

# Repensando o trajeto

*SESMTs e CIPAs têm papel importante na prevenção deste tipo de acidente*

► **Cosmo Palásio**

O acidente de trajeto sempre foi algo olhado meio de lado pelo pessoal da prevenção. Na verdade a idéia do “descharacterizar” sempre chamou mais a atenção do que o desejo de entender o porquê desta proteção estendida ao trabalhador.

Diante da legislação devemos sempre estar atentos não apenas ao conjunto da lei em si, mas buscarmos compreender a intenção do legislador. Exemplo claro de desinformação é quando se acha que acidente de trajeto só ocorre quando há uso do transporte da empresa. Isso é totalmente errado já que é explícito que o acidente de trajeto independe do meio de transporte utilizado.

Vale dizer também que sendo o acidente um evento que tem o envolvimento humano, não levar em conta possíveis situações é, com certeza, tratar a questão de forma reta e leva a decisões totalmente incorretas quanto a sua caracterização.

Quem olha a prevenção como um todo, quem entende a finalidade da educação para a postura segura sabe e reconhece a importância de estender as atividades preventivas. Ao mesmo tempo, se por força da legislação temos uma relação direta com os trajetos parece óbvio que devemos também ter uma ação de gerenciamento correspondente.

Vejo com muito interesse grandes sistemas e programas de algumas empresas onde não há uma só linha sobre prevenção no trajeto. Fica para mim a impressão de que o ser humano trabalhador quando passa do portão em diante deve seguir sua própria sorte e que isso não seja entendido por aqueles que ali estão como uma extensão da prevenção.

Um programa para prevenção de acidentes do trajeto, além de ser uma excelente oportunidade para educar pessoas para a prevenção, com certeza é de grande valia para a redução do absenteísmo - visto que boa parte dos acidentes de trajeto implica em gravidade e is-

so quer dizer “dias de pessoas afastadas”, o que na ponta da produção significa perdas e mais perdas.

Longe de nos preocuparmos apenas com os fatores sobre os quais não temos gerência devemos estar atentos a situações que nos dizem respeito como o excesso de jornada dos motoristas dos ônibus fretados - muitos deles dormindo boa parte da semana dentro dos próprios veículos. Isso de forma alguma deve ser razão para que alguns deste ônibus ou mesmo vans (hoje muito utilizadas), possam trafegar com excesso de pessoas colocando por água abaixo todo conceito de segurança definido pelo fabricante.

E olhem que isso acontece muito e em muitas organizações que têm postura de ser responsável em termos de prevenção. De uma só vez, dezenas de vidas são expostas a riscos e perigos inestimáveis.

Em relação às vans, por exemplo, visando a otimização dos espaços são instalados bancos na parte extrema traseira dos veículos ficando os mesmos sem espaço suficiente para que, no caso de uma colisão, exista uma área que evite que os usuários sejam atingidos.

## RESPONSABILIDADE

É importante que aquelas organizações ou mesmo os SESMTs que tenham, de fato, interesse em atuar na prevenção chamem para si a responsabilidade de monitorar tanto as condições dos veículos em uso quanto as jornadas dos condutores - inibindo as práticas inseguras que são habituais e comuns nos dias atuais. Se a idéia é prevenção, então que ela seja feita de forma plena e adequada, inclusive com campanhas de orientação aos usuários para que denunciem possíveis problemas desta natureza, deixando claro ao prestador de serviços que o assunto é observado pela organização.

Para os demais meios de transportes é interessante que sejam mantidos programas educacionais perenes. Lembrando que isso não quer dizer que tenham que ser chatos ou que tenham que repetir a mesmice de quem deseja apenas cumprir normas. A idéia deve ser sempre a de edu-

car pessoas para práticas mais seguras e através deste processo contínuo ir transformando a realidade. Isso pode se dar de muitas formas. Há muitos anos participei de um projeto que tinha uma etapa onde periodicamente o SESMT em conjunto com a CIPA realizava uma inspeção de pátio nos veículos dos funcionários e a partir dos resultados apontavam possíveis riscos bem como as necessidades de correção. Este programa era muito bem recebido pela maioria dos funcionários.

Uma outra forma de grande eficácia são os programas de segurança no trânsito voltados para filhos dos funcionários, uma vez que as crianças e os jovens assimilam com mais facilidade certas informações e depois passam a cobrar de seus pais e mães o seu cumprimento. Conhecemos relatos de pais que se sentiram obrigados a adotar o uso do cinto de segurança devido à cobrança de seus filhos.

No tocante à violência, treinamentos quanto aos procedimentos a serem adotados em caso de abordagem por criminosos mostram-se capazes de reduzir não somente a violência urbana, mas com certeza, as conseqüências às reações impensadas diante das situações.

Pode ainda a CIPA - através de correspondências aprovadas e assinadas por seu presidente e vice-presidente - solicitar melhorias aos órgãos públicos salientando e deixando claro que as situações apontadas implicam em riscos à vida e à saúde humana. Boa parte das vezes os órgãos públicos - que na sua grande maioria nada entendem de prevenção - são sensíveis e acatam as solicitações feitas através da CIPA. Neste caso, acabamos também educando outros envolvidos.

Em um país tão pobre em mentalidade prevencionista como o nosso qualquer iniciativa, mesmo a mais tímida pode melhorar muitas coisas. Pensar na prevenção como um todo é importante: pode evitar sofrimentos e ajudar as organizações a trabalharem com sua força total.