas sejam implementadas em âmbito nacional o mais breve possível, com vistas a regulamentarem leis que ordenem a questão e subsidiem também outras convenções coletivas de trabalho.

Direção da Fundacentro

Este livro conduz o interessado no tema da análise e prevenção de acidentes numa viagem guiada por conhecimentos desenvolvidos nas três últimas décadas e que permanecem praticamente sem divulgação no Brasil.

Trata-se de conhecimentos para a ação, marcados pelas idéias de “compreender para transformar” e pela crítica inteligente às insuficiências e aos limites da abordagem tradicional que atribui acidentes a comportamentos faltosos do próprio acidentado, que teria desrespeitado normas ou deixado de agir com segurança.

A equipe de análise é convidada a explorar a noção de trabalho real – em contraposição à de tarefa ou trabalho prescrito – e, através dele, compreender por que a noção de “jeito certo” não passa de um mito.

Comportamentos no trabalho, inclusive no trânsito, não são produtos da livre escolha dos trabalhadores. Eles têm origem, sobretudo, em circunstâncias materiais e sociais do contexto de trabalho.

Este livro tende a ocupar lugar de destaque ao lado de outras obras já traduzidas ou produzidas em nosso país, que podem ser inscritas no seletto grupo daquelas que contribuem para a desconstrução da prática de atribuição de culpa às vítimas de acidentes.

Prof. Dr. Ildeberto Muniz de Almeida
UNESP- Botucatu, SP.

Prefácio

As recomendações técnicas constantes nesta publicação fundamentam-se na Convenção Coletiva de Trabalho dos Motociclistas Profissionais de Minas Gerais, que, por sua vez, se norteou em pesquisa realizada pela Fundacentro no período de julho de 1999 a abril de 2003.

A pesquisa foi realizada visando a atender a uma demanda do Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Minas Gerais e se constituiu também em dissertação de mestrado, defendida no Departamento de Engenharia de Produção da Universidade Federal de Minas Gerais. Como metodologia de pesquisa, adotou-se a Análise Ergonômica do Trabalho. No total, 85 motociclistas profissionais foram observados e entrevistados em duas cidades – Belo Horizonte e Uberlândia.

Uma vez terminada a pesquisa, deu-se início ao trabalho de divulgação de seus resultados por todo o país. Em Minas Gerais, um processo de negociação social foi instaurado visando à melhoria das condições de trabalho dos motociclistas profissionais através da primeira convenção coletiva da categoria. Seu início se deu com a realização de mesa-redonda, promovida em setembro de 2004 pelo Fórum Estadual de Saúde e Segurança do Trabalhador de Minas Gerais (FESSTMG), coordenado pelo Ministério Público do Trabalho (MPT), quando os resultados da pesquisa foram apresentados aos atores sociais das áreas de saúde, trabalho e trânsito e a representantes dos trabalhadores e empregadores. No evento foram explicitadas a complexidade do problema e a necessidade de um novo modelo de atuação, necessário para a melhoria das condições de saúde e trabalho da categoria. A partir daí, 12 reuniões, ora quinzenais, ora semanais, num total de 60 horas, foram efetivadas com a mediação e coordenação do FESSTMG e a participação da Fundacentro, da Delegacia Regional do Trabalho e de representantes dos trabalhadores e empregadores.

O termo básico da convenção – finalizada em março de 2005 com 67 cláusulas – foi produzido pelo MPT a partir de algumas contribuições dos representantes das categorias patronal e de trabalhadores. Coube à Fundacentro elaborar as 34 (trinta e quatro) cláusulas relativas às questões de saúde e segurança.

Ao longo das negociações, o foco de análise, antes centrado no comportamento do motociclista, migrou para as condições materiais, organizacionais e sociais de realização de sua atividade e direcionou igualmente as transformações para as condições de trabalho, compreendidas numa perspectiva mais ampla. Assim, em termos práticos, a partir da pesquisa foram formuladas recomendações que cobrem vários aspectos determinantes do comportamento dos motociclistas profissionais, das relações contratuais às relações com os clientes, passando por medidas de reorganização das vias de trânsito. Após a experiência proveniente de participações em inúmeras mesas-redondas, seminários, congressos, em diversas cidades e estados brasileiros e de um ano de vigência da convenção coletiva, as recomendações foram melhoradas, ampliadas e convertidas em recomendações técnicas.

As recomendações aqui propostas, assim como aquelas da convenção coletiva, têm como objetivo primeiro aliviar os constrangimentos materiais, organizacionais e sociais, permitindo que os motociclistas profissionais prestem serviço com agilidade, sem a necessidade de assumir comportamentos que tanto irritam e chamam a atenção da sociedade em geral e que, sobretudo, colocam a sua vida em risco. Tanto o conteúdo quanto a construção social da norma coletiva, que resultou na elaboração deste manual, não teriam sido possíveis sem esse mergulho no cotidiano dos motociclistas profissionais, razão pela qual acreditamos na eficácia de sua aplicabilidade.

Pelo fato de ser um trabalho relativamente recente, ainda não regulamentado nas esferas municipal, estadual e federal, por se realizar em vias públicas e por ser um serviço prestado diretamente a um cliente que exige presteza e qualidade, as mudanças necessárias exigem amplas negociações sociais para serem efetivadas pelos setores trabalho, trânsito e saúde. As negociações possibilitariam fornecer elementos à sociedade para a reflexão e a compreensão sobre os acidentes e para reduzir as análises superficiais que banalizam o sofrimento diário enfrentado pelos motociclistas profissionais. Mas, *se você quiser transformar o ribeirão em braço de mar você vai ter que encontrar aonde nasce a fonte do ser* (Márcio Borges e Lô Borges).

Espera-se que este manual constitua não apenas fonte de consulta para elaboração de outras convenções coletivas de trabalho, mas principalmente um em-

brião de futuras legislações federal, estadual e municipal para o setor de motofrete, de forma a reverter o quadro de acidentes graves e fatais e os conflitos no trânsito, com a expectativa de auxiliar a construção de uma *estrada de fazer o sonho acontecer* (Márcio Borges e Lô Borges).

Ressalte-se que o conteúdo aqui apresentado não pretende, nem poderia ser de outra forma, excluir a necessidade dos órgãos de trânsito de levar em consideração, na gestão do trânsito, a atividade dos motociclistas profissionais, principalmente nos seguintes aspectos:

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

Antes das recomendações técnicas propriamente ditas, faz-se na introdução uma abordagem compreensiva a respeito dos acidentes, cujo texto representa uma adaptação de dois artigos publicados – um na *Revista Ciência e Saúde Coletiva*, da ABRASCO, e o outro na *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, da Funda-

centro. A adaptação de parte dos dois artigos, cujos autores também assinam esta publicação, foi gentilmente autorizada pela editoria científica das respectivas revistas. Esclareça-se que a visão apresentada na introdução não significa apoio às contravenções no trânsito em virtude das condições e relações de trabalho a que as pessoas estão submetidas. Entretanto, numa sociedade que tem o trabalho como eixo norteador da vida, entende-se que a sua complexidade deve ser considerada na formulação de políticas públicas e em qualquer outra ação de prevenção e redução dos acidentes de trânsito, sob pena de não surtirem o efeito que se espera.

Os autores

Sumário

Introdução	15
Por uma abordagem compreensiva dos acidentes com motociclistas	15
Por que os motociclistas se acidentam?	18
Recomendações técnicas para prevenção de acidentes no setor de motofrete	23
Recomendação Técnica nº 1 – Demanda e tempo de execução dos serviços	23
Recomendação Técnica nº 2 – Setorização das regiões e das tarefas	24
Recomendação Técnica nº 3 – Informações ao setor de telemarketing	25
Recomendação Técnica nº 4 – Estímulo à prevenção de acidentes e às regras de sociabilidade no trânsito	25
Recomendação Técnica nº 5 – Apoio ao coletivo de trabalho e a redes solidárias	26
Recomendação Técnica nº 6 – Troca de experiência	26
Recomendação Técnica nº 7 – Locação de serviços em contrato por hora	26
Recomendação Técnica nº 8 – Autonomia para negociar demanda de serviço e tempo	27
Recomendação Técnica nº 9 – Trabalhos compartilhados e pontos de apoio	27
Recomendação Técnica nº 10 – Tarefas com prazo crítico e/ou urgente	27
Recomendação Técnica nº 11 – Desconto para atendimento rápido por parte do cliente	28
Recomendação Técnica nº 12 – Capacitação na prevenção de acidentes	29
Recomendação Técnica nº 13 – Curso de direção defensiva	31
Recomendação Técnica nº 14 – Cargo de liderança	31

Recomendação Técnica nº 15 – Guia de orientação aos(as) usuários(as) dos serviços de motofrete	32
Recomendação Técnica nº 16 – Baú para transporte.....	32
Recomendação Técnica nº 17 – Transporte de produtos especiais	33
Recomendação Técnica nº 18 – Proteção contra o desprendimento de produtos e mercadorias	33
Recomendação Técnica nº 19 – Transporte de mercadorias	34
Recomendação Técnica nº 20 – Motocicleta e bicicleta de reserva.....	34
Recomendação Técnica nº 21 – Contrato de locação de veículo.....	35
Recomendação Técnica nº 22 – Avaria ou quebra de equipamento e material	35
Recomendação Técnica nº 23 – Equipamento de proteção individual.....	36
Recomendação Técnica nº 24 – Cores dos equipamentos e dispositivos refletivos	36
Recomendação Técnica nº 25 – Cinta refletiva.....	37
Recomendação Técnica nº 26 – <i>Side-car</i> e reboque	37
Recomendação Técnica nº 27 – Antenas	38
Recomendação Técnica nº 28 – Retrovisores.....	38
Recomendação Técnica nº 29 – Farol.....	38
Recomendação Técnica nº 30 – Condições das motocicletas e bicicletas ..	39
Recomendação Técnica nº 31 – Baterias de rádio	39
Recomendação Técnica nº 32 – Mapas da cidade.....	39
Recomendação Técnica nº 33 – Programas de Controle Médico da Saúde Ocupacional e de Prevenção de Riscos Ambientais e a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes	40
Recomendação Técnica nº 34 – Vacinas contra gripe, tétano e febre amarela	40
Recomendação Técnica nº 35 – Fator RH e tipo sanguíneo	41
Recomendação Técnica nº 36 – Protetor solar.....	41

Recomendação Técnica nº 37 – Trabalho da gestante	42
Recomendação Técnica nº 38 – Plano de saúde	42
Recomendação Técnica nº 39 – Condições de conforto	42
Recomendação Técnica nº 40 – Intervalo para repouso e alimentação	43
Recomendação Técnica nº 41 – Intervalo para descanso entre jornadas e repouso semanal.....	43
Recomendação Técnica nº 42 – Intervalo para recebimento do salário.....	44
Recomendação Técnica nº 43 – Tempo à disposição do empregador	44
Recomendação Técnica nº 44 – Auxílio-alimentação e lanche.....	44
Recomendação Técnica nº 45 – Jornada de trabalho e hora extra	45
Recomendação Técnica nº 46 – Adicional noturno	45
Recomendação Técnica nº 47 – Seguro de vida	46
Recomendação Técnica nº 48 – Informações sobre acidentes.....	46
Recomendação Técnica nº 49 – Uniforme.....	46
Recomendação Técnica nº 50 – Carta de referência	47
Recomendação Técnica nº 51 – Abono falecimento	47
Recomendação Técnica nº 52 – Atestados	47
Recomendação Técnica nº 53 – Licença para estudantes	48
Recomendação Técnica nº 54 – Preenchimento de formulários	48
Recomendação Técnica nº 55 – Multa	48
Referências Bibliográficas	49
Anexo – Guia de orientação aos(às) usuários(as) dos serviços de motofrete.....	51

Introdução

Por uma abordagem compreensiva dos acidentes com motociclistas

Tradicionalmente, os acidentes de trabalho são analisados tendo como pressuposto a ideologia do ato inseguro, cuja concepção data da década de 1930. No caso dos motociclistas profissionais, essa visão é legitimada pelo senso comum, manifestado em alguns veículos da imprensa ou nas opiniões das pessoas, que a eles atribuem “imprudência”, “ousadia”, “irresponsabilidade”, “incivilidade”, “prazer por fortes emoções”, etc.

O mais inquietante é que, não apenas a mídia e a sociedade em geral, mas também a maioria dos especialistas em trânsito se refere ao ato inseguro quando analisa e julga o comportamento e o perfil dos motociclistas profissionais. Os adjetivos atribuídos ao modo de transitar pelas ruas das cidades indicam que algumas das estratégias e os modos operatórios implementados pela categoria, injustificáveis e inaceitáveis do ponto de vista do observador, não são vistos como algo cuja origem é determinada fora do trânsito em si – o que leva a se defender a tese de que o comportamento dos motociclistas profissionais decorre das fortes exigências e dos limites impostos à ação e à gestão dos riscos a que estão submetidos, determinados por relações sociais mais amplas que devem ser analisadas e transformadas.

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

Essa visão do senso comum repete-se também entre grande parte dos especialistas em segurança e saúde do trabalhador. As abordagens tradicionais interpretam o acidente de trabalho como sendo um evento simples e determinado por uma causa única (ou por uma causa imediata, quando se reconhecem múltiplas

causas). A dicotomia e a superficialidade da ideologia do ato inseguro – fator pessoal de insegurança x condição insegura – explicam por que os acidentes são tratados predominantemente pelo viés do simples receituário de equipamentos de segurança individual (EPI) e da divulgação de cartilhas que objetivam a conscientização dos riscos e, conseqüentemente, a mudança do comportamento. Assiste-se, nos mais variados ambientes de trabalho, à divulgação de normas que pretendem intensificar a fiscalização e ameaçam os trabalhadores com punições. Os roteiros de investigação são baseados na verificação do cumprimento ou não de normas internas e legais, isentando-se de identificar as condições e as formas de interação dos componentes dos sistemas que levaram à ocorrência do evento. No caso dos motociclistas profissionais, as ações resumem-se em reforçar a fiscalização com relação à documentação legal, em aplicar multas, em promover cursos de direção defensiva e em tentar padronizar o uniforme e o uso de equipamentos de segurança.

A prática prevencionista tradicional assume uma concepção racionalista do comportamento humano, como se este fosse determinado exclusivamente pela consciência. Assim, toda falha decorreria de uma decisão humana, donde resultariam as ações de controle para evitar os desvios e a formação para reforçar o comportamento seguro. Ora, os estudos mais recentes, em vários campos, confluem para a compreensão da “falha técnica” como sendo o resultado de circunstâncias e decisões anteriores: o acidente, como qualquer outro evento, tem antecedentes e uma história complexa (PERROW, 1984; REASON, 1990; WISNER, 1994; AMALBERTI, 1996; COLLINS & PINCH, 1998; LLORY, 1999) que precisam ser pesquisados e compreendidos quando se busca a prevenção.

A interrupção precoce da análise, sem identificar as determinações mediatas das falhas, amputa a identificação da trama complexa de fatores causais do acidente, com conseqüências negativas para a prevenção (LIMA & ASSUNÇÃO, 2002). O grau de aprofundamento da análise de acidente é uma construção social e o avanço do conhecimento sobre os riscos e as margens para implementação das medidas de segurança podem tornar inaceitáveis as escolhas de abordagens que não considerem aspectos sociais e organizacionais (ALMEIDA, 2003). Infelizmente, ainda predominam nas empresas, nos órgãos gestores do trânsito e nas instituições afetas à saúde e segurança no trabalho a concepção tradicional de que as regras governam as ações dos atores sociais. Como nos ensina a etnometo-

dologia, essas explicações entendem o comportamento do indivíduo como fruto de regras postas em prática no momento da ação, e os atores sociais agiriam em conformidade com as alternativas de ação – obrigatórias e preestabelecidas – como se fossem “idiotas culturais”, adotando condutas automáticas e impensadas (COULON, 1995). Assim, quando ocorre um erro ou acidente, são investigados os desvios em relação às regras prescritas ou procuradas regras inadequadas, o que institui a regra como modelo da atividade e da prevenção.

Da perspectiva da análise cognitiva do acidente aqui proposta (ver abaixo), a explicitação dos “desvios” permite, apenas, evidenciar a ruptura dos “compromissos cognitivos” que culminou num acidente, sem alcançar as razões dessa ruptura.

O estudo da atividade cotidiana dos motociclistas profissionais em situação real permitiu compreender as situações de trabalho normais e o contexto social e organizacional em que se desenrola seu trabalho e não apenas as condições de perturbação do processo próximas – espacial e temporalmente – ao acidente. A todo instante, os mecanismos cognitivos e as habilidades práticas dos trabalhadores são colocados em ação de forma a garantir os objetivos da produção e os seus próprios objetivos. A situação é mantida sob controle por um esforço ativo dos trabalhadores, que, com base em regulações e microrregulações, administram a variabilidade e as disfunções presentes em qualquer processo produtivo. Eles agem mobilizando os seus recursos cognitivos para analisar a situação, constituir uma representação do risco de acidente no procedimento em curso, verificar o nível de exigência do resultado desejado e ainda considerar o seu estado de fadiga e sua capacidade, de forma a elaborar uma ação apropriada, em um processo complexo denominado “compromisso cognitivo” (AMALBERTI, 1996).

As habilidades práticas e os processos cognitivos implicados na ação possibilitam ao trabalhador estabelecer um compromisso, quase sempre eficaz, entre três objetivos, às vezes contraditórios: a sua segurança e a do sistema; o desempenho aceitável; a minimização dos efeitos fisiológicos e mentais (*Ibid.*). A adoção de um compromisso cognitivo inadequado poderá provocar desempenho insuficiente, fadiga excessiva, perda do controle da situação e, em caso extremo, desencadear um acidente. Em função da organização do trabalho, do ambiente e da consciência de sua própria capacidade, os trabalhadores desenvolvem uma verdadeira

arte de gerenciar de maneira dinâmica os compromissos, mantendo a situação sob controle na maior parte do tempo (AMALBERTI, 1996). Essa concepção serviu de base para analisar estratégias e modos operatórios construídos pelos motociclistas profissionais na tentativa de conciliar as exigências do trabalho, sobretudo rapidez e pontualidade, e a sua própria segurança. O reconhecimento desses modos operatórios e das estratégias subsidiou posteriormente a elaboração das cláusulas da convenção coletiva do trabalho e também o conteúdo das recomendações técnicas aqui apresentadas.

Por que os motociclistas se acidentam?

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

Ademais, com o crescimento dos serviços, tende-se a inverter a relação de deslocamento consumidor-produto. Se antes era o consumidor que se deslocava para um ou vários pontos do espaço urbano em busca dos produtos e serviços, agora são os produtos e serviços que se deslocam até a empresa, seu escritório ou casa. Como resultado, podem-se observar, nas vias públicas, verdadeiros almoxarifados sobre as rodas dos veículos.

Com os novos padrões de competitividade, o tempo de entrega torna-se um valor importante ao lado de critérios tradicionais como custo, estética, funcionalidade e durabilidade dos produtos e serviços. Assim, como a produção hoje se rege pelo princípio de “produzir certo da primeira vez” ou “produzir na quantidade certa”, procura-se “produzir no momento certo”, o que envolve desde o tempo de resposta da empresa para desenvolver e fabricar produtos até sua entrega no momento em que é declarada a necessidade do cliente. Por isso, a logística assume uma função estratégica ao servir de mediação entre fornecedor e cliente, que pode ser um outro produtor ou o consumidor final, organizando simultaneamente o fluxo de informações e o fluxo de deslocamento espacial dos produtos.

Teoricamente, o fluxo material deveria ser organizado de modo a se ajustar ao fluxo instantâneo de informações. Na prática, surge uma série de contradições e fricções na passagem do virtual ao material, cujas conseqüências se fazem sentir, entre outras coisas, na saúde dos trabalhadores inseridos nesse fluxo.

Nesse novo cenário, a ocorrência dos acidentes de trabalho fatais típicos não predomina no espaço intramuros das empresas: um em cada cinco casos fatais envolve motorista em situação de trabalho (WALDVOGEL, 2002).

Mas uma análise do fenômeno urbano que seria determinado pelas características do trânsito, pelo estado de conservação das vias públicas ou pelo tipo de direção dos motoristas não seria suficiente para entender a inversão espacial dos acidentes de trabalho fatais.

Percebe-se claramente que a deficiência gerada na teia do contraste entre a flexibilização da produção e o espaço urbano rígido é suprida, em parte, pelos motociclistas profissionais.

Por outro lado, a obviedade de que o motociclista se desloca no espaço e no tempo reais é, às vezes, obscurecida diante do instantâneo do mundo virtual e da lógica do tempo zero que orientam a organização da produção *just in time*.

Os depoimentos dos motociclistas apresentados na pesquisa confirmam que os acidentes são eventos resultantes de interações de sistemas sociotécnicos complexos, como fazer entregas no quadro da atual “sociedade da informação” que se desenvolve num espaço urbano não estruturado para tal. A atividade dos motociclistas profissionais responde a demandas técnicas (serviço com qualidade e no tempo certo) no interior de relacionamentos sociais de trabalho e de processos intersubjetivos dominados pelas relações com os clientes. As inúmeras estratégias e modos operatórios que a categoria implementa para evitar acidentes, embora assim pareça, raramente correspondem a uma ação mecânica e totalmente evidente (LLORY, 1999). Encontra-se, aqui, mais uma razão para que as empresas deixem uma margem de liberdade na organização do trabalho, permitindo que os motociclistas possam não só desenvolver, mas, também, mobilizar as suas competências.

O uso das antenas para evitar acidentes com linhas de pipas impregnadas com pó de vidro é mais uma comprovação de que os motociclistas profissionais não buscam, na profissão, um meio para sentir fortes emoções; sua preocupação em atender os clientes não permite atribuir-lhes um comportamento anti-social. Mesmo com reduzida margem de liberdade, eles procuram improvisar medidas que estão ao seu alcance para resguardar sua segurança.

Ao adquirirem experiência, os trabalhadores modificam seus comportamentos, passando aos poucos a assumir atitudes mais ousadas. As modificações de comportamento diante das disfunções que acontecem normalmente em qualquer processo produtivo são, comumente, os únicos meios que os trabalhadores dispõem para avaliar os seus limites de adaptação, constituindo um fator importante para o desenvolvimento de habilidades e de *know-how* profissional (RASMUSSEN, 1987). Desse modo, os trabalhadores se experimentam e adquirem experiência. Nessas situações, o erro está relacionado à impossibilidade de recuperação por ocasião dos “experimentos” conscientes e subconscientes colocados em prática pelos trabalhadores (RASMUSSEN, 1987).

O interesse exclusivo nas normas prescritas faz com que a dimensão subjetiva desenvolvida pelos trabalhadores não seja percebida pelos investigadores dos acidentes. A iniciativa, a dedicação, a criatividade, a inventividade, o domínio de si e a mobilização – ou *savoir-faire* de prudência –, os conhecimentos tácitos e as regras não formais mobilizados pelos trabalhadores escapam aos olhos dos investigadores (LLORY, 1999). Daí certos comportamentos e hábitos do trabalhador não serem compreendidos por aqueles que analisam e/ou julgam os acidentes e comportamentos.

A visão que sobressai na análise é, portanto, parcial e incriminatória, pois está centrada nos desvios (contudo, sempre inevitáveis) do quadro prescrito. O resultado é a elaboração de um conjunto de regras que prescrevem tarefas e condutas, acompanhada da tentativa de obrigar os trabalhadores a se conformarem com a execução rigorosa de normas prescritas (LLORY, 1999). Essas normas acabam não sendo cumpridas de acordo com o esperado, pois as instruções desconsideram certas propriedades – como orientação cognitiva, seqüencialidade, temporalidade – somente percebidas quando as regras são colocadas em prática (COULON, 1995).

Nessa perspectiva, não são os erros isolados que devem ser particularmente considerados como critério absoluto de fragilidade humana, pois o trabalhador se protege contra eles e até mesmo os provoca (AMALBERTI, 1996) quando os experimenta e se experimenta. Por conseguinte, o sintoma de disfunções não é cometer erros, mas não mais os detectar ou recuperar (*Ibid.*). E isso sobrevém quando os processos de trabalho não dispõem de todas as defesas, ou quando os níveis metacognitivos – ou seja, o conhecimento que o trabalhador tem daquilo que já sabe – e os processos de confiança se confundem, aceitando-se muitos riscos. As defesas podem não funcionar por falta de competência, de tempo ou de conjunturas emocionais particulares como estresse, hipermotivação etc. (AMALBERTI, 1996).

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

Os resultados obtidos na pesquisa explicaram o modo operatório de risco implementado no trânsito pelos motociclistas profissionais como o último recurso da categoria, não como um procedimento de rotina, mas como forma de ação diante de circunstâncias especiais relacionadas à organização do trabalho, que deve, portanto, ser objeto de transformação.

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

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

obtidos com a análise da atividade real não apenas revelam a importância da organização do trabalho, mas também a necessidade de se alargarem suas “margens de manobra” tradicionais, reconhecendo-se e facilitando os ajustes que os motociclistas profissionais constroem para cumprir os objetivos estabelecidos, como as redes sociais solidárias no planejamento das rotas, no controle temporal das tarefas e nas negociações das demandas de serviço com chefias e clientes. Em vista disso, as recomendações técnicas relacionadas adiante constituem itens de saúde e segurança que buscam facilitar os ajustes praticados pelos motociclistas. Somente quando as margens de liberdade deixadas pela organização do trabalho são estreitas, não levando em consideração as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço, os motociclistas profissionais alteram o modo operatório de “pilotar” com vistas a aumentar a agilidade.

A realidade vivida pela categoria constitui, dessa forma, uma exigência social passível de transformação, não determinada pela característica intrínseca da profissão ou do perfil do trabalhador, ao contrário da percepção negativa de grande parte da sociedade e de muitos especialistas em segurança a respeito dos motociclistas profissionais.

Importa registrar a relevância das ações tradicionais de fiscalização da documentação legal, da aplicação de multas, da realização de cursos de direção defensiva, do uso de equipamentos de segurança e da padronização de uniformes de trabalho. No entanto, estas devem ser ampliadas e realizadas de forma mais sistemática, incluindo também a implementação e a fiscalização do cumprimento das recomendações técnicas aqui formuladas.

Recomendações técnicas para prevenção de acidentes no setor de motofrete

Recomendação Técnica nº 1

Demanda e tempo de execução dos serviços

A quantidade de serviço repassado a cada empregado(a)¹ motociclista e/ou ciclista e o tempo prescrito negociado com os clientes devem levar em consideração os seguintes aspectos:

- I. A(s) tarefa(s) em si e seus respectivos destinos.
- II. A experiência² dos(as) motociclistas e/ou ciclistas.
- III. As intempéries.
- IV. Os períodos anteriores e posteriores a feriados.
- V. As datas comemorativas e festivas.
- VI. Dias de início de período letivo escolar das redes públicas e privada.
- VII. As regiões onde as ruas e numerações são irregulares.
- VIII. As regiões onde as ruas e avenidas se encontram em obras ou haja qualquer outro problema que altere a dinâmica do trânsito no local.

¹ Define-se como sendo empregado(a) “toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”(art. 3º da CLT). Pela doutrina e jurisprudência trabalhistas é trabalhador(a) autônomo aquele(a) que exerce a atividade por conta própria, com independência na forma de execução e de organização do trabalho. Neste caso, não há vinculação específica a nenhuma empresa, pessoa jurídica ou física.

² Um motociclista experiente poderá ser aquele que, apesar de novato, enfrentou uma grande diversidade de situações que lhe permitiram enriquecer sua competência ao analisar as dificuldades vividas (ZARIFIAN, 2001). Competência é um entendimento prático de situações que se apóia nos conhecimentos adquiridos pelos trabalhadores e se modifica com o aumento da diversidade das situações ou, ainda, na capacidade dos trabalhadores de estabelecerem redes solidárias entre eles em torno das mesmas situações, compartilhando as implicações de suas ações (ZARIFIAN, 2001).

Parágrafo primeiro: A quantidade de serviço e a diferenciação do tempo, nas diversas situações, deverão ser acordadas individualmente com os(as) motociclistas e/ou ciclistas experientes e novatos(as).

Parágrafo segundo: Os dados constantes no *caput* desta Recomendação Técnica deverão ser registrados em documentação e atualizados periodicamente.

Parágrafo terceiro: As empresas informarão aos clientes a possibilidade de atrasos decorrentes dos aspectos I a VIII constantes no *caput* desta Recomendação Técnica.

Parágrafo quarto: fica vedada, por parte das empresas, a adoção de práticas que se caracterizam como assédio moral, quais sejam: exigência exacerbada de cumprimento de metas, quantidade de serviços e tempos de duração de tarefas sem considerar os aspectos I a VIII constantes no *caput* desta Recomendação Técnica; efetuar descontos no salário e/ou aluguel do veículo se a encomenda, produto ou serviço não for entregue no prazo fixado; divulgação do desempenho individual ou coletivo dos trabalhadores(as) através de qualquer meio de comunicação, com identificação das pessoas através de nomes, números, indicação dos serviços prestados ou setores atendidos.

Parágrafo quinto: Ficam terminantemente proibidas a veiculação de qualquer espécie de propaganda, em qualquer meio de comunicação, e a negociação escrita ou verbal com o cliente oferecendo gratuidade, descontos sobre o produto ou serviço prestado, vantagens e/ou benefícios, caso o tempo prescrito não seja cumprido.

Recomendação Técnica nº 2

Setorização das regiões e das tarefas

As empresas deverão dividir em setores as regiões onde os serviços são executados, bem como os diferentes tipos de tarefas, definindo equipes fixas de motociclistas e/ou ciclistas para os respectivos setores e/ou tarefas.

Recomendação Técnica nº 3

Informações ao setor de telemarketing

As empresas dotarão o setor de telemarketing ou a operadora da central telefônica que negocia com os clientes de informações permanentes e atualizadas sobre a disponibilidade de motociclistas e/ou ciclistas para executar as tarefas remuneradas por deslocamento.

Parágrafo único: O tempo de atendimento negociado com o cliente deve variar de acordo com a disponibilidade de motociclistas e/ou ciclistas no momento do pedido, devendo ser observado também o disposto nas Recomendações Técnicas nº 1 e nº 10.

Recomendação Técnica nº 4

Estímulo à prevenção de acidentes e às regras de sociabilidade no trânsito

A empresa concederá uma cesta básica³ extra por ano àquele(a) motociclista e/ou ciclista que comprovar que nos 12 (doze) meses anteriores não se envolveu em nenhum acidente de trânsito, não foi multado(a) pelos órgãos de trânsito e não faltou mais que 3 (três) vezes ao trabalho de forma injustificada.

Parágrafo primeiro: A empresa concederá o equivalente a duas semanas de vales-alimentação extras por ano àquele(a) motociclista e/ou ciclista que comprovar que nos 12 (doze) meses anteriores envolveu-se em apenas em um acidente de trânsito e/ou sofreu uma única infração de trânsito de grau leve ou médio.

Parágrafo segundo: É vedado às empresas promover a competição entre motociclistas e/ou ciclistas por meio de prêmios ou qualquer outra forma de remuneração que venha a estimular o aumento de velocidade e de infrações de trânsito, ocasionando riscos de acidentes para os(as) trabalhadores(as) bem como para pedestres e demais motoristas.

³ Em relação aos incentivos e benefícios aqui propostos, e considerando-se a possibilidade de jornadas de trabalho parciais nas quais os(as) trabalhadores(as) possuem mais de um vínculo empregatício, recomenda-se que cada empresa arque com sua obrigação de forma proporcional à jornada prestada, fazendo-se as devidas adequações com os demais empregadores quando a obrigação for indivisível ou não puder ser aplicada com redundância, como é o caso de vacinas, por exemplo.

Recomendação Técnica nº 5

Apoio ao coletivo de trabalho e a redes solidárias

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

Recomendação Técnica nº 6

Troca de experiência

As empresas reservarão um tempo para que os(as) motociclistas e/ou ciclistas inexperientes em determinada tarefa possam acompanhar, periodicamente, a atividade dos(as) colegas experientes que tenham participado de um grande número de eventos e executado diferentes tarefas.

Parágrafo primeiro: O tempo de acompanhamento necessário será definido pelo(a) motociclista e/ou ciclista experiente, em comum acordo com o(a) colega inexperiente.

Parágrafo segundo: A empresa deverá informar aos seus clientes, verbalmente e por escrito, que o(a) motociclista e/ou ciclista se encontra em fase de treinamento e este(a) deverá portar um crachá com tal informação.

Recomendação Técnica nº 7

Locação de serviços em contrato por hora

Fica terminantemente proibida à empresa de motofrete⁴ locar os serviços do(a) motociclista e/ou ciclista em contrato por hora para dois ou mais clientes em um mesmo período de tempo.

⁴ O uso do termo “empresa de motofrete” significa que a Recomendação Técnica se aplica às empresas prestadoras de serviço de motofrete. O uso apenas do termo “empresa” significa que a Recomendação Técnica se aplica tanto às empresas prestadoras de serviço de motofrete quanto a qualquer outra empresa que realize entrega de seus produtos ou serviços por motocicleta e/ou bicicleta.

Parágrafo único: Fica terminantemente proibida à empresa de motofrete repassar outras tarefas que não sejam aquelas do próprio cliente que locou os serviços dos(as) motociclistas e/ou ciclistas através de contrato por hora.

Recomendação Técnica nº 8

Autonomia para negociar demanda de serviço e tempo

As empresas de motofrete garantirão ao(a) motociclista e/ou ciclista que presta serviço a outras empresas por hora – como terceirizado(a) – autonomia para negociar com o cliente a sua demanda de serviço e o tempo de execução, sem risco de punição, substituição ou demissão.

Parágrafo único: As empresas de motofrete garantirão ao(a) motociclista e/ou ciclista autonomia para negociar com o seu superior hierárquico e/ou com aquele que lhe repassa as tarefas a sua demanda de serviço e o tempo de execução, sem risco de punição, substituição ou demissão.

Recomendação Técnica nº 9

Trabalhos compartilhados e pontos de apoio

Recomenda-se que as empresas de motofrete estabeleçam acordo com outras empresas do mesmo ramo de atividade das cidades vizinhas e/ou de outros bairros para compartilhamento de tarefas e criação de pontos de apoio para distribuição de produtos e serviços ao longo das rotas dos(as) motociclistas e/ou ciclistas.

Recomendação Técnica nº 10

Tarefas com prazo crítico e/ou urgente

As empresas deverão mobilizar mais de um motociclista para a realização de tarefas com prazo crítico e/ou urgente que envolva operações em instituições e repartições.

Parágrafo primeiro: As empresas deverão estabelecer um limite de tempo abaixo do qual não se aceitam serviços de clientes com prazos críticos e/ou de urgência.

Parágrafo segundo: Nos serviços com prazos críticos e/ou de urgência, as empresas só utilizarão motociclistas e/ou ciclistas com experiência na tarefa e com conhecimento da região a ser atendida.

Parágrafo terceiro: Mesmo dentro do prazo limite, o(a) motociclista e/ou ciclista deverá ser consultado(a) sobre a viabilidade de atender à tarefa, cabendo a ele o direito de recusa, caso julgue a tarefa inexecutável naquele prazo.

Parágrafo quarto: Caso o(a) motociclista e/ou ciclista experiente considere inexecutável a tarefa dentro do prazo estabelecido e não havendo possibilidade de se ampliar o tempo, a empresa deverá recusar o serviço do cliente e, em nenhuma hipótese, poderá repassar a tarefa para outro(a) motociclista e/ou ciclista.

Recomendação Técnica nº 11

Desconto para atendimento rápido por parte do cliente

Sugere-se que as empresas ofereçam descontos nos preços dos serviços como forma de incentivar e agilizar o atendimento rápido por parte do cliente em relação aos(as) motociclistas e ou ciclistas.

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

Parágrafo segundo: Esse procedimento deverá ser informado, também, aos clientes que contratam os(as) motociclistas e/ou ciclistas na condição de terceirizado(a), para que estes também adotem o mesmo procedimento.

Parágrafo terceiro: As empresas deverão orientar seus clientes sobre os procedimentos necessários para agilizar a entrega e o recebimento do produto ou serviço.

Parágrafo quarto: As empresas deverão elaborar um formulário a ser preenchido pela pessoa que negociar com o cliente, no qual constarão, no mínimo, as seguintes informações e providências, tanto com relação à origem quanto ao destinatário:

- I. Nome completo do cliente e telefone de contato.
- II. Nome do logradouro, número, número do apartamento, bloco, se for o caso, e bairro.
- III. Informação sobre pontos de referência e se a numeração do logradouro tem alguma irregularidade.
- IV. No caso de pessoa jurídica, o setor, departamento, sala e andar, se for o caso.
- V. Valor do troco necessário ou solicitação para que o cliente preencha o cheque previamente, com as anotações de praxe no verso.
- VI. Identificação dos dados necessários para emissão de nota fiscal.

Recomendação Técnica nº 12

Capacitação na prevenção de acidentes

As empresas deverão promover para todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas que lhes prestam serviços com vínculo direto ou indireto curso (oficina de trabalho) bimestral de 2h30min (duas horas e trinta minutos), ministrado pelos(as) próprios(as) motociclistas e/ou ciclistas experientes da empresa, com um ou mais dos seguintes conteúdos mínimos, que deverão ser contemplados em sua totalidade, no prazo de um ano e repetido nos anos seguintes:

- I. Orientação sobre planejamento temporal de tarefas.
- II. Elaboração de rotas com simulação em mapas.
- III. Localização, em mapas, dos endereços dos clientes e destinatários mais frequentes.

- IV. Informações sobre a localização e os horários em que o trânsito é mais lento e sobre as rotas alternativas que podem ser adotadas.
- V. Discussão sobre estratégias de prevenção de acidentes de trânsito desenvolvidas pela categoria.
- VI. Localização, horário de atendimento, preenchimento de documentação e burocracia exigida pelas instituições bancárias, órgãos públicos, entidades públicas e privadas e demais repartições onde os(as) motociclistas e/ou ciclistas buscam, levam e realizam serviços e processam documentos.
- VII. Informações sobre vias públicas: regularidade na numeração; localização de logradouros; pontos de estacionamento; pontos de retorno; ruas de mesmo nome.
- VIII. Análise das razões organizacionais e das relações de trabalho que estejam prejudicando o cumprimento do tempo prescrito e elaboração de propostas de correção;
- IX. Análise conjunta (gestores da produção e motociclistas e/ou ciclistas) dos acidentes ocorridos, procurando identificar os fatores organizacionais e de relações de trabalho que estariam levando o(a) motociclista e/ou ciclista a não conseguir diagnosticar a tempo uma situação de risco e/ou evitar o acidente;
- X. Identificação, em mapas, de rotas alternativas e de pontos críticos e de maior risco de acidente para os(as) motociclistas e/ou ciclistas.

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

Parágrafo segundo: A empresa providenciará todas as condições necessárias para viabilizar o curso (oficina de trabalho) e deverá manter livro de registro, onde deverá constar para cada curso (oficina de trabalho) realizado: os nomes e as assinaturas dos participantes e instrutores, o conteúdo abordado, a data, o horário e o local.

Parágrafo terceiro: No prazo de um ano todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas da empresa deverão ter participado dos cursos (oficinas de trabalho), de tal maneira que tenham assistido a todos os conteúdos mínimos citados acima.

Parágrafo quarto: O curso (oficina de trabalho) terá caráter obrigatório para os (as) motociclistas e/ou ciclistas e será realizado no horário de trabalho – ou após, com pagamento de hora-extra – e será ministrado para turmas de, no máximo, 30 motociclistas e/ou ciclistas de cada vez, incluindo os instrutores.

Recomendação Técnica nº 13

Curso de direção defensiva

As empresas deverão promover para todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas que lhes prestam serviços com vínculo direto ou indireto curso de direção defensiva, bem como curso de reciclagem sobre o tema, uma vez a cada 4 (quatro) anos.

Parágrafo único: Aqueles(as) trabalhadores(as) que já tiverem participado de cursos e/ou reciclagem em outra empresa, desde que respeitado o prazo máximo de 4 (quatro) anos e mediante comprovação via certificado de participação não precisarão repetir o referido curso até que vença o tempo necessário para reciclagem.

Recomendação Técnica nº 14

Cargo de liderança

As empresas que tiverem mais de 10 (dez) empregados(as) motociclistas e/ou ciclistas prestando serviços por deslocamento deverão indicar um líder com vivência nas tarefas e com conhecimento das ruas e avenidas, que ficará disponível na empresa para prestar serviços de apoio aos colegas, via rádio, telefone e/ou pessoalmente.

Recomendação Técnica nº 15

Guia de orientação ao(às) usuário(as) dos serviços de motofrete

As empresas deverão implantar o “Guia de orientação ao(às) usuário(as) dos serviços de motofrete” conforme modelo em anexo.

Parágrafo primeiro: O “Guia de Orientação ao(às) Usuário(as) dos Serviços de Motofrete” deverá ser fornecido pelo menos uma vez a todos os clientes e usuários dos serviços, seja pessoa jurídica ou pessoa física, por ocasião de uma entrega e/ou coleta realizada por um(a) motociclista e/ou ciclista.

Parágrafo terceiro: A formatação da mensagem será em modelo folder, duas dobras, com as orientações frente e verso, papel A4, fonte com tamanho mínimo 12.

Recomendação Técnica nº 16

Baú para transporte

A empresa deverá oferecer, gratuitamente, aos empregados que mantiverem contrato de locação de suas motocicletas e/ou bicicletas, baús, recipientes ou qualquer outra forma de equipamento para transporte dos produtos e serviços, quando necessário.

Parágrafo primeiro: A largura dos baús ou de qualquer outro equipamento utilizado para transporte dos produtos e serviços de qualquer natureza, quando afixados ou pendurados na garupa da motocicleta e/ou bicicleta, não poderá ultrapassar a maior largura do veículo.

Parágrafo segundo: O empregado não precisará ressarcir a empresa em caso de dano oriundo de acidente ou roubo, obrigando-se apenas a devolver à empresa o baú ou equipamento, seja qual for o seu estado, ou apresentar o boletim de ocorrência policial.

Recomendação Técnica nº 17

Transporte de produtos especiais

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

Parágrafo primeiro: Fica proibido o transporte de caixas térmicas ou box de qualquer natureza sustentados ou presos nas costas do(a) motociclista e/ou ciclista.

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

Parágrafo terceiro: Fica proibido o transporte de qualquer material ou caixa sobre o baú, mesmo que afixado.

Parágrafo quarto: Fica proibido o transporte de qualquer mercadoria que ultrapasse a capacidade em volume do baú, impossibilitando o fechamento pleno da tampa.

Parágrafo quinto: As empresas deverão informar aos seus clientes e empresas que contratam os serviços dos(as) motociclistas e/ou ciclistas na condição de terceirizado(a) as condições estabelecidas no *caput* desta Recomendação Técnica, bem como das Recomendações de nº 16 e nº 18, observando o seu cumprimento.

Recomendação Técnica nº 18

Proteção contra o desprendimento de produtos e mercadorias

As empresas fornecerão meios plenamente eficazes e suficientes para o transporte de produtos e/ou serviços de qualquer natureza, de forma que, quando estes estiverem acondicionados e forem transportados, não se desprendam indevidamente comprometendo a segurança do veículo, de seu próprio ocupante ou de terceiros, mesmo em situações normais de trabalho, em momentos de aceleração

e desaceleração das motocicletas, em logradouros íngremes e/ou em más condições de conservação e/ou em caso de acidente e/ou frenagem brusca.

Recomendação Técnica nº 19

Transporte de mercadorias

As empresas proibirão o transporte de mercadorias, equipamentos, materiais, produtos, bolsas e sacolas penduradas sobre o guidão da motocicleta e/ou bicicleta, sobre o tanque de combustível ou ainda sustentadas pelas mãos e braços do(a) motociclista e/ou ciclista.

Parágrafo único: A proibição estabelecida no *caput* desta Recomendação Técnica será incluída nos contratos de prestação de serviços e fiscalizada pela empresa prestadora dos serviços de motofrete.

Recomendação Técnica nº 20

Motocicleta e bicicleta de reserva

As empresas prestadoras dos serviços de motofrete ou as empresas contratantes que tiverem mais de 20 (vinte) motociclistas e/ou 20 (vinte) ciclistas deverão disponibilizar uma motocicleta e/ou uma bicicleta de reserva, respectivamente, para uso dos seus trabalhadores(as) quando estes(as) tiverem o seu veículo avariado ou em manutenção.

Parágrafo primeiro: A empresa prestadora de serviços de motofrete ou a empresa contratante deverá conceder aos trabalhadores folga remunerada de um dia por semestre para cuidar da manutenção e revisão dos veículos.

Parágrafo segundo: A empresa prestadora de serviços de motofrete ou a empresa contratante deverá cobrar do trabalhador documento que comprove a manutenção ou revisão dos veículos e arquivar o original ou cópia do documento.

Parágrafo terceiro: A empresa prestadora de serviços de motofrete ou a empresa contratante não poderá cobrar, a título de aluguel, mais que 50% (cinquenta

por centro) do que ela paga ao(à) trabalhador(a) para que ele(a) use a sua motocicleta ou bicicleta de reserva.

Recomendação Técnica nº 21

Contrato de locação de veículo

O empregador fica obrigado a estabelecer, nos artigos da convenção coletiva de trabalho, o valor referente ao aluguel da motocicleta e/ou bicicleta utilizada como transporte próprio e para fins de trabalho quando o veículo for de propriedade dos(as) trabalhadores(as).

Parágrafo primeiro: O valor referente ao aluguel da motocicleta e/ou bicicleta não poderá em hipótese alguma substituir parte do salário do trabalhador(a) sobre o qual incidem, normalmente, todos os direitos trabalhistas e previdenciários.

Parágrafo segundo: Uma cópia do contrato de locação da motocicleta e/ou bicicleta deverá ser entregue ao trabalhador no ato da contratação.

Parágrafo terceiro: Quando da rescisão do contrato de trabalho, a empresa deverá quitar nos prazos previstos no art. 477 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) os valores devidos a título de locação do veículo.

Parágrafo quarto: Não terá natureza salarial o valor pago a título de locação da motocicleta e/ou bicicleta e não poderá este, em hipótese alguma, integrar o salário para qualquer efeito.

Recomendação Técnica nº 22

Avaria ou quebra de equipamento e material

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

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

Recomendação Técnica nº 23

Equipamentos de proteção individual

Fica estabelecido que os equipamentos de segurança individual dos motociclistas serão os seguintes: capacete de motociclista tipo fechado, aprovado pelo INMETRO, botina ou calçado de segurança, capa de chuva, jaqueta de couro ou de material sintético, protetor para a parte inferior das pernas e luvas de couro.

Parágrafo único: Os equipamentos serão fornecidos pelas empresas gratuitamente, em cores claras, preferencialmente amarela, laranja ou cores semelhantes, sendo proibido o uso das cores preta vermelha e lilás, exceto a botina ou calçado de segurança. As cores preta, vermelha e lilás poderão ser utilizadas apenas como fundo ou contraste com àquelas especificadas.

Recomendação Técnica nº 24

Cores dos equipamentos e dispositivos refletivos

O capacete, o baú, a motocicleta, a bicicleta, o side-car e o reboque deverão dispor de dispositivos refletivos de luz nas quatro direções.

Parágrafo primeiro: os dispositivos refletivos de luz serão fornecidos pela empresa para afixação nos equipamentos e materiais de sua propriedade e para os (as) trabalhadores(as), nos veículos e equipamentos pertencentes a estes últimos (as).

Parágrafo segundo: Compete à empresa fiscalizar o uso permanente dos dispositivos refletivos nos seus equipamentos e veículos, seja de sua propriedade ou dos(as) trabalhadores(as).

Parágrafo terceiro: O baú deverá ser pintado de cor clara, preferencialmente amarela, laranja ou cores semelhantes, sendo proibido o uso de cor preta, vermelha e lilás, cores apenas permitidas como fundo ou contraste com aquelas especificadas.

Recomendação Técnica nº 25

Cinta refletiva

Na prestação de trabalhos noturnos, a empresa deverá fornecer aos(as) motociclistas e/ou ciclistas uma cinta refletiva cuja parte frontal será afixada à de trás por meio de velcro, nos lados esquerdo e direito do tórax e na altura dos ombros e da cintura, e tornar obrigatório seu uso.

Recomendação Técnica nº 26

Side-car e reboque

As empresas que utilizarem nas motocicletas *side-car* ou reboque deverão ter esses equipamentos vistoriados e aprovados pelos órgãos de trânsito.

Parágrafo primeiro: No documento de aprovação, deverá constar o tipo de produto, material ou equipamento, bem como as dimensões e o limite de peso que poderão ser transportados no *side-car* ou reboque.

Parágrafo segundo: Fica proibido o uso de reboque e *side-car* simultaneamente em uma mesma motocicleta.

Parágrafo terceiro: Fica terminantemente proibido o uso de reboque e/ou *side-car* em bicicletas.

Recomendação Técnica nº 27

Antenas

As empresas deverão tornar obrigatório e fiscalizar o uso, nos meses de junho a setembro e naqueles de maior incidência de vento, a afixação de antenas, em cada lado do guidão da motocicleta e/ou bicicleta.

Parágrafo primeiro: As antenas deverão ser de metal resistente e possuir altura até a parte superior da cabeça do(a) motociclista e/ou ciclista quando este(a) estiver sentado(a) no veículo.

Parágrafo segundo: As antenas deverão ser fornecidas pela empresa quando a motocicleta e/ou bicicleta for de sua propriedade.

Recomendação Técnica nº 28

Retrovisores

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

Parágrafo primeiro: Os retrovisores deverão ter dimensões que permitam ao (à) motociclista e/ou ciclista ver as laterais ao fundo quando estiver sentado no veículo que possua, na pior condição, baú ou reboque e fazendo uso de jaquetas para frio e/ou capa de chuva.

Parágrafo segundo: Os retrovisores deverão ser fornecidos pela empresa quando a motocicleta e/ou bicicleta for de sua propriedade.

Recomendação Técnica nº 29

Farol

As empresas exigirão o uso do farol baixo aceso, durante o dia, pelos(as) motociclistas.

Recomendação Técnica nº 30

Condições das motocicletas e bicicletas

A empresa fiscalizará mensalmente as condições das motocicletas e/ou bicicletas, mesmo não sendo de sua propriedade, no que se refere à manutenção preventiva e corretiva, à documentação de trânsito obrigatória e ao uso de dispositivos, acessórios e equipamentos de segurança por parte dos(as) motociclistas e/ou ciclistas.

Parágrafo único: A empresa deverá exigir e fiscalizar o uso de silencioso nos escapamentos das motocicletas, mesmo não sendo de sua propriedade.

Recomendação Técnica nº 31

Baterias de rádio

As empresas deverão fornecer baterias de rádio que mantenham a carga por longos períodos aos(as) trabalhadores(as) que utilizam rádio durante a jornada de trabalho.

Parágrafo único: as empresas disponibilizarão carregadores de rádios e celulares, em seu local de trabalho, em número suficiente, mesmo quando esses sejam de propriedade dos trabalhadores.

Recomendação Técnica nº 32

Mapas da cidade

As empresas fornecerão, gratuitamente, a todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas, mapa plastificado e atualizado das cidades atendidas e/ou com possibilidade de serem atendidas por ela, no qual seja possível visualizar de modo fácil, legível e por inteiro as regiões necessárias aos deslocamentos.

Parágrafo único: A empresa manterá, em sua sede e/ou onde permanecem os (as) motociclistas e/ou ciclistas, mapa geral atualizado das cidades atendidas e/ou com possibilidade de serem atendidas por ela.

Recomendação Técnica nº 33

Programas de Controle Médico da Saúde Ocupacional e de Prevenção de Riscos Ambientais e a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes

As empresas deverão elaborar e implementar o PCMSO – Programa de Controle Médico da Saúde Ocupacional, conforme a NR-7, o PPRA – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, conforme a NR-9, e a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) – conforme NR-05, aprovadas pela Portaria do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) 3214/78.

Recomendação Técnica nº 34

Vacinas contra gripe, tétano e febre amarela

As empresas devem promover a vacinação de todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas contra a gripe, uma vez por ano, arcando com os custos da vacinação.

Parágrafo primeiro: O(a) motociclista e/ou ciclista gripados e/ou em estado febril e/ou sob o efeito de remédio de ação sedativa não poderão em hipótese alguma realizar serviços de entrega e/ou coleta, ficando disponíveis na empresa para serviços internos, caso não estejam sob atestado médico que indique afastamento do trabalho.

Parágrafo segundo: As empresas devem solicitar o comprovante de vacinação ou reforço contra tétano de todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas, que deverão portar obrigatoriamente o cartão ou cópia deste durante a execução dos serviços.

Parágrafo terceiro: As empresas devem solicitar o comprovante de vacinação contra febre amarela ou reforço de todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas.

Parágrafo quarto: As empresas deverão providenciar a vacinação de reforço contra tétano e febre amarela a cada 10 (dez) anos de todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas.

Recomendação Técnica nº 35

Fator RH e tipo sanguíneo

As empresas devem solicitar a todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas que portem obrigatoriamente, durante a execução dos serviços, cartão de identificação com nome completo, fator RH e tipo sanguíneo.

Recomendação Técnica nº 36

Protetor solar

No verão, no outono e na primavera, as empresas devem fornecer protetor solar com fator de proteção igual ou superior a 25 (vinte e cinco) para todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas.

Parágrafo primeiro: as empresas devem fornecer uma quantidade de creme protetor solar no início da manhã e após o almoço.

Parágrafo segundo: os(as) motociclistas e/ou ciclistas deverão passar o protetor solar no rosto, nos braços, nas mãos, na parte superior das coxas e nos ombros.

Parágrafo terceiro: Para os(as) motociclistas e/ou ciclistas que prestam serviço na condição de terceirizados(as), a empresa deve entregar um frasco/pote de protetor solar por semestre para cada trabalhador(a) e fiscalizar o seu uso em horário de trabalho.

Recomendação Técnica nº 37

Trabalho da gestante

Fica terminantemente proibido à gestante motociclista e/ou ciclista, após o segundo mês de gravidez ou em período menor mediante atestado médico que assim determine, executar serviços de entrega e/ou coleta, assim como devem ser observados ainda os direitos estabelecidos nos artigos 391 a 400 da CLT.

Parágrafo primeiro: A motociclista e/ou ciclista gestante que se encontrar na condição estabelecida no *caput* desta Recomendação Técnica deverá ficar disponível na empresa para serviços internos, sem prejuízo do salário e dos demais direitos, caso não esteja afastada do trabalho por recomendação médica.

Parágrafo segundo: Fica assegurada a retomada da função original anteriormente exercida pela motociclista e/ou ciclista logo após o período de licença maternidade.

Recomendação Técnica nº 38

Plano de saúde

As empresas devem fornecer obrigatoriamente a todos os seus empregados (as) plano básico de saúde. Este será escolhido pelas empresas ou de comum acordo com o sindicato profissional, sendo vedados descontos nos salários dos(as) trabalhadores(as) a esse título.

Recomendação Técnica nº 39

Condições de conforto

As empresas disponibilizarão para os(as) motociclistas e/ou ciclistas um local de espera, bebedouros, café e banheiros enquanto aguardarem as ordens de serviço.

Parágrafo único: As empresas prestadoras de serviços estabelecerão formalmente aos clientes que contratam os seus trabalhadores(as) na condição de terceirizado(a) que também disponibilizem aos(às) motociclistas e/ou ciclistas um local de espera, bebedouros, café e banheiros enquanto aguardam as ordens de serviço.

Recomendação Técnica nº 40

Intervalo para repouso e alimentação

Todos(as) os(as) motociclistas e/ou ciclistas, incluindo aqueles(as) que prestam serviços na condição de terceirizados(as), terão direito a um intervalo mínimo de uma hora destinado à alimentação e ao descanso.

Parágrafo único: No período destinado a alimentação e ao descanso, o(a) trabalhador(a) não poderá executar serviços de qualquer natureza.

Recomendação Técnica nº 41

Intervalo de descanso entre jornadas e repouso semanal

As empresas deverão conceder obrigatoriamente aos(às) motociclistas e/ou ciclistas um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso entre jornadas de trabalho e, no mínimo, um descanso semanal de 24 (vinte quatro) horas consecutivas, conforme prescreve o art. 66 da CLT.

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

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

Recomendação Técnica nº 42

Intervalo para recebimento do salário

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

Recomendação Técnica nº 43

Tempo à disposição do empregador

Eventuais interrupções do trabalho ocasionadas por culpa da empresa ou decorrentes de caso fortuito ou por força maior não poderão ser descontadas do(a) trabalhador(a) nem trabalhadas posteriormente, exceto mediante realização de hora extra remunerada.

Parágrafo único: Em caso de acidente ou defeito na motocicleta e/ou bicicleta durante a jornada de trabalho, fica abonado o dia em que ocorreu o evento. Ocorrendo prejuízos à saúde do(a) trabalhador(a), haverá aplicação das regras estabelecidas na legislação previdenciária e trabalhista.

Recomendação Técnica nº 44

Auxílio-alimentação e lanche

A empresa concederá aos(as) empregados(as) auxílio-alimentação, por dia trabalhado, correspondente ao valor médio de cinco restaurantes de refeição a quilo, para jornada igual ou superior a 6 (seis) horas.

Parágrafo primeiro: Na jornada de 0h às 7h será obrigatório o fornecimento de lanche pelo empregador ao(à) empregado(a), preferencialmente antes do início das atividades laborativas.

Parágrafo segundo: O lanche previsto nesta Recomendação Técnica consistirá, no mínimo, em pão de sal com manteiga ou mortadela e um copo de 300ml de café com leite.

Parágrafo terceiro: O auxílio-alimentação e o lanche serão concedidos obrigatoriamente, sendo vedado desconto no salário do(a) trabalhador(a). As parcelas terão natureza indenizatória e não integrarão o salário para qualquer efeito legal.

Recomendação Técnica nº 45

Jornada de trabalho e hora extra

Fica estabelecido o limite máximo diário de 8 (oito) horas de jornada de trabalho, incluindo as horas extras.

Parágrafo primeiro: Todas as horas extras laboradas devem incidir no repouso semanal remunerado, conforme disposto na legislação trabalhista.

Parágrafo segundo: A duração máxima de trabalho, em contrato com jornada parcial, não poderá exceder a 25 (vinte e cinco) horas semanais, conforme determina o art. 58 da CLT.

Parágrafo terceiro: Nos casos de prestação de serviços por contratos de trabalho com jornada parcial, a somatória de todos os contratos não poderá ultrapassar 8 (oito) horas diárias, incluindo todas as horas extras.

Recomendação Técnica nº 46

Adicional noturno

O adicional noturno será de 20% (vinte por cento) sobre o valor da hora diurna para as atividades desenvolvidas entre 22h e 5h, conforme estabelecido no artigo 73 da CLT.

Recomendação Técnica nº 47

Seguro de vida

As empresas oferecerão, obrigatoriamente aos(às) motociclistas e/ou ciclistas, um seguro de vida, com cobertura para morte, invalidez parcial permanente ou total permanente, natural ou acidental, apólice no valor correspondente a 40 (quarenta) salários mínimos vigentes à época da contratação do seguro junto à seguradora de sua livre escolha.

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

Parágrafo segundo: A seguradora poderá ter convênio com o sindicato dos trabalhadores ou com o sindicato patronal para a venda das apólices.

Parágrafo terceiro: Na hipótese do(a) empregado(a) solicitar que o valor segurado seja superior ao estabelecido no *caput* desta Recomendação Técnica, ficará por sua conta a diferença do prêmio, podendo o valor acrescido ser descontado do seu salário pelo empregador.

Recomendação Técnica nº 48

Informações sobre acidentes

As empresas informarão semestralmente, por escrito, ao órgão municipal de trânsito, a estatística de acidente com os(as) motociclistas e/ou ciclistas, identificando as ruas ou avenidas e os trechos dos logradouros onde ocorreram os acidentes, bem como as circunstâncias dos mesmos, os produtos e serviços transportados e/ou prestados pelo acidentado, além de outras informações.

Recomendação Técnica nº 49

Uniforme

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

Parágrafo primeiro: Quando da dispensa do empregado, este fica obrigado a restituir à empresa, contra recibo, os uniformes que se encontrarem em seu poder, desde que contenham a logomarca da empresa ou outro meio que possa identificá-la, nas condições em que estiverem, sob pena de ressarcimento dos uniformes.

Parágrafo segundo: o uniforme fornecido deverá ser de cor clara, preferencialmente amarela, laranja ou cores semelhantes, sendo proibido o uso das cores preta, vermelha e lilás – permitidas apenas como fundo ou contraste com aquelas especificadas.

Recomendação Técnica nº 50

Carta de referência

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

Recomendação Técnica nº 51

Abono falecimento

No caso de falecimento de pai, mãe, cônjuge, filho(a) ou irmão(ã), conceder-se-á ao(à) motociclista e/ou ciclista, abono de 03 (três) dias corridos de ausência, incluído o dia do falecimento.

Recomendação Técnica nº 52

Atestados

As empresas aceitarão atestados de afastamento do trabalho emitidos por profissionais legalmente habilitados.

Recomendação Técnica nº 53

Licença para estudantes

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

Recomendação Técnica nº 54

Preenchimento de formulários

As empresas deverão preencher e fornecer ao(à) empregado(a), no prazo de 3 (três) dias úteis, quando por este solicitado, os formulários previstos em lei e necessários aos órgãos previdenciários, sob pena de pagamento, em favor do(a) empregado(a) prejudicado(a), de multa no valor de 1/30 (um trinta avos) sobre o salário mensal por dia de atraso.

Recomendação Técnica nº 55

Multa

Fica estipulada a multa de 10% (dez por cento) do salário nominal, a ser revertida ao(à) trabalhador(a) lesado(a), em caso de descumprimento das obrigações constantes desta norma. A partir da notificação do descumprimento, é devida também a multa 1% (um por cento) do salário nominal para cada dia de descumprimento, ressalvada a Recomendações Técnicas nº 54, que estabelece multa específica.

Referências Bibliográficas

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

AMALBERTI, R. *La conduite de systèmes à risques*. Paris: Press Universitaires de France, 1996. 242p.

BORGES, M.; BORGES, L. (compositores). *Quem sabe isso quer dizer amor*. (Cantor: Milton Nascimento).

COLLINS, H. M.; PINCH, T. J. *The golem at large: what you should know about technology*. Cambridge University Press, 1998.

COULON, A. *Etnometodologia e educação*. Petrópolis: Vozes, 1995.

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

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

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

_____. Por que os motociclistas profissionais se acidentam? Riscos de acidentes e estratégias de prevenção. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, São Paulo, v. 30, n. 111, p. 41-50, 2005.

LIMA, F. P. A. Ações coordenadas em saúde do trabalhador: uma proposta de ação supra-institucional. In: TAKAHASHI, M. A. B. C.; VILELA, R. A. G. (orgs.) *A saúde do trabalhador e saúde ambiental*. Piracicaba: CRST. p. 143-151.

LIMA, F. P. A. ASSUNÇÃO, A. A. *Análise dos acidentes: cia de aços especiais de Itabira*. Belo Horizonte: Departamento de engenharia de produção/UFMG. 2002.

LLORY, M. *Acidentes industriais: o custo do silêncio*. Rio de Janeiro: Multimais Editorial, 1999. 316p.

PERROW, C. *Normal accidents: living with high-risk technologies*. s.l.: Basic Books, s.d.

RASMUSSEN, J. Reasons, causes, and human error. In: RASMUSSEN, J.; DUNCAN, K.; LEPAT, J. (eds.) *New technology and human error*. New York: John Wiley & Sons, 1987. p. 293-301.

_____. Cognitive control and human error mechanisms. In: _____. *New technology and human error*. New York: John Wiley & Sons, 1987. p. 53-61.

REASON, J. *Human error*. New York: Cambridge UP, 1990.

ROHTER, L. *Motoboys de São Paulo são odiados, mas indispensáveis*, 2004. Acesso em: 30 nov. 2004. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/midiaglobal/nytimes> .

TAMBELLINI, M. O trabalho e a doença. In: GUIMARÃES, R. (org.) *Saúde e medicina no Brasil: contribuição para um debate*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1978 p. 93-119.

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

WISNER, A. *A inteligência do trabalho: textos selecionados de ergonomia*. São Paulo: Fundacentro, 1994. 190p.

ZARIFIAN, P. *Objetivo competência: por uma nova lógica*. Tradução de Maria Helena C. V. Trylinski. São Paulo: Atlas, 2001. 197p. Título original: *Objetif competence*.

Anexo

Guia de orientação aos(às) usuários(as) dos serviços de motofrete⁵

Um novo fenômeno urbano

Eles estão em todos os lugares. Basta uma olhada para percebermos como a quantidade deles tem aumentado nas ruas das cidades. A correria atual contra o relógio, a necessidade de levar e buscar encomendas, fazer pagamentos e uma infinidade de outros serviços transformaram o trabalho do motociclista profissional em uma atividade vital para as empresas e a sociedade em geral.

Com o crescimento do serviço de motofrete e o aumento do número de motocicletas nas ruas, vieram os conflitos e os acidentes no trânsito, muitas vezes graves e fatais.

Pesquisa realizada com a categoria mostra que, se a sociedade participar, esses problemas podem ser reduzidos. Além disso, os órgãos públicos devem tomar providências junto aos motociclistas e às empresas, pois todos os envolvidos na questão têm tanto direitos quanto deveres a cumprir e a respeitar.

E por falar nisso, este guia traz até você informações que podem contribuir para uma convivência mais harmoniosa no trânsito e para que sua solicitação seja atendida dentro dos limites possíveis. Afinal, a saúde e a vida são prioritárias.

⁵ O formato original do guia é estilo folder, cujo arquivo com o projeto gráfico encontra-se disponível na Fundacentro para os interessados em republicação e patrocínio. Uma pequena tiragem no formato original foi impressa e lançada em setembro de 2006 para distribuição dirigida.

Você como usuário(a) dos serviços

É tudo muito simples e ágil. Basta usar o telefone ou computador para acionar o serviço de motofrete. Apesar dessa facilidade, a entrega do serviço depende de deslocamentos no trânsito das cidades, da burocracia e de inúmeros procedimentos e situações que necessitam de tempo para a sua execução. Nesse sentido, se você puder fazer o pedido com antecedência e seguir as orientações abaixo, todos serão beneficiados, inclusive você.

Ao solicitar o serviço:

- Indique o bairro, a rua e o número. Informe pontos de referência, a mão de trânsito da via e se a numeração da rua ou avenida tem alguma irregularidade.
- Informe seu nome completo, telefone, número do apartamento e bloco, se for o caso. No caso de pessoa jurídica, o setor/departamento e/ou a sala.
- Comunique na portaria que você está aguardando uma entrega ou coleta, informando também o nome da empresa de motofrete e do motociclista.
- Verifique o horário aproximado de chegada do motociclista. Aguarde no local marcado ou indique um responsável, passando-lhe o que for preciso para receber ou entregar o serviço.
- Passe essas e outras informações que forem necessárias tanto em relação ao remetente quanto ao destinatário para que o motociclista não fique perdido na rua e no prédio ou empresa, acarretando atrasos para você e para ele.
- Informe o valor do troco que será necessário ou faça o cheque antes do motociclista chegar, com as anotações de praxe no verso.
- Se precisar de nota fiscal, informe à empresa antecipadamente e peça que seu cadastro seja feito com essas informações.

Você como pedestre

As estatísticas mostram que os pedestres são as maiores vítimas de acidentes de trânsito.

Atropelamentos de pedestres por veículo em velocidades acima de 60 Km/h geralmente são fatais.

Atualmente, a quantidade de motocicletas nas ruas e avenidas tornou o trânsito ainda mais perigoso para pedestres – principalmente crianças, pessoas de idade mais avançada, pessoas com dificuldade de locomoção e/ou visual.

Colabore orientando essas pessoas, parentes e amigos, seguindo as recomendações abaixo e divulgando este guia.

Para evitar situações de alto risco:

- Mesmo com os veículos parados, não atravesse a rua fora da faixa de pedestres, pois, nos corredores formados pelos carros, as motocicletas continuam trafegando.
- Não atravesse as ruas com sinal aberto para os veículos. As motocicletas são mais ágeis e, ao ultrapassarem os carros, podem atingir você.
- Aguarde na calçada o momento adequado de atravessar.

Você como motorista

A agilidade das motocicletas em relação aos demais veículos faz com que elas pareçam surgir do nada, o que pode surpreender os(as) motoristas. Portanto, hoje é fundamental, ao dirigir, olhar mais vezes nos três retrovisores para acompanhar o trânsito que vem atrás.

E aí vão algumas dicas importantes:

- Ao sair do veículo, abra a porta devagar, verificando antes, pelo retrovisor, se não há motociclista se aproximando.
- Para perceber o fluxo de motociclistas através dos retrovisores externos, encoste-se mais no banco do seu assento.
- Precisando mudar de faixa, olhe no retrovisor e procure ver se não há motociclista se aproximando através do corredor formado entre os veículos. Sinalize com a seta e vá mudando de faixa lentamente, com atenção.
- Quando perceber a aproximação de um motociclista pelo corredor, havendo possibilidade, dê espaço para que ele passe. Afinal...

Se você quer um mundo melhor, faça-o agora.

Obrigado pela sua colaboração.

“Se eu chegar e você atrasar quinze minutos [para entregar ou receber o serviço], seria o tempo de eu estar lá entregando. Então, no meu tempo de percurso eu vou pôr em risco a minha vida e o meu serviço também, porque, se eu tiver de andar a vinte [Km/h], eu vou ter que andar a quarenta [Km/h] ou a sessenta [Km/h].” (motociclista profissional)

*“Todos odeiam os *motoboys*, exceto quando precisam de um. Quando ele está levando às pressas um documento seu pela cidade, então ele se torna seu salvador, um herói, e você adora o sujeito.” (Caíto Ortiz)*

Sobre o Manual

Composto em Palatino Linotype 11/14

Notas de rodapé—Palatino Linotype 7

em papel offset 90g/m² (miolo)

e cartão supremo 250g/m² (capa)

no formato 16x23 cm

Impressão: Gráfica da Fundacentro

Tiragem: 1.000

1ª edição: 2006

Equipe de realização

Supervisão Editorial:

Elisabeth Rossi

Revisão:

Karina Penariol Sanches

Ilustração da capa:

Bianca Dantas

Arthur Lage Caldeira Ribeiro

Editoração gráfica e capa:

Marila G. Destro Apolinário

MINISTÉRIO
DO TRABALHO E EMPREGO



FUNDACENTRO
FUNDAÇÃO JORGE DUPRAT FIGUEIREDO
DE SEGURANÇA E MEDICINA DO TRABALHO

Rua Capote Valente, 710
São Paulo - SP
05409-002
tel.: 3066-6000
www.fundacentro.gov.br

Recomendações técnicas para a prevenção de acidentes no setor de motofrete

As recomendações técnicas que encontramos nesta publicação demonstram a grandeza e a viabilidade do encontro de interesses técnicos, sociais e político-regulamentadores com a prática profissional de motofrete.

A confluência de interesses de diversos atores sociais evidencia a preocupação com o risco à vida e à integridade física dos motociclistas profissionais, conhecidos também como *motoboys*, e dos usuários das vias públicas bem como sua intrincada relação com o fenômeno contemporâneo de ampliação vertiginosa desta atividade de prestação de serviços.

O olhar “não-preconceituoso” e interativo da Análise Ergonômica do Trabalho pode ser reconhecido nestas recomendações técnicas pela inclusão de elementos imateriais que explicam atitudes e comportamentos desses motociclistas profissionais que parecem “arriscar suas vidas” no seu cotidiano de trabalho. Assim, com base no estudo das estratégias e competências desenvolvidas por esses trabalhadores, empregados ou empreendedores, no enfrentamento cotidiano das “superexigências” temporais e de espaço requeridas para a satisfatória realização de sua atividade de qualidade e eficiência, construiu-se a abordagem técnica preventiva.

É desse encontro do olhar técnico fundamentado na realidade e na vivência dos trabalhadores que todo o processo de construção de modificações a serem implementadas no planejamento e na realização da atividade ganha força e viabilidade junto aos diversos atores sociais, como os próprios trabalhadores, órgãos públicos de saúde e segurança dos trabalhadores, de trânsito, de defesa do meio ambiente do trabalho e da cidadania.

Contamos agora com o empenho social e político para a valorização desse enorme processo materializado nestas Recomendações Técnicas. Que elas possam ser utilizadas como embrião para uma regulamentação formal da atividade profissional e do trânsito nas vias públicas de modo a poupar inúmeras vidas, jovens em sua maioria, perdidas em acidentes que são, ao mesmo tempo, acidentes de trânsito e acidentes de trabalho.

Dra. Thais Helena Barreira
Pesquisadora da Fundacentro - SP