

# Perigo na rota

**ENFRENTANDO DIVERSOS RISCOS EM SEU DIA A DIA, OS MOTORISTAS DE TRANSPORTE DE CARGAS AINDA SOFREM COM EXTENSAS JORNADAS, FALTA DE LOCAIS DE DESCANSO E DE SEGURANÇA**

► Reportagem de Raira Cardoso

Há pouco mais de um ano, a greve dos caminhoneiros literalmente parou o país. Além de demonstrar a importância da classe para a economia nacional, a paralisação deu luz às más condições de trabalho a que esses colaboradores são expostos todos os dias. Enfrentando extenuantes jornadas devido à pressão de fazerem o maior número de entregas no menor tempo possível, os motoristas de transporte de cargas ainda sofrem com a falta de locais para cumprirem as horas de repouso e descanso previstas na legislação, somada a ausência de segurança nas vias de modo geral. O que aumenta sua fadiga e sonolência e, conseqüentemente, a chance de acidentes. As atividades desenvolvidas dentro do caminhão ainda oferecem outros riscos à saúde, como o ruído, a vibração e a exposição indevida a gases, vapores e outras substâncias químicas, dependendo da carga que está sendo transportada.

Discutindo essa situação com profissionais que acompanham e atuam no setor, a *reportagem* também traz um olhar sobre a chamada Lei dos Caminhoneiros (13.103/2015), assim como sua implantação na prática. A obrigatoriedade dos exames toxicológicos entre os motoristas profissionais é outro item abordado, além de iniciativas que visam promover mais Segurança e Saúde no Trabalho destes motoristas da estrada.

Empregando 68,2% dos cerca de 2,5 milhões de pessoas que atuam no setor de transporte no país, o transporte rodoviário de acordo com levantamento da CNT (Confederação Nacional do Transporte), também figura no topo do *ranking* de acidentes de trabalho. Dados do Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho referentes a 2018 apontam que o transporte rodoviário de cargas ocupa a quinta posição entre os setores de atividades com o maior número de notificações acidentárias somando 100.344 registros. Em relação às ocupações que mais acidentam, os motoristas de caminhões também aparecem em quinto lugar na quantidade de acidentes mais citados nas CATs (Comunicações de Acidente de Trabalho), totalizando 84.947 casos.

É urgente, portanto, que a sociedade e em especial os prevenicionistas que atuam no setor verifiquem na prática quais são os riscos a que estão expostos e os agentes causadores de tantos acidentes de trabalho e óbitos entre motoristas de transporte de cargas. E de quem é a responsabilidade de oferecer um ambien-

te ocupacional mais seguro para esses profissionais, uma vez que eles atuam nas estradas sujeitos, não somente às normas do contratante e às leis de SST e de trânsito, mas ainda às condições das vias e ao comportamento dos demais condutores.

## RISCOS

O diretor do Departamento de Medicina de Tráfego da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), Dirceu Rodrigues Alves Junior divide os motoristas de transporte de cargas em dois grupos: os celetistas e os autônomos. Segundo ele, os que têm vínculo empregatício estão orientados pelo SESMT (Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho) e recebem fiscalização por parte da empresa. “Já os autônomos não têm orientação nenhuma, são autodidatas, não recebem treinamento periódico e revisão dos conceitos de segurança, ficando longe do processo de prevenção”, lamenta.

Dos riscos à saúde a que estão expos-

tos os caminhoneiros em seu dia a dia, ele destaca o ruído contínuo por longas exposições, que pode ocasionar desde o *tinnitus*, que é um zumbido nos ouvidos, até a perda parcial da audição e a surdez, que é incapacitante para a função. Outro fator de risco é a vibração do veículo, seja por problemas mecânicos do caminhão, da lataria, da carga que está sendo transportada e também devido à irregularidade do asfalto ou da estrada

MARCELO CAMARGO/AGÊNCIA BRASIL



de chão, buracos e lombadas. “Tudo isso faz com que haja um processo vibratório e o organismo deste trabalhador sofra repercussões. Esse motorista também é exposto a variações térmicas durante suas viagens, podendo desenvolver enfermidades como câncer de pele e lesões cutâneas importantes devido à exposição solar ultravioleta. O excesso de luz também pode ocasionar problemas oculares, como a catarata”, elenca. Alves Junior cita, ainda, os riscos ergonômicos que estão relacionados à questão postural, iluminação do ambiente, ventilação, movimentos repetitivos de mãos e braços que o motorista realiza por horas a fio e ao carregamento e descarregamento da carga. Ainda há os riscos químicos e biológicos ligados a certos produtos, como combustíveis, tinta, metais pesados, lixo industrial.

Mencionando também o excessivo esforço muscular exigido durante a direção de um veículo pesado, a médica do Trabalho Márcia Bandini ressalta que a principal preocupação é a fadiga relacionada às longas jornadas de trabalho dos profissionais que transportam cargas. “Trata-se de uma atividade que requer muita atenção, então há uma carga mental importante”, observa a presidente da Anamt (Associação Nacional de Medicina do Trabalho).

### RELAÇÕES DE TRABALHO

Um dos motivos para a extensa carga horária diária de trabalho, segundo o auditor fiscal do Trabalho Ademir Fragoso Junior, é o modelo das relações de trabalho vigente no setor do transporte rodoviário de cargas, que possui características que maximizam os riscos. “A

forma de remuneração geralmente está atrelada à produção, o que faz com que quanto mais dirija, melhor remunerado será o motorista”, revela. Tendo feito parte do Getrac (Grupo Especial de Fiscalização do Trabalho em Transporte) de 2010 a 2015, ele cita também a possibilidade de subcontratação praticamente indiscriminada do setor. “Ela isenta o contratante dos limites de jornada, já altos, pois, na maioria das vezes, os subcontratados são autônomos, geralmente contratados por viagem. Desta forma, procuram produzir o máximo, o que se traduz em maior remuneração, mas, ao mesmo tempo, em maiores jornadas e menos descanso”, esclarece.

Doutora em Saúde Pública, Claudia Roberta de Castro Moreno começou a conduzir estudos com motoristas profissionais em 1999. De acordo com a pesquisadora, eles demonstraram que, independentemente do tipo de vínculo empregatício, a maior parte trabalha em horários irregulares em função da demanda da carga a ser transportada. Tais horários incluem o noturno, o que os leva a apresentar um padrão irregular de sono e alimentação. “Motoristas contratados apresentam, em geral, maior controle de seus horários de sono e alimentação, assim como uma dieta mais adequada em comparação aos profissionais com outros vínculos empregatícios. O risco para apresentar sobrepeso e outras consequências relacionadas à dieta inadequada é aumentado entre esses trabalhadores”, observa. Além disso, conforme Claudia, situações de estresse devido ao risco de assaltos durante o trabalho podem levar ao desenvolvimento de ansiedade e depressão.

### MULTICAUSAL

Ainda assim, a médica do Trabalho Márcia pontua que os acidentes de trabalho envolvendo o transporte rodoviário de cargas têm múltiplas causas. Ela afirma que o principal fator, historicamente, é a condição das estradas, seguido da imprudência no trânsito – que não necessariamente é uma conduta inadequada do motorista do caminhão. O engenheiro de Segurança do Trabalho Milton Luiz Favero Junior também destaca o papel dos demais “atores” que dividem as vias de circulação com os motoristas do transporte de cargas como também causadores de acidentes. O profissional atua



na Eldorado Celulose, que transporta madeira de eucalipto para a fábrica de celulose e possui 300 motoristas próprios para caminhões tritrem e outros 400 motoristas terceirizados. “Grandes e médias empresas do ramo de transporte de cargas investem em treinamentos, campanhas e demais ações preventivistas, mas não é possível, com essas ações, alcançar todos os motoristas. Campanhas, ações do governo e fiscalizações não surtem o efeito desejado”, considera.

Ele menciona ainda fatores pessoais em que inclui a distração e a falta de visão periférica. “Boa parte dos motoristas conduzem seu caminhão de forma solitária durante grande parte do tempo de viagem e manter a concentração permanentemente é extremamente difícil. Mesmo porque há uma série de

atividades que o profissional executa enquanto dirige como dar atenção ao rádio de comunicação, ao GPS, uso indevido do celular, mudanças no aparelho de som e até o consumo de alimentos e bebidas”, avalia.

Ainda que haja pouca fiscalização em relação ao cumprimento da jornada de trabalho prevista por lei e uma maior dificuldade no controle dos motoristas autônomos, Fragoso Junior pontua que a própria carga horária definida pela Lei nº 13.103 contribui para a insegurança nas estradas. Outros pontos tratados na legislação publicada em março de 2015 como as paradas para descanso e a obrigatoriedade dos exames toxicológicos são alvos de polêmica quando o assunto é a segurança e a saúde dos caminhoneiros.

da carga transportada, os períodos de repouso, descanso e refeição. “Jornadas elevadas levam à redução ou perda da capacidade física e/ou cognitiva como resultado de cansaço físico ou mental, podendo afetar habilidades como força, velocidade e tempo de reação, coordenação, equilíbrio e tomada de decisões”, explica. Segundo ele, após quatro horas de direção, o risco de acidentes é dobrado e após oito horas chega a ser até 10 vezes maior.

## FALTA DE FISCALIZAÇÃO

Diretor da CNTTL (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística), Jorge Flores de Oliveira afirma que ainda há a dificuldade de garantir que o tempo de jornada estipulado pela lei seja cumprido na prática. “As empresas contratantes exigem o cumprimento do horário, mas o caso dos autônomos já é outro. Algumas seguradoras até cobram e podem conferir quando a carga é rastreada. Para os caminhoneiros que transportam verduras e frutas a situação ainda é pior, justamente porque a Ceasa exige que seja cumprido um horário de chegada das mercadorias. Nesses casos, eles acabam excedendo o tempo de jornada”, relata. Conforme a legislação, é o motorista quem fica responsável por registrar seu tempo de jornada por meio de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo ou por sistemas e meios eletrônicos instalados

# Lei dos Caminhoneiros

*Regulamento prevê jornadas de até 12 horas e locais para descanso que são escassos*

Novas diretrizes quanto ao exercício da função de motorista profissional foram regulamentadas com a publicação da Lei nº 13.103 em março de 2015. Alterando alguns dispositivos da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) e do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), a legislação também revogou alguns dispositivos da Lei nº 12.619/2012, que antes regulava a matéria, para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional.

Conforme ficou definido pelo artigo 235-C, a jornada diária de trabalho do motorista profissional é de oito horas, admitindo-se a sua prorrogação por até duas horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até quatro horas extraordinárias. Nesse ponto, o procurador do Trabalho Paulo Douglas Almeida de Moraes acredita que a alteração não foi nada positiva, uma vez que autoriza o motorista de transporte de cargas a trabalhar legalmente até 12 horas visto que, na lei anterior o máximo eram 10 horas. Também cita o artigo 235-F, que

permite uma jornada especial de 12 horas de trabalho por 36 horas de descanso perante convenção e acordo coletivo. “É a legalização do trabalho escravo”, aponta.

O auditor fiscal do Trabalho Ademar Fragoso Junior chama atenção ainda para o fato de que a Lei dos Caminhoneiros não considera como parte da jornada do motorista outros momentos de sua rotina de trabalho, como o tempo de espera entre o carregamento e o descarregamento



**Fadiga física e mental e más condições das estradas são fatores de risco importantes**

nos veículos.

Oliveira destaca que a falta de fiscalização também contribui para o não cumprimento do descanso e repouso obrigatório. Ele lembra que dentro do período de 24 horas, são asseguradas 11 horas de descanso, das quais oito devem ser ininterruptas no primeiro período. O gozo do remanescente, segundo ele, deve ser usufruído dentro das 16 horas seguintes. Nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de seis horas consecutivas fora do veículo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 horas.

Ainda devem ser observados 30 minutos para descanso dentro de cada seis horas na condução do veículo de transporte de cargas, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção, desde que não ultrapasse cinco horas e meia contínuas no exercício da condução. “Não há um local seguro para você encostar o caminhão e pernoitar ou descansar. Há apenas os postos de combustíveis e, mesmo assim, se você não abastece, não consegue ficar nem uma hora, tem que implorar para o gerente ou dono para que possa permanecer. Em todo lugar que a gente encosta é difícil ter segurança. Inclusive nas praças de pedágio, onde deveria haver um suporte maior para o profissional, existem placas de que é proibido parar e estacionar”, lamenta Oliveira, que também atua como motorista de transporte de cargas. A baixa quantidade e qualidade de sono

restaurador também causam a fadiga no caminhoneiro de acordo com Fragoso Junior, assim como a perda progressiva do estado de alerta, resultando em sonolência, dificuldade de concentração e de avaliar sinais potencialmente importantes.

Apontando que os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais são, entre outros, estações rodoviárias, pontos de parada e de apoio e postos de combustíveis, a Lei nº 13.103, de 2015, estipulou prazo de cinco anos para que o poder público adotasse medidas para ampliar a disponibilidade destes espaços. O prazo acaba no ano que vem e, conforme Oliveira, isso nunca virou realidade.

## EXAMES TOXICOLÓGICOS

Uma das novidades trazidas pela Lei nº 13.103 e que até hoje levanta discussões é a obrigatoriedade da realização de exames toxicológicos na admissão e demissão do motorista profissional e também para habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação. Conforme explica a médica do Trabalho Márcia Bandini, o teste atualmente adotado tem larga janela de detecção e busca identificar substâncias que tenham entrado em contato com o indivíduo nos últimos 90 dias, a partir da queratina encontrada nos cabelos e pelos dos trabalhadores. Algumas das substâncias envolvidas no teste de queratina são cocaína e derivados (crack, por exemplo), canabinóide e derivados (maconha, haxixe), opiáceos, benzodiazepínicos, anfetaminas e meta-anfetaminas, ecstasy, anfepramona, femproporex e mazindol.



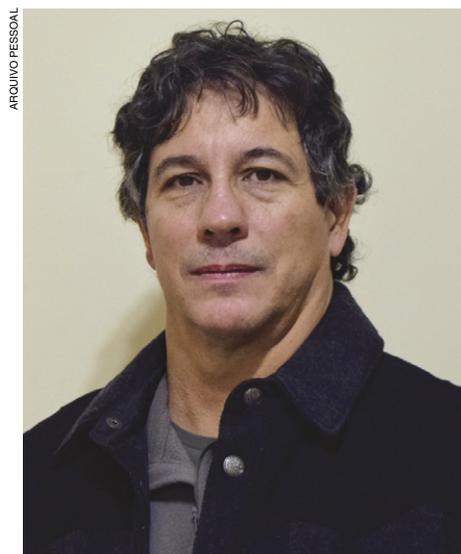
**A falta de locais seguros para repouso, pernoite e**

O procurador do trabalho Paulo Douglas defende que a medida foi positiva, apresentando dados levantados a partir de uma operação na Ceasa-MS (Central de Abastecimento do Mato Grosso do Sul) e em posto da Polícia Rodoviária Federal na BR-163 realizada em 2015 e em 2019. “Da primeira vez tivemos um nível de positividade de 34%, principalmente para a cocaína, quando testamos os motoristas nas estradas. Já neste ano, esse índice caiu para 14%. Os acidentes envolvendo ônibus e caminhão também sofreram queda de acordo com a PRF, de 41.862 em 2015 para 27.032 em 2017. Então, a questão foi muito impactante para o setor e também para a melhoria da qualidade de vida desses profissionais”, avalia.

Pontuando que a obrigatoriedade dos testes parte da premissa de que esses motoristas usam substâncias psicoativas para manter sua vigilância, em especial frente às longas jornadas de trabalho ou aos intervalos que não são suficientes para o descanso, Márcia acredita que, diferentemente do pensamento popular, o uso indevido mais frequente é de drogas lícitas, como remédios para emagrecer à base de anfetaminas – os famosos “rebites”. Entretanto, ressalta que só uma minoria se utiliza de substâncias para se manter acordado e que a atual exigência não tem sido eficiente.



**Moraes: impacto positivo**



**Fragoso: lei não aplicada**



alimentação segue sem solução

“Alguns defensores têm feito uma correção equivocada, analisando o número absoluto de acidentes nas estradas. É verdade que este número diminuiu, mas quando comparamos a curva de redução

de acidentes com a curva da redução do PIB, percebemos que o número de acidentes foi reduzido porque a economia estagnou”, argumenta.

### MAIS PRECISÃO

Para Dirceu Rodrigues Alves Junior, diretor do Departamento de Medicina de Tráfego da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), a exigência, do modo como está prevista, não é muito útil, visto que não garante que o profissional não esteja fazendo uso de substâncias psicoativas no momento da direção veicular. Uma das alternativas, que traria maior precisão, seria o teste de diferentes amostras de acordo com o diretor médico e chefe do Ceatox (Centro de Assistência Toxicológica) do Hospital das Clínicas da FMUSP Anthony Wong. “O cabelo serve apenas para contar o passado do trabalhador. Qual a vantagem disso? A urina já serve para detectar o hábito da pessoa. Por exemplo, a droga que ele usar aparecerá após oito horas e permanecerá de 4 a 7 dias, podendo permanecer até 60 dias depois, caso a utilização da substância seja feita várias vezes durante a semana. Mas a análise da saliva é que tem uma enorme utili-

ARQUIVO PESSOAL



Alves: teste não é muito útil

dade no sistema rodoviário”, garante. Segundo o especialista que também é diretor médico-científico da Maxilabor Diagnósticos, a tecnologia que chegou recentemente no Brasil e ainda está em fase de testes é a única matriz capaz de detectar o uso recentíssimo da droga, que aparece na saliva 15 minutos após o uso e permanece detectável por pelo menos 24 horas. Ou seja, justamente no período em que a substância ainda está

# calçado profissional antiderrapante

## Solado Antiderrapante - Tecnologia "SUPER GRIP"

ADEQUADO PARA PISOS ESCORREGADIOS, COM RESÍDUOS DE ÓLEO - SUPER LEVE (EVA)

Os calçados Soft Works são adequados para uso em restaurantes, padarias, hospitais, clínicas, laboratórios, frigoríficos, açougues, abatedouros, limpeza, hotéis e outros lugares com pisos escorregadios.

**Bota cano longo com Biqueira**

CA nº 39.347  
Ref. BB86  
Grade: 34 ao 45

Inovador

- Isolação contra o frio
- Isolação elétrica
- Super Leve (EVA), etc.
- Resistente à produtos químicos D - K - O - P - R
- ABNT NBR ISO 20.346/2015
- Cores ●●●●

Biqueira de COMPOSITE

**Sapato Social sem biqueira Soft Works**

Atende a norma NR - 32

CA nº 42.508  
Ref. BB67  
Grade: 34 ao 46

- Cores ●●●●●
- Isolação contra o frio
- ABNT NBR ISO 20.347/2015

**Tênis Soft Works**

Atende a norma NR - 32

CA nº 37.212  
Ref. BB80  
Grade: 34 ao 45

- Cores ●●●●●

**Sapato Feminino Soft Works**

Atende a norma NR - 32

CA nº 40.293  
Ref. BB95  
Grade: 34 ao 40

- Cores ●●●●●

**Sapato com Biqueira Soft Works**

CA nº 41.554  
Ref. BB66  
Grade: 34 ao 46

- Palmeira absorvente antimicrobiana
- ABNT NBR ISO 20.346/2015
- Cores ●●●●

Biqueira de composite

**Bota cano longo sem biqueira Soft Works**

CA nº 42.632  
Ref. BB87  
Grade: 34 ao 46

- Cores ●●●●
- Isolação contra o frio
- Isolação elétrica
- Resistente à produtos químicos K - O - P - R
- ABNT NBR ISO 20.347/2015

**Sapato Soft Works**

Atende a norma NR - 32

CA nº 31.898  
Ref. BB65  
Grade: 33 ao 47

- Cores ●●●●●

**Tamanco Soft Works**

Selo de conforto emitido pelo IBTC

CA nº 27.921  
Ref. BB60  
Grade: 33 ao 48

- Cores ●●●●●

# Soft Works

25 ANOS 1994 - 2019

PROFESSIONAL SHOES

SOFT WORKS EPI CALÇADOS LTDA (16) 3703 3240

[www.softworksepi.com.br](http://www.softworksepi.com.br)

provocando comprometimento funcional no usuário. “O drogômetro já é usado em mais de 60 países. Em testes de campos com mais de dois mil voluntários detectamos até 17,7% de positividade enquanto que com o cabelo esse índice é menos de 2% e na urina geralmente não ultrapassa 7 ou 8%”, revela Wong.

### MEDIDAS PREVENTIVAS

Indicando a possibilidade de um número maior de blitz nas estradas, Márcia enfatiza que, mais importante que a realização do teste toxicológico entre motoristas de transporte de cargas é oferecer condições de trabalho que garantam um repouso mais adequado entre as jornadas, pois com uma redução na fadiga, o uso de substâncias psicoativas seria desencorajado.

Fragoso Junior também enfatiza a necessidade de uma legislação mais restritiva em termos de jornada, que impeça que a remuneração esteja ligada de forma tão direta à produtividade. “A legislação europeia, por exemplo, define que se pode dirigir nove horas por dia, sendo 4,5 horas contínuas, com intervalos para descanso de 45 minutos. Permite-se estender até 10 horas duas vezes por semana, com intervalo mínimo de 11 horas para repouso diário”, comenta o auditor fiscal do Trabalho. Conforme Alves Junior, a recomendação da Abramet é uma jornada de seis horas e 40 minutos.

Para o AFT Fragoso Junior, o mecanismo de controle de jornada também precisa ser aprimorado no país. Ele cita ainda



**Márcia: blitz e melhora das condições**



**Wong: análise da saliva detecta uso recente**

o exemplo de países da União Europeia, que têm orientado suas legislações no sentido da adoção de sistemas eletrônicos automáticos ou semiautomáticos, utilizando comunicações sem fio para a fiscalização nas rodovias. “Outra medida seria responsabilizar de forma solidária as empresas de transporte de cargas pelo trabalho de autônomos. Por fim, a fiscalização do trabalho no setor deve se intensificar, de forma a coibir os abusos, o que constitui um grande desafio atual diante da grande redução do quadro de auditores nos últimos anos”, acrescenta.

Oliveira reitera a necessidade de locais adequados para as paradas de repouso e descanso. “Também precisamos de mais segurança durante as entregas nas empresas, porque em geral ficamos à mercê

dos bandidos, tanto o profissional quanto a carga. Os embarcadores ainda precisam dar um suporte melhor, porque alguns não oferecem banheiro ou local para refeição”. Outra questão, para Márcia, está relacionada à área de segurança pública. “É necessário combater o tráfico que sabidamente acontece nos pontos de parada, tanto de substâncias ilícitas quanto lícitas, o que talvez seja o mais difícil de combater”, acrescenta.

Somente um trabalho em conjunto, envolvendo o poder público, os empregadores, contratantes de serviços de frete, concessionárias responsáveis pelas rodovias e os próprios caminhoneiros poderá acarretar no aumento da segurança e da saúde dos motoristas de transporte de cargas.



**Testes com saliva (foto 1) são considerados mais eficazes do que com fio de cabelo (foto 2) que possui ampla janela de detecção**

# Práticas que inspiram

*Entidades e empresas elaboram projetos que visam mais segurança e saúde*

Nascido do sonho de oferecer mais saúde, qualidade de vida e desenvolvimento profissional aos trabalhadores do setor, o Sest Senat (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), em parceria com a Confederação Nacional do Transporte, iniciou no ano passado, o Programa CNT Sest Senat de Prevenção de Acidentes. Conforme a diretora-executiva nacional da entidade, Nicole Goulart, a iniciativa prevê a realização de ações de caráter preventivo e socioeducativo, de marketing social e de saúde e qualidade de vida, por meio de serviços oferecidos gratuitamente aos trabalhadores do setor em todo o país. “Trata-se de uma campanha socioeducativa para o motorista entender seu papel e como pode ser um agente de mudanças”, explica.

Após adquirirem 55 vans, as equipes do projeto passaram a rodar o país, indo a pontos de parada, terminais de carga e descarga e postos de combustíveis, onde promovem rodas de conversa com especialistas das áreas de fisioterapia, nutrição, psicologia, odontologia, entre outras, abordando temas como a preven-

ção do uso de álcool e drogas. “Sabemos que os caminhoneiros têm uma rotina pesada de trabalho, sem tempo de ir até nossas unidades físicas para receberem esses atendimentos, por isso decidimos ir até eles”, explica. Neste primeiro ano de programa, ela conta que foram atendidos cerca de 100 mil caminhoneiros nas estradas, entre celetistas e autônomos. O projeto também leva o atendimento às empresas que demonstram interesse. Mais informações podem ser obtidas em [www.sestsenat.org.br](http://www.sestsenat.org.br).

Esses trabalhadores também encontram apoio nas 148 unidades operacionais do Sest Senat em funcionamento no país. Nestes locais também são oferecidas capacitações gratuitas aos trabalhadores. A Escola de Motoristas Profissionais oferta cursos especializados e atualizações relacionadas ao transporte rodoviário regulamentados pelo Contran (Conselho Nacional de Trânsito). No segmento de carga, o projeto possui treinamento para o transporte de produtos perigosos, cargas em geral e cargas indivisíveis.

## PARADA VENDRAMI

Outra iniciativa pensada para melhorar e facilitar o dia a dia do trabalho dos motoristas de transporte de cargas, oferecendo mais segurança e praticidade, é a Parada Vendrami. Com previsão de inauguração para fevereiro de 2020, ela será localizada

no maior entroncamento ferroviário do Sul do Brasil, em Ponta Grossa/PR, e tem como objetivo principal oferecer um local seguro e com ampla oferta de produtos e serviços aos caminhoneiros. “Nossa família está envolvida neste ramo há mais de 40 anos. Nosso avô Antônio Vendrami já tinha um empreendimento na BR-376, que foi pioneiro, mas, assim como a maioria dos postos mais antigos, não estava mais adequado aos tempos atuais. Vimos que era necessário algo mais amplo, que não focasse apenas na venda de diesel, mas sim na necessidade dos caminhoneiros”, conta Vinícius Vendrami, um dos idealizadores.

Para tal, foi desenvolvido um estudo sobre vários empreendimentos do gênero no país e no exterior, avaliando a necessidade dos motoristas e das empresas transportadoras, considerando questões como a Lei do Caminhoneiro (13.103) e o uso de bitrem e rodotrem com até 30 centímetros de comprimento. O espaço de 42 mil metros quadrados contará com posto de combustível, restaurante, banheiros com chuveiros e vestiários individuais, locais para descanso e lazer, central de cargas para as transportadoras oferecerem fretes, assim como para a instalação de seguradoras, laboratórios de exames, despachantes, entre outros. Também haverá um centro de reparos com produtos e serviços para os caminhões.

A segurança de modo geral também foi uma preocupação durante a concepção do empreendimento. A segurança do perímetro foi projetada de forma física e eletrônica, com monitoramento por câmeras e alarmes e o acesso da rodovia com vasta área de movimentação visa prevenir acidentes, permitindo a organização do fluxo de veículos. “O objetivo é que em uma única parada o caminhoneiro possa resolver várias de suas necessidades, otimizando sua operação e tendo mais tempo para descanso e lazer”, enfatiza Vendrami. Segundo ele, os trabalhadores poderão usar o estabelecimento de forma gratuita, mas alguns serviços poderão ser cobrados. Por exemplo, os motoristas poderão estacionar durante duas horas sem custo, período em que poderão utilizar os banheiros, negociar um frete, etc., mas depois disso poderá haver alguma cobrança, caso nenhum serviço seja utilizado e também dependendo do tempo de permanência.

## PREVENÇÃO DE ACIDENTES

Afirmando que é impossível mensurar o valor de uma vida e que por isto todo



Campanha socioeducativa já atendeu cerca de 100 mil caminhoneiros em todo o país

investimento em segurança e saúde é importante, o engenheiro de segurança da Eldorado Celulose, Milton Luiz Favero Jr, relata as ações voltadas aos motoristas profissionais. Ao todo, a empresa possui um efetivo de 300 motoristas próprios e outros 400 que transportam madeira de eucalipto para a fábrica de celulose com caminhões tritrem e outros 100 para caminhões comboio (combustível) e prancha (maquinários e equipamentos).

Organizando sua equipe de SST de forma a atender as duas bases de produção, industrial e florestal, o grupo focado na área de transporte visa a prevenção de acidentes e a melhoria da qualidade de vida dos condutores. Para tal, foi criado em 2015 um plano de ação com objetivos de curto e médio prazos para diminuir o número de acidentes e consolidar os avanços para que não houvesse recorrências. “Elaboramos um diagnóstico personalizado, que foi desenvolvido por meio de uma série de entrevistas com gestores das áreas operacionais. Percebemos que uma das causas mais comuns para os acidentes era a distração, e foi assim que nasceu a ação ‘O perigo eminente está em cada distração’”, conta. A partir disso, primeiramente foi identificado junto aos motoristas o que tirava sua atenção dentro do caminhão. Em seguida, os itens citados foram removidos (quando a distração era causada por algo físico) e foi iniciado um trabalho de conscientização e alerta quando fatores comportamentais e mentais eram identificados.

## ACÇÕES

Outra campanha lançada foi ‘Num piscar



**Eldorado Celulose investe pesado em prevenção e registra 45% menos acidentes de 2016 para 2018**

de olhos tudo pode acontecer’, voltada a combater a sonolência no volante. “Nosso transporte de madeira roda 24 horas por dia e, para alguns motoristas dirigir à noite e, principalmente na madrugada, era um desafio enorme. Por mais que os trabalhadores reconhecessem os riscos da falta de descanso, o fator ‘estou quase chegando’ sempre iludia os condutores”. Nesse sentido, Favero Jr revela que foi desenvolvido juntamente com uma empresa especializada um guia de bolso sobre como desestimular o sono. Cumprindo a jornada de oito horas, a empresa monitora os trabalhadores por meio de um sistema em que o motorista registra seu início de jornada, paradas para refeição, descanso, etc. A Eldorado Celulose, além de realizar os exames toxicológicos conforme periodicidade prevista na legislação, também realiza diariamente testes de alcoolemia

nos motoristas antes de começarem sua jornada e, caso o colaborador apresente resultado positivo, é afastado imediatamente das atividades do dia.

“Por fim, uma ação essencial que se incorporou às boas práticas é a chamada Route 66, que consiste em 66 horas contínuas de vistoria geral em todos os veículos que servem a empresa. Caso a inspeção constate irregularidades, o caminhão é retido e só é liberado assim que tiver a situação regularizada. A Route 66 promove ainda serviço de aferição de pressão, controle de diabetes e distribui lanche aos condutores”, completa. Com toda essa mobilização, o engenheiro de segurança reconhece que a cultura de prevenção dos motoristas foi mudando aos poucos e, como resultado, entre 2016 e 2018, ele garante que o número de acidentes reduziu em 45 por cento. 



## ÓCULOS DE PROTEÇÃO COM LENTES GRADUADAS DE ALTA TECNOLOGIA.

As maiores empresas do Brasil confiam a segurança dos seus olhos para nós, e você? Conheça Allprot. Líder e principal fornecedora de óculos de proteção do Brasil. Para todas necessidades de segurança da sua empresa e dos seus funcionários.

CONHEÇA TODOS OS MODELOS EM NOSSO SITE: [allprot.com.br](http://allprot.com.br)



NETUNO



ORION



HORUS

