

TIAGO DOMINGOS FORTE
CRISTIANO DE CARVALHO MANTOVANI

SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA DE FROTA - FORÇA DE VENDAS

São Paulo

2018

ÍNDICE

| | | |
|------------------|---|-----------|
| 1 | OBJETIVO | 5 |
| 2 | DEFINIÇÃO DO PROBLEMA | 5 |
| 3 | ABRANGÊNCIA E APLICABILIDADE NO SEGMENTO DE FACILITY MANAGEMENT | 5 |
| 4 | METODOLOGIA APLICADA | 6 |
| 4.1 | A GESTÃO DE FROTA E O SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA DE FROTA 6 | |
| 4.2 | IMPLEMENTANDO O PDCA NO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA DE FROTA | 7 |
| 4.2.1 | PLAN (PLANEJAR)..... | 8 |
| 4.2.1.1 | AUTOAVALIAÇÃO..... | 8 |
| 4.2.1.2 | O COMITÊ DE SEGURANÇA DE FROTA..... | 10 |
| 4.2.2 | DO (FAZER) | 11 |
| 4.2.2.1 | AVALIAÇÃO DA POLÍTICA ATUAL..... | 11 |
| 4.2.2.2 | ESTRATÉGIA DE COMUNICAÇÃO | 11 |
| 4.2.2.2.1 | JOGO DE SEGURANÇA DEFENSIVA (REALIDADE VIRTUAL)..... | 13 |
| 4.2.2.2.2 | ADESÃO FORMAL À POLÍTICA DE SEGURANÇA DE FROTA..... | 16 |
| 4.2.2.2.3 | OUTRAS COMUNICAÇÕES.....ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO. | |
| 4.2.2.3 | MEDIDAS DISCIPLINARES | 19 |
| 4.2.2.4 | AVALIAÇÃO DE COLISÕES E INFRAÇÕES..... | 20 |
| 4.2.2.4.1 | COLISÕES..... | 20 |
| 4.2.2.4.2 | INFRAÇÕES..... | 21 |
| 5 | Resultados e AVALIAÇÃO IMPACTOS SOCIAIS..... | 22 |
| 5.1 | CHECK (CHECAGEM)..... | 24 |
| 5.1.1 | RESULTADOS DE 2016 – ANTES DA IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA DE FROTA | 24 |
| 5.1.1.1 | AUTOAVALIAÇÃO 2016..... | 24 |
| 5.1.1.2 | RESULTADOS DE COLISÕES 2016..... | 26 |
| 5.1.1.3 | RESULTADOS DE INFRAÇÕES 2016..... | 26 |
| 5.1.2 | RESULTADOS DE 2017 – APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA DE FROTA | 27 |
| 5.1.2.1 | AUTOAVALIAÇÃO 2017..... | 27 |

| | | |
|----------------|--|-----------|
| 5.1.2.2 | RESULTADOS DE COLISÕES 2017..... | 29 |
| 5.1.2.3 | RESULTADOS DE INFRAÇÕES 2017..... | 30 |
| 5.2 | ACT - ANÁLISE DOS RESULTADOS..... | 32 |
| | REFERÊNCIAS..... | 34 |

RESUMO

A gestão de segurança em atividades comerciais é realizada, sobretudo, dentro dos escritórios e instalações físicas das empresas, limitando-se aos riscos elementares das atividades. Assim, o objetivo deste trabalho foi avaliar medidas específicas para a redução de acidentes de trânsito envolvendo trabalhadores que utilizam veículos no exercício de suas funções, os quais expõem-se a riscos que estão fora do controle operacional e administrativo da empresa. A estratégia apresentada para a redução de colisões é a gestão integrada da frota de veículos da empresa com o envolvimento de diversas áreas que atuam em conjunto com a segurança do trabalho nos processos de acidentes com trabalhadores e veículos da frota. A metodologia utilizada foi a implantação de um sistema de gestão que utiliza ferramentas de gerenciamento de riscos para auxiliar nas decisões do comitê de segurança. Realizou-se a avaliação do sistema para definir o plano de ação, implementar a política de segurança, e comunicar as diretrizes e procedimentos administrativos. Os resultados obtidos demonstraram a eficácia do plano estratégico, observando-se a redução de colisões e do registro de infrações, sendo de grande importância para a melhoria do sistema de gestão de frotas e gestão de riscos da empresa em questão.

Palavras-chave: Sistema de Gestão. Frota. Colisão. Infração. Comitê.

ABSTRACT

The safety management in commercial activities is performed primarily in the offices and *facilities* companies, limiting itself to elementary risks of job activities. The purpose of this thesis is to evaluate specific strategies to reduce accidents involving workers when they use vehicles in your job functions exposing themselves to outside uncontrolled operational and administrative risks. The collisions reduction strategy presented is fleet safety integration management of company vehicles involving of several areas that work together in accidents process involving workers and your fleet vehicles. The methodology for this implementation was a management system using tools of risks management to assist the fleet safety committee decisions. The assessment of this system was conducted to assist in define action plans, implemented the safety policy and communicate the guidelines and administrative procedures. The results demonstrated the effectiveness of strategic plan observing the reduction of collisions and violations record, being relevant to improvement of fleet safety management system and fleet management risks of this company.

Keywords: Management System. Fleet. Traffic Collision. Traffic Violation. Commettee.

1 OBJETIVO

O objetivo desse trabalho é apresentar estratégias relacionadas ao sistema de gestão de segurança de Frotas e estratégias para contribuir para a melhoria da cultura de segurança, mudança de comportamento e, conseqüentemente, na redução de colisões envolvendo os trabalhadores que utilizam veículos automotores em suas atividades rotineiras, atividade gerenciada por profissionais de *facilities* em diversas empresas.

2 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

O estudo de caso apresentado nesse trabalho é de uma companhia norte-americana, onde a gestão de saúde e segurança de suas instalações comerciais é administrada pela área de *facilities*, que deve trabalhar em conjunto com diversas áreas para auxiliar a gestão de frotas em estratégias para a redução de colisões.

Na estrutura de *facilities* há diversos profissionais de saúde e medicina no trabalho que desenvolverem programas de mitigação dos riscos através de medidas de controle administrativas e operacionais, porém, estudos brasileiros relacionados a riscos mecânicos, especificamente acidentes envolvendo veículos automotores fora das dependências da empresa não são amplamente difundidos frente aos dados relevantes apresentados por diversas organizações engajadas sobre o tema de redução de mortes no trânsito. Com este cenário, os profissionais atuam de forma corretiva para a realização dos registros exigidos pela legislação ou pelas seguradoras, ocasionando na utilização de estratégias internacionais que podem produzir resultados pouco satisfatórios em decorrência das diferenças culturais, econômicas e legais, apresentando dificuldade para atingir metas estabelecidas pela organização.

3 ABRANGÊNCIA E APLICABILIDADE NO SEGMENTO DE FACILITY MANAGEMENT

O tema apresentado nesse trabalho é aplicável para empresas onde Facility Management realiza a operação de gestão de frotas incluindo-se objetivos relacionados à EHS (Meio

Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho) na redução de colisões e acidentes envolvendo veículos utilizados como ferramenta de trabalho.

4 METODOLOGIA APLICADA

4.1 A GESTÃO DE FROTA E O SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA DE FROTA

A Gestão de Frota da empresa avaliada é administrada pela área de Compras que realiza o gerenciamento dos veículos utilizados pelos trabalhadores através de uma empresa de frotas especializada (terceirizada), centralizando todos os controles de manutenção preventiva (revisões definidas pelas fabricantes dos veículos), corretivas (decorrentes de falhas ou colisões) e regularização dos veículos (documentação).

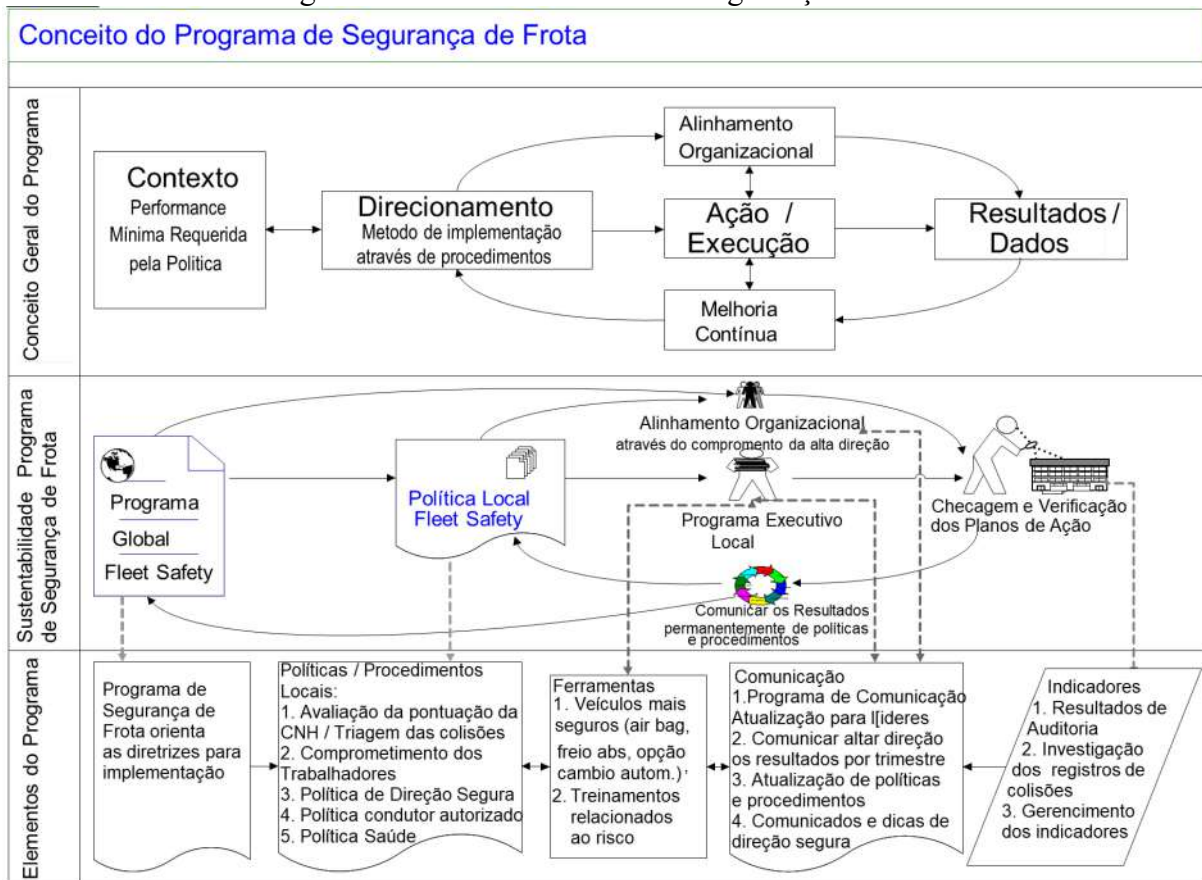
É importante compreender como é realizada a gestão de frota, tendo dois tipos principais de concessão de veículos para trabalhadores:

- Carro da Empresa: Veículo registrado em nome da empresa com concessão de uso para o trabalhador utilizar nas atividades de vendas e marketing;
- Carro Benefício: Veículo cedido como benefício para líderes e diretores, em nome do trabalhador, para utilização no trabalho ou atividades pessoais.

As infrações registradas nos veículos na modalidade Carro da Empresa são enviadas diretamente para a empresa gestora da frota, no caso do Carro Benefício cabe aos trabalhadores enviar as infrações para a equipe de Gestão da Frota, sendo de sua inteira responsabilidade.

Com o objetivo de integrar as informações da frota para avaliação dos riscos pela área de EHS foi desenvolvido o Sistema de Gestão de Segurança de Frota que possui responsabilidade compartilhada entre as áreas de Compras e EHS, sendo responsáveis pela implementação da Política de Segurança de Frota Local, de acordo com um Programa Corporativo de *Fleet Safety* (Segurança de Frota), desenvolvido pela área Global de EHS. Cada país deve desenvolver políticas locais, realizar *Self Assessment* (Autoavaliação) específico para verificar a conformidade do sistema implantado.

Figura 2 – Sistema de Gestão de Segurança de Frota



Fonte: arquivo pessoal

4.2 IMPLEMENTANDO O PDCA NO SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA DE FROTA

Na etapa de planejamento do Sistema de Gestão de Segurança de Frota as áreas de Compras e EHS se reúnem para planejar as ações necessárias para melhorar os resultados insatisfatórios identificados em 2016.

O Plano de Ação foi dividido utilizando o método PDCA, seguindo o sistema de gestão de EHS já implementado, conforme a seguir:

- *Plan* (Planejar)
 - Realizar autoavaliação do sistema implementado atualmente;
 - Criar um comitê de segurança de frota, com reuniões periódicas, incluindo pessoas com autoridade para implementar as decisões.

- *Do* (Fazer)
 - Avaliar a política de segurança de frota local atual,
 - Criar uma estratégia de comunicação;
 - Avaliar as informações do gerenciamento de frota (colisões e infrações);
 - Criar um programa de reconhecimento e penalidades.

- *Check* (Checar)
 - Verificar se as ações definidas na autoavaliação estão sendo executadas;
 - Realizar auditorias das informações dos condutores e veículos da Gestão de Frota.

- *Act* (Agir)
 - Realizar análise crítica com a alta direção para garantir a melhoria contínua do Sistema de Gestão de Segurança de Frota.

4.2.1 Plan (Planejar)

4.2.1.1 Autoavaliação

Realizada através do preenchimento do Questionário de Autoavaliação (Tabela 1), desenvolvida e preenchida pela equipe de EHS local para avaliar o Sistema de Gestão de Segurança de Frota, o qual foi dividido com questões relacionadas aos seguintes temas:

- Participação de EHS;
- Comitê de segurança de frota;
- Estratégia de comunicação;
- Sistema de registro de informações dos condutores;
- Treinamento;
- Liderança;
- Avaliação de Resultados.

De acordo com o resultado da autoavaliação é possível determinar o grau de maturidade do Sistema de Gestão de Segurança de Frota do país e compará-lo com outros países na região da América Latina, desta forma o plano de ação específico poderá ser aprovado pelo comitê local para garantir a melhoria da performance e dos resultados.

Tabela 1 – Questionário de Autoavaliação

| PAÍS : | Status | | | | |
|---|--------------|--------------|-------|--------|-------------|
| | Completo | Completo | | | |
| última atualização: | Em andamento | Em andamento | | | |
| | Não Iniciado | Não Iniciado | | | |
| Ação | Frequência | Responsáveis | Prazo | Status | Comentários |
| Participação do time de EHS | | | | | |
| 1.- Incluir EHS para participar do comitê de Fleet Safety | | | | | |
| 2.- Compartilhar com EHS os planos de ação e próximos passos | | | | | |
| 3.- Participar das teleconferências regionais de follow up | | | | | |
| Participação do Comitê de Segurança de Frota | | | | | |
| 1.- Selecionar participantes com autoridade para tomar decisões relacionadas à ações disciplinares e reconhecimentos dos condutores | | | | | |
| 2.- Atividades Gerais: | | | | | |
| a) Garantir suporte da liderança | | | | | |
| b) Aprovar política local, critérios, regras, etc. | | | | | |
| c) Estabelecer e aprovar um plano de ação | | | | | |
| d) Analisar os dados dos condutores (métricas de colisões / incidentes, objetivos, motoristas de risco) | | | | | |
| e) Propor um Programa de Reconhecimento de bons condutores | | | | | |
| Estratégia de Comunicação | | | | | |
| 1.- Criar comunicados e lembretes periódicos (ao menos uma vez por mês). Criar um calendário anual. | | | | | |
| 2.- Realizar Campanha Semana de Prevenção de Acidentes (Cartazes, e-mail marketing, comunicados, etc.) | | | | | |
| 3.- Realizar um Workshop de "Prevenção de Acidentes" para Força de Vendas através de teleconferência e apresentação para administrativos. | | | | | |
| 4.- Engajar gerência de Força de Vendas para serem replicadores de conhecimento relacionados à Fleet Safety | | | | | |
| 5.- Apresentar nas Convenções das equipes de vendas (incluindo simuladores de reação, envio de mensagens, simuladores de velocidade, efeitos do álcool, etc.) | | | | | |
| Avaliação dos dados do sistema VRM (Fases, condutores de risco, one to one) | | | | | |
| 1.- Monitorar a participação dos condutores no sistema VRM | | | | | |
| 2.- Manter comunicação contínua com os gerentes | | | | | |
| 3.- Coordenar a continuidade das mensagens para os condutores | | | | | |
| 4.- Gerenciar o status do risco dos condutores (baixo, médio, alto) | | | | | |
| 5.- Treinar os gerentes nas sessões "one to one" para gerentes | | | | | |
| 6.- Follow up da conclusão das sessões de one to one para gerentes | | | | | |
| Treinamento para novos condutores | | | | | |
| 1.- Trabalhar em conjunto com RH ou área de treinamento para distribuir a informação para novos condutores | | | | | |
| 2.- Realizar workshop presencial para novos condutores. | | | | | |
| 3.- Garantir que todos assinem o Termo de aceite da Política de Segurança de Frota | | | | | |
| 4.- Criar material gráfico para entrega a novos motoristas | | | | | |
| Implementação de programa de Reconhecimento e Penalidades | | | | | |
| 1.- Propor um Programa de Reconhecimento: | | | | | |
| a) Bônus para condutores que não se envolverem em acidentes, a aprovar. | | | | | |
| b) Reduzir descontos, a aprovar. | | | | | |
| c) Entregar nas Convenções de Vendas os Certificados de "Melhores Condutores" | | | | | |
| 2.- Plano de Ação para Condutores de Risco: | | | | | |
| a) Realizar treinamento dos condutores de Alto Risco com empresa externa especializada, a aprovar | | | | | |
| Responsabilidade da Liderança | | | | | |
| 1.- Garantir engajamento total da liderança para o programa. | | | | | |
| 2.- Endossar e promover para garantir o sucesso do programa. | | | | | |
| 3.- O presidente local deverá assumir responsabilidade em relação aos objetivos do programa. | | | | | |
| Dashboards - Feedback | | | | | |
| 1.- Criar um dashboard de resultados trimestrais para divulgação e acompanhamento da liderança | | | | | |
| 2.- Criar follow up do pano de ação | | | | | |
| 3.- agendar reuniões trimestrais ou semestrais com a alta direção da empresa para acompanhar os resultados, incluindo o comitê de segurança de Frota | | | | | |

Fonte: arquivo pessoal

4.2.1.2 O comitê de segurança de frota

Os membros do comitê de segurança de frota são definidos de acordo com as áreas essenciais e com autonomia para tomar decisões rápidas e eficazes, garantindo que as atribuições e políticas implementadas sejam cumpridas, sendo respectivamente:

- Compras: Responsável pela Gestão da Frota;
- EHS: Responsável por segurança do trabalho e meio ambiente;
- Recursos Humanos: Responsável pela gestão de ações junto aos trabalhadores, incluindo afastamentos, para garantir que as políticas de relação com o trabalhador sejam cumpridas;
- Jurídico: Responsável pela avaliação dos requisitos legais da política de segurança de frota e das ações do comitê de segurança de frota;
- Comercial: Responsável por difundir as ações junto à liderança (alta direção e gerentes comerciais) para garantir o comprometimento das áreas responsáveis;
- Comunicação: Responsável por avaliar e implementar o plano de comunicação aprovado pelo comitê de segurança de frota.

Com a definição das áreas membro foi escolhido então o *Sponsor* (Responsável) do comitê, sendo ele o líder da área de vendas no Brasil, envolvendo a área nos processos decisórios e, conseqüentemente, garantindo seu apoio na implementação de ações junto aos trabalhadores que utilizam veículos automotores nas atividades comerciais.

Atribuições do comitê de segurança de frota:

- Fornecer supervisão para todas as atividades de segurança de frota;
- Fornecer à liderança da empresa no país atualizações periódicas de desempenho do Programa de Segurança de Frota;
- Avaliar a aplicação do Programa de Segurança de Frota;
- Desenvolver estratégias e planos para melhorias do Programa de Segurança de Frota.

4.2.2 Do (Fazer)

4.2.2.1 Avaliação da política atual

A política de segurança de frota foi apresentada para o comitê com o objetivo de avaliação dos seus requisitos frente aos objetivos do programa, não foi identificada a necessidade de revisão dos seus termos.

4.2.2.2 Estratégia de Comunicação

Inicialmente foi criado um plano anual de acordo com os objetivos do comitê de segurança de frota com duração de 12 meses com custos distribuídos de acordo com o percentual de veículos de cada área, por exemplo, se uma determinada área tivesse 10% dos veículos da frota ela arcaria com 10% dos custos para implementação do plano de comunicação. Foi contratada uma agência de publicidade e definidas as seguintes ações para 2017:

- Criação de logomarca para o programa;
- Definição de cronograma para comunicações para a equipe de força de vendas;
- Gravação de Vídeo com mensagens da liderança;
- Desenvolvimento de jogo interativo e tecnológico incluindo fases de acordo com as principais infrações identificadas pela gestão de frota;
- Criação de arte conceitual para as comunicações e padronização dos comunicados para facilitar identificação do programa pelos trabalhadores.

Com a criação da logomarca da campanha (Figura 3) foi iniciada a análise para aprovação dos textos e peças para divulgação das ações de conscientização dos trabalhadores.

Figura 3 – Logo da Campanha de Segurança de Frota



Fonte: arquivo pessoal

O plano de comunicação iniciou-se em com o envio de e-mail pelo canal oficial de informações utilizado pela equipe de força de vendas, para garantir que as informações referentes ao programa de segurança de frota seriam recebidas por todos. O e-mail de lançamento apresentava o logo da campanha com informações referentes aos resultados do ano anterior e a má performance do Brasil em comparação com os demais países da América Latina, ao final incluía um link de acesso à política de segurança de frota, a comunicação da ação na convenção de vendas incluiu a informação da necessidade de assinar e entregar o “Termo de ciência de concordância da política de segurança de frota” no posto de atendimento presente no evento de vendas que ocorreria a seguir.

Figura 4 – Comunicações do Programa

| Lançamento da campanha | Ação na convenção de vendas |
|---|--|
| <p>FLEET SAFETY A Segurança está em suas mãos</p> <p>Política de Segurança Defensiva</p> <p>Uma grande preocupação é a segurança dos colaboradores da Pfizer. Por esse motivo, temos implementado em todo o mundo o Programa de Segurança para uso dos veículos da Frota, que tem como finalidade promover e incentivar a direção segura para todos os colegas.</p> <p>Você sabia que o Brasil apresentou em 2016 um dos piores resultados da América Latina em número de colisões? Para mudar esse cenário em 2017, a Pfizer promoverá diversas ações voltadas para o tema.</p> <p>Nosso compromisso é com você, com sua família e nossa sociedade. Em conjunto, estamos transformando a nossa cultura e, juntos, vamos alcançar os melhores resultados.</p> <p>Clique aqui e conheça as diretrizes da política.</p> | <p>FLEET SAFETY A Segurança está em suas mãos</p> <p>O BRASIL ESTÁ ENTRE OS PIORES PAÍSES DA REGIÃO EM NÚMERO DE COLISÕES</p> <p>VAMOS MUDAR ESSE QUADRO COM A SUA AJUDA!</p> <p>Durante a Convenção Nacional de Vendas Rio de Janeiro de 06 a 10/Fev</p> <p>QUE ACONTECE NO Rio de Janeiro de 06 a 10/Fev</p> <p>PEDIMOS QUE VOCÊ LEVE:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> O termo de aceite da nova Política de Segurança Defensiva assinado e entregue em nosso kiosk.</p> <p>JUNTOS, VAMOS REDUZIR O RISCO DE ACIDENTES NA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS A SUA SEGURANÇA É MUITO IMPORTANTE PARA NOS!</p> |

Fonte: Arquivo Pessoal

Em fevereiro de 2017 foi realizado o primeiro evento de vendas, anualmente ocorrem duas convenções com toda a equipe de força de vendas do Brasil para apresentar estratégias, resultados e programas das áreas comerciais da empresa. O comitê de segurança de frota incluiu uma apresentação de EHS e Compras para apresentar a campanha de segurança de frota e outras informações pertinentes ao programa na reunião plenária, com presença de todos os trabalhadores de força de vendas que utilizam veículos como ferramenta de trabalho. Na apresentação os responsáveis por EHS e Compras, membros do comitê de segurança de frota, apresentaram os números insatisfatórios do Brasil comparados com a América Latina e o mundo, bem como um vídeo gravado com o presidente da filial do Brasil e as mudanças que seriam implementadas em 2017.

Figura 5 – Apresentação da Política de Segurança de Frota durante Convenção de Vendas 2017



Fonte: arquivo pessoal

Durante o evento foram disponibilizados dois pontos de atendimento para os trabalhadores, um com o jogo de segurança defensiva com realidade aumentada e outro para os trabalhadores assinarem o “Termo de ciência de concordância da política de segurança de frota”.

4.2.2.2.1 Jogo de segurança defensiva (realidade virtual)

Como uma ação inovadora dentro do contexto do programa, foi desenvolvido como estratégia de comunicação um jogo de realidade aumentada, onde o condutor utiliza um simulador de veículo juntamente com um óculos 360° para garantir a imersão do jogador no jogo. As fases foram criadas com o objetivo de entreter os trabalhadores e conscientizá-los sobre alguns

princípios básicos de segurança no trânsito, sendo o principal objetivo a observação da mensagem final do presidente da empresa apresentando informações importantes sobre a política de segurança de frota e a necessidade de mudança de comportamento de condutores que realizam direção imprudente durante sua rotina de visitação aos profissionais de saúde. Através de um monitor instalado em frente ao jogador, tudo o que ocorria no jogo era acompanhado pela empresa responsável pela implantação, para garantir a segurança do participante e avaliar sua performance (Figura 6).

Figura 6 – Jogo de Realidade Aumentada de Direção Defensiva



Fonte: arquivo pessoal

- Detalhamento das fases do jogo:

Fase 1: Uma pasta está no assento do passageiro e o condutor deve guardar o objeto no porta malas (Figura 7).

Figura 7 – Ilustração Fase 1 do jogo de direção defensiva



Fonte: arquivo pessoal

Fase 2: Mensagens de celular aparecem na tela e o condutor não deve ler enquanto dirige (Figura 8).

Figura 8 – Ilustração Fase 2 do jogo de direção defensiva



Fonte: arquivo pessoal

Fase 3: O sinal do semáforo fica vermelho e uma pessoa atravessa na faixa de pedestres, o condutor deve parar e aguardar a pedestre atravessar, assim que o sinal ficar verde pode prosseguir (Figura 9).

Figura 9 – Ilustração Fase 3 do jogo de direção defensiva



Fonte: arquivo pessoal

Fase 4: O condutor acessa uma rodovia e pode acelerar mais o veículo, várias mensagens aparecem na tela para distrair o condutor, inesperadamente o trânsito para à frente fazendo com que o condutor colida com os demais veículos (ação induzida pelo jogo) (Figura 10).

Figura 10 – Ilustração Fase 4 do jogo de direção defensiva



Fonte: arquivo pessoal

Fase 5: Após a colisão o condutor se depara com o presidente da filial do Brasil sentado ao seu lado como passageiro, o presidente então transmite uma mensagem de conscientização (Figura 11).

Figura 11 – Ilustração Fase 5 do jogo de direção defensiva

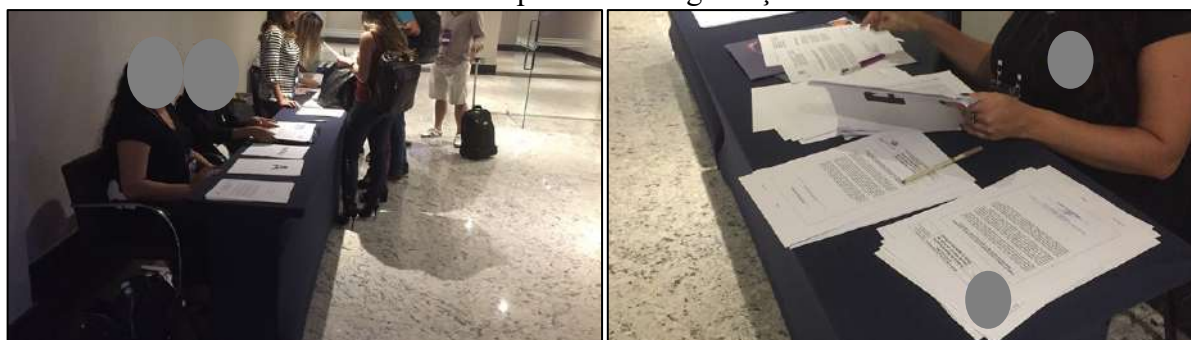


Fonte: arquivo pessoal

4.2.2.2.2 Adesão formal à política de segurança de frota

A adesão formal pela assinatura do “Termo de ciência de concordância da política de segurança de frota” foi iniciada na Convenção de Vendas, contando com local para atendimento e para realização da coleta de assinaturas de todos os trabalhadores que utilizam veículos automotores.

Figura 12 – Atendimento na Convenção de Vendas para adesão ao “Termo de ciência de concordância da política de segurança de frota”



Fonte: arquivo pessoal

Após a realização de intensa campanha, incluindo a coleta de assinaturas e participação no jogo na Convenção de Vendas, o resultado foi a coleta de 88% dos termos de adesão assinados, para conseguir completar as assinaturas dos termos foi iniciado o envio de e-mail

(Figura 13) para toda a equipe de força vendas, incluindo a informação da obrigatoriedade da assinatura e a atualização do status desse procedimento.

Figura 13 – Comunicações do Programa - Fase 2

| | |
|--|--|
| <p>Resultado da ação na convenção de vendas</p> <p>TERMO DE CIÊNCIA DA POLÍTICA</p> <p>É obrigatório o envio do termo de ciência da Política de Segurança Defensiva assinado e digitalizado para o e-mail: lilian.rodrigues@com.br. Se você não assinou durante o POA, envie até 24 de fevereiro.</p> <p>CLIQUE AQUI E ASSISTA AO VÍDEO DA CAMPANHA. A SUA SEGURANÇA É MUITO IMPORTANTE PARA NÓS!</p> | <p>Ação na convenção de vendas</p> <p>Você sabia que em 2016, a [redacted] Brasil contabilizou 190 colisões e cerca de 2 mil multas?</p> <p>O Brasil está entre os piores países da região em número de colisões!</p> <p>JUNTOS VAMOS MUDAR ESSES NÚMEROS!</p> <p>Para isso, [redacted] promoverá diversas ações voltadas para o tema. O primeiro passo é:</p> <p>Envie o termo de ciência da Política de Segurança Defensiva assinado e digitalizado, até o dia 20 de março aos cuidados de lilian.rodrigues@com.br</p> <p>ACESSE A POLÍTICA</p> |
| <p>Matéria em revista interna</p> <p>DIREÇÃO SEGURA</p> <p>Com a campanha de Fleet Safety, a [redacted] pretende reduzir o número de acidentes com os automóveis da empresa e recompensar os melhores condutores.</p> <p>Ultrapassamos a meta em 70%</p> <p>420 Multas de Dezembro a Fevereiro</p> <p>Foi utilizado 33% da cobertura do seguro da [redacted]</p> | <p>Campanha Maio Amarelo</p> <p>De olho nas metas de Direção Defensiva!</p> <p>COLISÕES</p> <p>Acumulamos 420 Multas de Dezembro a Fevereiro</p> <p>Fique atento:</p> <p>JUNTOS, VAMOS REDUZIR O RISCO DE ACIDENTES NA CONDIÇÃO DE VEÍCULO DE SUA EMPRESA E SEUS COLABORADORES!</p> |

Fonte: Arquivo Pessoal

Após 20 de março os trabalhadores que não assinaram o termo foram notificados de uma extensão de 15 dias para enviar o documento assinado para a equipe de frota.

Encerrado o prazo, foi enviado um último e-mail, incluindo desta vez o gestor direto, com novo prazo de 5 dias.

Com a finalização das comunicações verificou-se que 91% das assinaturas foram recolhidas, sendo iniciado o processo de ações disciplinares junto aos demais colaboradores que não atenderam ao procedimento.

Em outubro foram divulgados os resultados dos três primeiros trimestres do ano, incluindo a divisão por unidade de negócio e a projeção de colisões para o final do ano, sugerindo a tendência de não atingir a meta estabelecida para 2017. As informações relacionadas às infrações mais registradas e o tipo de colisão mais comum foi inserida com o objetivo de conscientizar os trabalhadores, finalizando o comunicado com a informação sobre as ações disciplinares que seriam realizadas pelo não cumprimento da política de segurança de frota (Figura 14).

Figura 14 – E-mail com estatísticas de colisões e infrações



Fonte: arquivo pessoal

4.2.2.3 Medidas disciplinares

O procedimento específico para implementação de medidas disciplinares para os condutores que não atenderam às premissas da política foi elaborado para garantir a celeridade do processo e atender aos requisitos definidos pelo departamento jurídico em conformidade com a legislação brasileira. A antiga burocracia estabelecida na empresa para aplicação de uma advertência envolvia diversos responsáveis e setores diferentes, acarretando na demora da sua aplicação, descaracterizando-a de acordo com parecer do departamento jurídico da empresa.

Etapas do processo antigo de aplicação de medidas disciplinares:

- Recebimento da notificação de infração pela empresa gestora de frota;
- Envio para departamento jurídico e recursos humanos;
- Avaliação pela área de EHS;
- Reunião entre departamento jurídico, EHS, frota, recursos humanos e superior imediato do trabalhador;
- Elaboração do texto da advertência pelo departamento de EHS para envio para análise do departamento jurídico e de recursos humanos;
- Aprovação do texto da advertência;
- Envio para o líder aplicar a advertência ao trabalhador.

A demora no antigo processo ocasionava a falta de aplicação de ações disciplinares aos trabalhadores infratores, por essa razão o processo foi revisto, criando-se um texto padrão das advertências, onde seriam incluídos somente os dados do colaborador e o motivo da infração. Contudo, para cada etapa, foi definido prazo e responsável, agilizando a aplicação dos processos disciplinares.

Etapas do novo processo de aplicação de medidas disciplinares:

- Recebimento da notificação de infração pela empresa gestora de frota;
- Envio para as áreas de EHS, Jurídico e Recursos Humanos – Prazo de 1 dia útil;
- Inclusão dos dados da advertência por EHS – Prazo de 1 dia útil;
- Aprovação do texto da advertência pelo Jurídico e Recursos Humanos – Prazo de 3 dias úteis;

- Envio para o líder aplicar a advertência ao trabalhador– Prazo de 2 dias úteis.

4.2.2.4 Avaliação de colisões e infrações

De acordo com a política de frota da empresa, a área de Compras possui todos os dados de veículos e condutores da frota, cabendo aos condutores informar qualquer irregularidade, manutenção, documentação, infrações, colisões e incidentes. A metodologia utilizada foi a avaliação dos dados disponibilizados pelo setor de Compras para avaliar o Sistema de Gestão de Segurança de Frota e os dados relacionados a acidentes, colisões e infrações para definir uma estratégia com foco na redução de acidentes rodoviários.

4.2.2.4.1 Colisões

Todas as colisões e acidentes devem ser reportados para a empresa gestora de frota para que esta realize o acionamento da seguradora e assim seja dado andamento aos procedimentos de atendimento à ocorrência. Dependendo da gravidade, as áreas de segurança e medicina do trabalho também são envolvidas.

A metodologia corporativa estabelece como parâmetro para avaliação da quantidade de acidentes o CPMK (colisões por milhão de quilômetros).

$$CPMK = \left(\frac{C}{\text{km}} \right) \times 1000000$$

Legenda:

C = Número de colisões registradas no período;

km = Quilometragem registrada de toda a frota.

Além do número absoluto de colisões é avaliado também o tempo e dias perdidos de trabalho decorrentes de lesões de acidentes de trânsito para determinar a taxa de gravidade.

Com base nos dados acima é realizada a comparação entre os resultados dos países, em cada região, para avaliar a performance e determinar a priorização dos planos de ação e investimentos necessários para reduzir os índices.

4.2.2.4.2 Infrações

De acordo com a gestão de frota todas as infrações de trânsito que resultam em multas devem ser comunicadas à empresa gestora de frota.

Como o número de veículos na frota sofre oscilações durante o ano, podemos definir a metodologia de análise de dados comparando o número de infrações recebidas pelo número de veículos da frota, assim, podemos avaliar a variação média das infrações conforme equação abaixo:

$$I = \frac{(\sum NI/M)}{NV}$$

Legenda:

I = Índice de infrações do período;

NI = Infrações no período;

M = Número de Meses do período;

NV = Média de veículos da frota no período.

As infrações são registradas em sistema próprio da empresa para posterior avaliação dos casos. Conforme definido na política de segurança de frota, infrações consideradas graves são passíveis de aplicação de ações disciplinares para os trabalhadores, sendo avaliados pelo comitê de segurança de frota.

Tabela 2 – Exemplos de ocorrências consideradas como graves

| |
|--|
| A. Dirigir sob o efeito de álcool; |
| B. Fuga após atropelamento ou colisão; |
| C. Crime doloso cometido com veículo da empresa; |
| D. Falsificação de documentos / registro de falsa ocorrência; |
| E. Evadir-se de policial; |
| F. Posse, transporte ou utilização de quaisquer substâncias químicas ou entorpecentes consideradas ilegais pela legislação (drogas); |
| G. Infração envolvendo morte; |
| H. Negligência; |

| |
|--|
| I. Excesso de velocidade com mais de 50% do limite permitido; |
| J. Homicídio culposo cometido por negligência, inclui neste item o uso de celulares, notebooks e iPads na direção; |
| K. Homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor; |
| L. Participação em competição ilegal de trânsito (“racha” ou “pega”). |

Fonte: arquivo pessoal

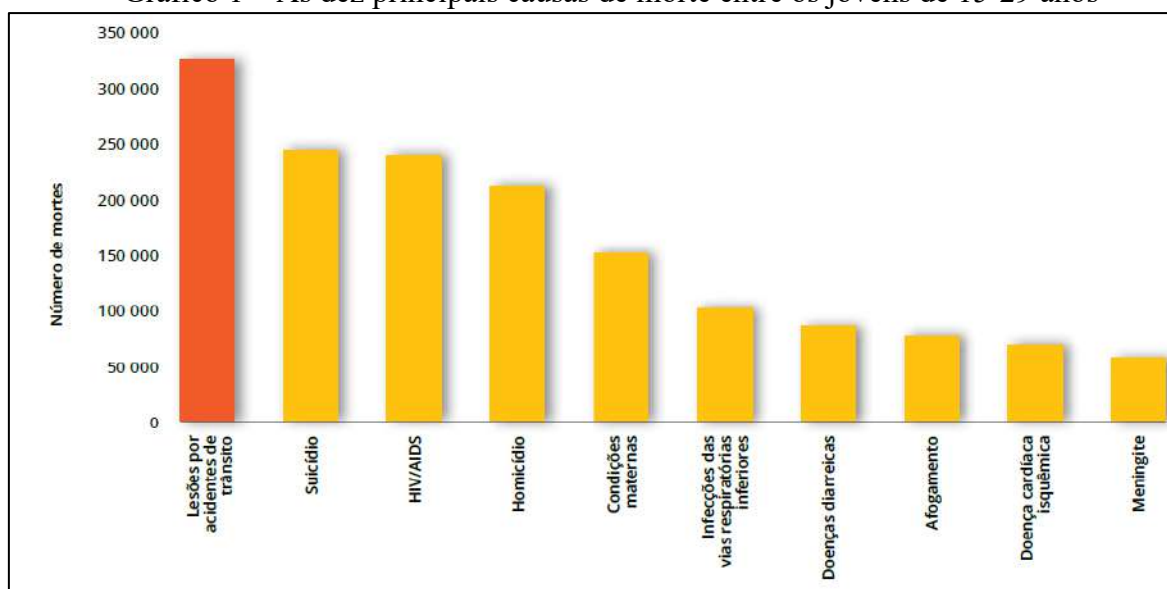
5 RESULTADOS E AVALIAÇÃO IMPACTOS SOCIAIS

Segundo dados da OMS (Organização Mundial da Saúde, 2015), 1,25 milhão de pessoas morreram por lesões decorrentes de acidentes rodoviários em 2013, sendo a principal causa de morte de jovens entre 15 e 29 anos (Gráfico 1).

O grau de desenvolvimento do país demonstra ser um fator importante para um maior índice de acidentes, pois países subdesenvolvidos concentram cerca de 90% dos óbitos, mesmo que compreendam apenas 54% da frota mundial.

A atualização da legislação para proteger pedestres, ciclistas e motociclistas, em conjunto com o fortalecimento da fiscalização, mostrou-se fator preponderante para determinar as estatísticas de fatalidade decorrentes de acidentes envolvendo veículos motorizados.

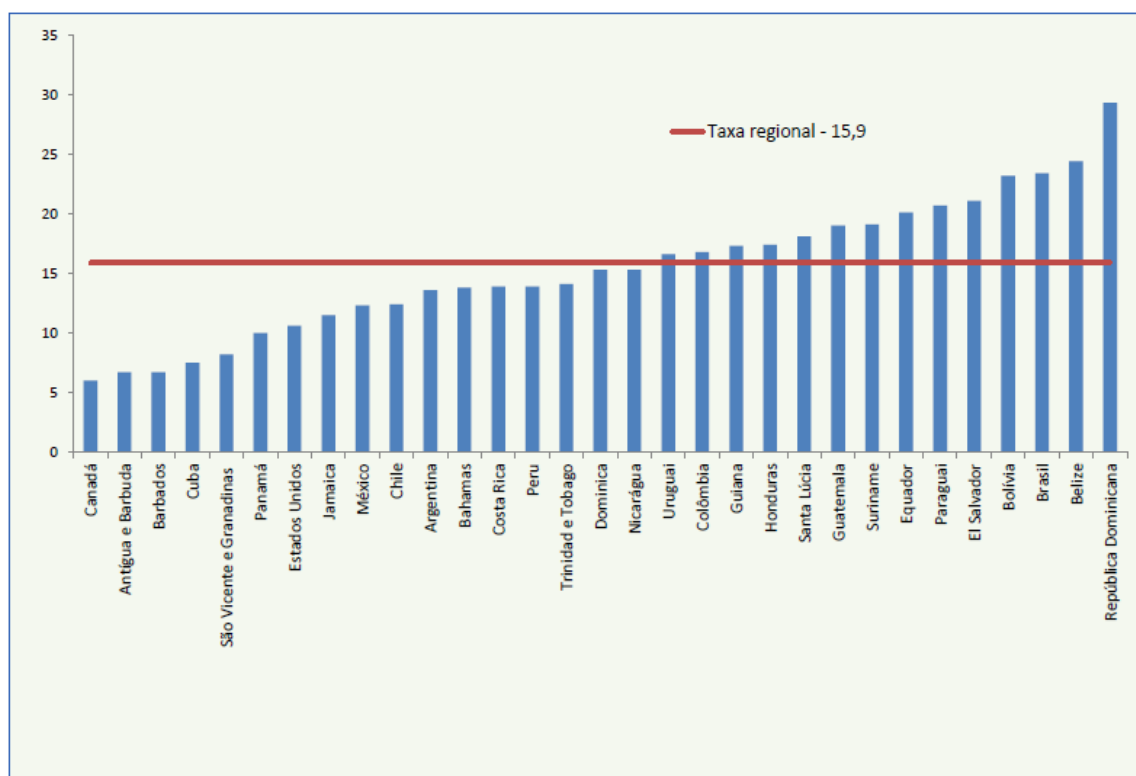
Gráfico 1 – As dez principais causas de morte entre os jovens de 15-29 anos



Fonte: OMS (2015)

De acordo com OPAS (Organização Pan-Americana de Saúde, 2016), nas américas os acidentes de trânsito são responsáveis por 154089 óbitos anualmente, correspondendo a 12% do total registrado no mundo, a taxa global de mortalidade por lesões no trânsito por 100000 habitantes é de 17,4, porém nas américas o resultado médio é de 15,9 em decorrência dos baixos índices de óbitos nos países desenvolvidos. As taxas registradas no Brasil estão entre as três piores na região (Gráfico 2), superando a média mundial em mais de 23 óbitos por 100000 habitantes.

Gráfico 2 – Taxas estimadas de mortalidade no trânsito (por 100.000 habitantes, por país - Região das Américas)



Fonte: OPAS (2016)

O impacto social de ações de prevenção de acidentes de trânsito é significativo em decorrência dos altos índices de taxa de mortalidade no trânsito, justificando as organizações no engajamento de implementação de metodologias de redução de colisões, ação que os profissionais de *facilities* envolvidos nessas atividades devem priorizar com o objetivo de melhoria da cultura organizacional, nesse estudo de caso uma filial brasileira de multinacional norte-americana do ramo farmacêutico que iniciou suas atividades em 1952, de acordo com o site oficial da empresa atualmente oferece mais de 150 opções terapêuticas para diversas doenças. O seu quadro global de funcionários é de aproximadamente 100000, distribuídos em mais de 150 países pelo mundo. No Brasil possui 2 unidades, uma manufatura e um escritório

comercial, ambos no estado de São Paulo e com um total de aproximadamente 2100 funcionários. Segundo informações presentes no site oficial da empresa, seu faturamento aproximado no Brasil foi de R\$ 5,2 Bilhões em 2017, tendo a equipe de força de vendas papel crucial para a obtenção destes resultados. A gestão de segurança da frota foi avaliada no período de novembro de 2016 a novembro de 2017, contando inicialmente com 899 veículos. Estes trabalhadores de vendas utilizam veículos para se locomoverem nas regiões sob sua responsabilidade, por essa razão o ambiente de trabalho não é fixo, ficando o profissional exposto diariamente aos riscos de acidentes rodoviários.

5.1 CHECK (CHECAGEM)

5.1.1 Resultados de 2016 – antes da implementação do Sistema de Gestão de Segurança de Frota

5.1.1.1 Autoavaliação 2016

A área de EHS realizou a autoavaliação (Tabela 3), abaixo segue o resumo dos resultados:

- Resultado da autoavaliação: 26% das ações implementadas
- EHS - 33% das ações concluídas;
- Comitê de segurança de frota - 58% das ações concluídas;
- Estratégia de comunicação - 40% das ações concluídas;
- Sistema de registro de informações dos condutores - 08% das ações concluídas;
- Treinamento - 00% das ações concluídas;
- Programa de Reconhecimento e Penalidades – 00% das ações concluídas;
- Liderança - 50% das ações concluídas;
- Avaliação de Resultados - 17% das ações concluídas.

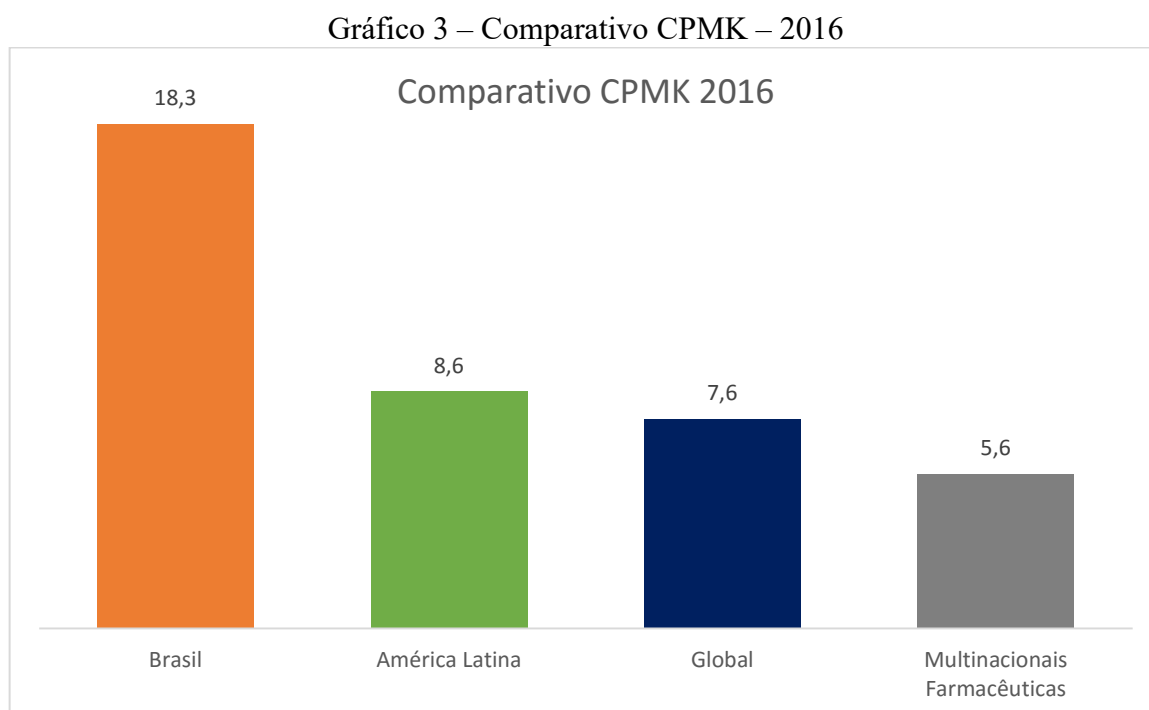
Tabela 3 – Questionário de Autoavaliação – 2016

| PAÍS : Brasil | | Status | | | | |
|---|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|
| | | Completo | Completo | | | |
| última atualização: nov-16 | | Em andamento | Em andamento | | | |
| | | Não Iniciado | Não Iniciado | | | |
| Ação | Frequência | Responsáveis | Prazo | Status | Comentários | |
| Participação do time de EHS | | | | | | |
| 1.- Incluir EHS para participar do comitê de Fleet Safety | Bimestral | Confidencial | dez-16 | Completo | Confidencial | |
| 2.- Compartilhar com EHS os planos de ação e próximos passos | Bimestral | Confidencial | dez-16 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 3.- Participar das teleconferências regionais de follow up | Trimestral | Confidencial | dez-16 | Não Iniciado | Confidencial | |
| Participação do Comitê de Segurança de Frota | | | | | | |
| 1.- Selecionar participantes com autoridade para tomar decisões relacionadas à ações disciplinares e reconhecimentos dos condutores | Anual | Confidencial | jan-17 | Em andamento | Confidencial | |
| 2.- Atividades Gerais: | | | | | | |
| a) Garantir suporte da liderança | Bimestral | Confidencial | dez-16 | Completo | Confidencial | |
| b) Aprovar política local, critérios, regras, etc. | Anual | Confidencial | dez-16 | Completo | Confidencial | |
| c) Estabelecer e aprovar um plano de ação | Anual | Confidencial | jan-17 | Em andamento | Confidencial | |
| d) Analisar os dados dos condutores (métricas de colisões / incidentes, objetivos, motoristas de risco) | Bimestral | Confidencial | jan-17 | Em andamento | Confidencial | |
| e) Propor um Programa de Reconhecimento de bons condutores | Anual | Confidencial | jan-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| Estratégia de Comunicação | | | | | | |
| 1.- Criar comunicados e lembretes periódicos (ao menos uma vez por mês). Criar um calendário anual. | Mensal | Confidencial | jan-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 2.- Realizar Campanha Semana de Prevenção de Acidentes (Cartazes, e-mail marketing, comunicados, etc.) | Trimestral | Confidencial | jan-17 | Em andamento | Confidencial | |
| 3.- Realizar um Workshop de "Prevenção de Acidentes" para Força de Vendas através de teleconferência e apresentação para administrativos. | Anual | Confidencial | abr-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 4.- Engajar gerência de Força de Vendas para serem replicadores de conhecimento relacionados à Fleet Safety | Anual | Confidencial | abr-17 | Em andamento | Confidencial | |
| 5.- Apresentar nas Convenções das equipes de vendas (incluindo simuladores de reação, envio de mensagens, simuladores de velocidade, efeitos do álcool, etc.) | Anual | Confidencial | abr-17 | Completo | Confidencial | |
| Avaliação dos dados do sistema VRM (Fases, condutores de risco, one to one) | | | | | | |
| 1.- Monitorar a participação dos condutores no sistema VRM | Mensal | Confidencial | jun-17 | Em andamento | Confidencial | |
| 2.- Manter comunicação contínua com os gerentes | Trimestral | Confidencial | abr-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 3.- Coordenar a continuidade das mensagens para os condutores | Trimestral | Confidencial | abr-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 4.- Gerenciar o status do risco dos condutores (baixo, médio, alto) | Anual | Confidencial | jun-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 5.- Treinar os gerentes nas sessões "one to one" para gerentes | Anual | Confidencial | jun-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 6.- Follow up da conclusão das sessões de one to one para gerentes | Anual | Confidencial | jun-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| Treinamento para novos condutores | | | | | | |
| 1.- Trabalhar em conjunto com RH ou área de treinamento para distribuir a informação para novos condutores | Anual | Confidencial | mar-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 2.- Realizar workshop presencial para novos condutores. | Trimestral | Confidencial | mar-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 3.- Garantir que todos assinem o Termo de aceite da Política de Segurança de Frota | Mensal | Confidencial | mai-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 4.- Criar material gráfico para entrega a novos motoristas | Mensal | Confidencial | jan-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| Implementação de programa de Reconhecimento e Penalidades | | | | | | |
| 1.- Propor um Programa de Reconhecimento: | | | | | | |
| a) Bônus para condutores que não se envolverem em acidentes, a aprovar. | Anual | Confidencial | mai-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| b) Reduzir descontos, a aprovar. | Anual | Confidencial | mai-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| c) Entregar nas Convenções de Vendas os Certificados de "Melhores Condutores" | Anual | Confidencial | dez-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 2.- Plano de Ação para Condutores de Risco: | | | | | | |
| a) Realizar treinamento dos condutores de Alto Risco com empresa externa especializada, a aprovar | Anual | Confidencial | dez-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| Responsabilidade da Liderança | | | | | | |
| 1.- Garantir engajamento total da liderança para o programa. | Anual | Confidencial | jan-17 | Em andamento | Confidencial | |
| 2.- Endossar e promover para garantir o sucesso do programa. | Anual | Confidencial | jan-17 | Em andamento | Confidencial | |
| 3.- O presidente local deverá assumir responsabilidade em relação aos objetivos | Anual | Confidencial | jan-17 | Em andamento | Confidencial | |
| Dashboards - Feedback | | | | | | |
| 1.- Criar um dashboard de resultados trimestrais para divulgação e acompanhamento da liderança | Trimestral | Confidencial | jan-17 | Em andamento | Confidencial | |
| 2.- Criar follow up do plano de ação | Trimestral | Confidencial | jan-17 | Não Iniciado | Confidencial | |
| 3.- agendar reuniões trimestrais ou semestrais com a alta direção da empresa para acompanhar os resultados, incluindo o comitê de segurança de Frota | Trimestral | Confidencial | jan-17 | Não Iniciado | Confidencial | |

Fonte: arquivo pessoal

5.1.1.2 Resultados de colisões 2016

No ano de 2016 foram registrados 259 colisões (18% estacionando veículo, 15% colisão traseira em objeto parado, 15% colisão traseira em outro veículo, 13% colisão lateral) com total de 13.803.036 de quilometragem, o CPMK foi de 18,76, resultado considerado o pior na região da América Latina, cuja média registrada no mesmo período foi de 8,3. Conforme o Gráfico 3 os resultados do Brasil comparados com a média global da empresa e com as farmacêuticas multinacionais demonstram que ações efetivas para redução dos resultados precisavam ser implantadas.



5.1.1.3 Resultados de infrações 2016

No ano de 2016 foram registradas 1946 infrações de trânsito (20% excesso de velocidade, 10% estacionamento em local proibido, 6% transitar com numeração de placa em área de rodízio, 6% uso de celular ao conduzir), com base nessas informações é possível determinar o foco das campanhas e treinamentos para possibilitar a mudança de comportamento dos condutores de veículos da frota. O índice de infrações calculado para o período foi de 0,180.

5.1.2 Resultados de 2017 – após a implementação do Sistema de Gestão de Segurança de Frota

5.1.2.1 Autoavaliação 2017

A área de EHS realizou a autoavaliação do Sistema de Gestão de Segurança de Frota o resultado obtido pode ser observado na Tabela 4, abaixo resumo dos resultados:

- Resultado da autoavaliação: 77% das ações implementadas
- EHS - 100% das ações completadas;
- Comitê de segurança de frota - 75% das ações completadas;
- Estratégia de comunicação - 80% das ações completadas;
- Sistema de registro de informações dos condutores – Cancelado;
- Treinamento - 50% das ações completadas;
- Programa de Reconhecimento e Penalidades – Cancelado;
- Liderança - 83% das ações completadas;
- Avaliação de Resultados - 83% das ações completadas

As ações referentes ao sistema de registro de informações de condutores e o programa de reconhecimento e penalidades foram canceladas devido a problemas internos da empresa foco desse trabalho que sofreu restrições de informações e sistema Global da organização, o comitê de segurança de frota definiu pela exclusão das ações pois as iniciativas dependiam de decisões corporativas para iniciarem e não deveriam impactar nas métricas locais.

Tabela 4 – Questionário de Autoavaliação – 2017

| PAÍS : Brasil | Status | | | | |
|---|--------------|--------------|--------|--------------|--|
| | Completo | Completo | | | |
| última atualização: dez-17 | Em andamento | Em andamento | | | |
| | Não Iniciado | Não Iniciado | | | |
| Ação | Frequência | Responsáveis | Prazo | Status | Comentários |
| Participação do time de EHS | | | | | |
| 1.- Incluir EHS para participar do comitê de Fleet Safety | Bimestral | Confidencial | dez-16 | Completo | Confidencial |
| 2.- Compartilhar com EHS os planos de ação e próximos passos | Bimestral | Confidencial | dez-16 | Completo | Confidencial |
| 3.- Participar das teleconferências regionais de follow up | Trimestral | Confidencial | dez-16 | Completo | Confidencial |
| Participação do Comitê de Segurança de Frota | | | | | |
| 1.- Selecionar participantes com autoridade para tomar decisões relacionadas à ações disciplinares e reconhecimentos dos condutores | Anual | Confidencial | jan-17 | Completo | Confidencial |
| 2.- Atividades Gerais: | | | | | |
| a) Garantir suporte da liderança | Bimestral | Confidencial | dez-16 | Completo | Confidencial |
| b) Aprovar política local, critérios, regras, etc. | Anual | Confidencial | dez-16 | Completo | Confidencial |
| c) Estabelecer e aprovar um plano de ação | Anual | Confidencial | jan-17 | Completo | Confidencial |
| d) Analisar os dados dos condutores (métricas de colisões / incidentes, objetivos, motoristas de risco) | Bimestral | Confidencial | jan-17 | Em andamento | A empresa de Gestão de frota está corrigindo as informações dos condutores do Brasil |
| e) Propor um Programa de Reconhecimento de bons condutores | Anual | Confidencial | jan-17 | Não Iniciado | Dados dos condutores em processo de correção |
| Estratégia de Comunicação | | | | | |
| 1.- Criar comunicados e lembretes periódicos (ao menos uma vez por mês). Criar um calendário anual. | Mensal | Confidencial | jan-17 | Completo | Confidencial |
| 2.- Realizar Campanha Semana de Prevenção de Acidentes (Cartazes, e-mail marketing, comunicados, etc.) | Trimestral | Confidencial | jan-17 | Completo | Confidencial |
| 3.- Realizar um Workshop de "Prevenção de Acidentes" para Força de Vendas através de teleconferência e apresentação para administrativos. | Anual | Confidencial | abr-17 | Completo | Confidencial |
| 4.- Engajar gerência de Força de Vendas para serem replicadores de conhecimento relacionados à Fleet Safety | Anual | Confidencial | abr-17 | Não Iniciado | Plano de ação em desenvolvimento |
| 5.- Apresentar nas Convenções das equipes de vendas (incluindo simuladores de reação, envio de mensagens, simuladores de velocidade, efeitos do álcool, etc.) | Anual | Confidencial | abr-17 | Completo | Confidencial |
| Avaliação dos dados do sistema VRM (Fases, condutores de risco, one to one) | | | | | |
| 1.- Monitorar a participação dos condutores no sistema VRM | Mensal | Confidencial | jun-17 | Não Iniciado | Confidencial |
| 2.- Manter comunicação contínua com os gerentes | Trimestral | Confidencial | abr-17 | Não Iniciado | Confidencial |
| 3.- Coordenar a continuidade das mensagens para os condutores | Trimestral | Confidencial | abr-17 | Não Iniciado | Confidencial |
| 4.- Gerenciar o status do risco dos condutores (baixo, médio, alto) | Anual | Confidencial | jun-17 | Não Iniciado | Confidencial |
| 5.- Treinar os gerentes nas sessões "one to one" para gerentes | Anual | Confidencial | jun-17 | Não Iniciado | Confidencial |
| 6.- Follow up da conclusão das sessões de one to one para gerentes | Anual | Confidencial | jun-17 | Não Iniciado | Confidencial |
| Treinamento para novos condutores | | | | | |
| 1.- Trabalhar em conjunto com RH ou área de treinamento para distribuir a informação para novos condutores | Anual | Confidencial | mar-17 | Completo | Confidencial |
| 2.- Realizar workshop presencial para novos condutores. | Trimestral | Confidencial | mar-17 | Não Iniciado | Plano de ação em desenvolvimento |
| 3.- Garantir que todos assinem o Termo de aceite da Política de Segurança de Frota | Mensal | Confidencial | mai-17 | Completo | Confidencial |
| 4.- Criar material gráfico para entrega a novos motoristas | Mensal | Confidencial | jan-17 | Não Iniciado | Plano de ação em desenvolvimento |
| Implementação de programa de Reconhecimento e Penalidades | | | | | |
| 1.- Propor um Programa de Reconhecimento: | | | | | |
| a) Bônus para condutores que não se envolverem em acidentes, a aprovar. | Anual | Confidencial | mai-17 | Não Iniciado | Confidencial |
| b) Reduzir descontos, a aprovar. | Anual | Confidencial | mai-17 | Não Iniciado | Confidencial |
| c) Entregar nas Convenções de Vendas os Certificados de "Melhores Condutores" | Anual | Confidencial | dez-17 | Não Iniciado | Confidencial |
| 2.- Plano de Ação para Condutores de Risco: | | | | | |
| a) Realizar treinamento dos condutores de Alto Risco com empresa externa especializada, a aprovar | Anual | Confidencial | dez-17 | Não Iniciado | Confidencial |
| Responsabilidade da Liderança | | | | | |
| 1.- Garantir engajamento total da liderança para o programa. | Anual | Confidencial | jan-17 | Completo | Confidencial |
| 2.- Endossar e promover para garantir o sucesso do programa. | Anual | Confidencial | jan-17 | Em andamento | Confidencial |
| 3.- O presidente local deverá assumir responsabilidade em relação aos objetivos do programa. | Anual | Confidencial | jan-17 | Completo | Confidencial |
| Dashboards - Feedback | | | | | |
| 1.- Criar um dashboard de resultados trimestrais para divulgação e acompanhamento da liderança | Trimestral | Confidencial | jan-17 | Completo | Confidencial |
| 2.- Criar follow up do plano de ação | Trimestral | Confidencial | jan-17 | Completo | Confidencial |
| 3.- Agendar reuniões trimestrais ou semestrais com a alta direção da empresa para acompanhar os resultados, incluindo o comitê de segurança de Frota | Trimestral | Confidencial | jan-17 | Em andamento | Confidencial |

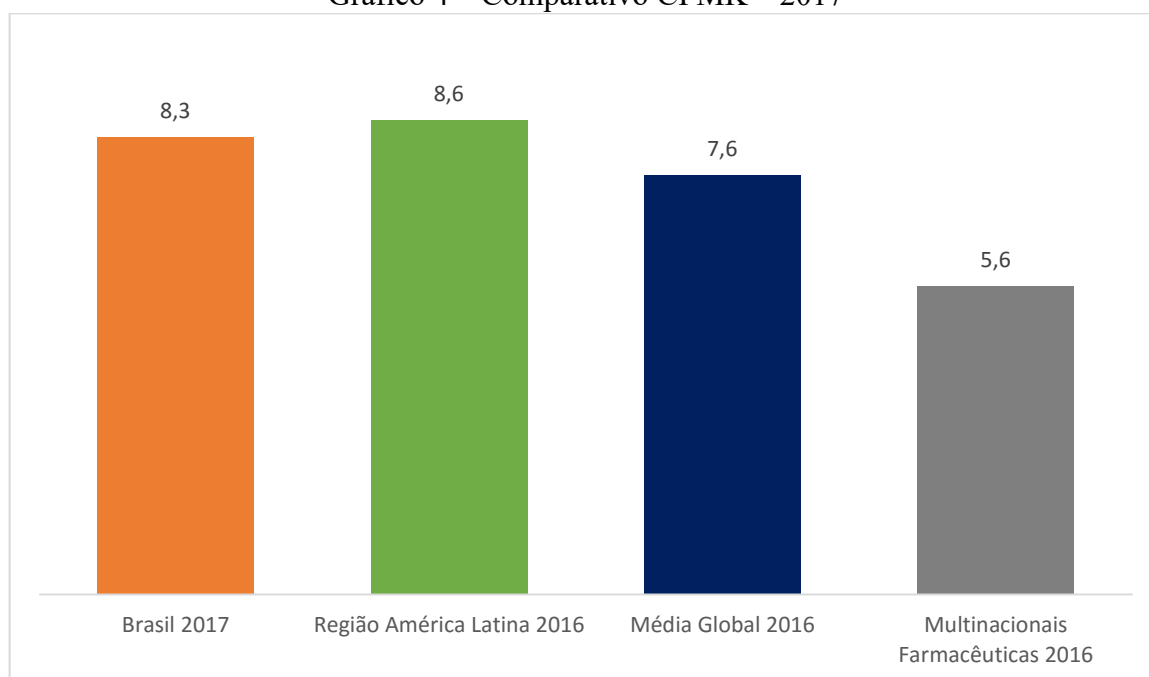
Fonte: arquivo pessoal

5.1.2.2 Resultados de colisões 2017

Durante o ano de 2017 as colisões reduziram em mais de 50%, sendo registrados 189 colisões (33% estacionando veículo, 17% colisão traseira em objeto parado, 12% colisão traseira em outro veículo, 12% colisão lateral), a quilometragem da frota aumentou aproximadamente 10%, totalizando 15.471.724 quilômetros, com total de 1098 veículos, o CPMK reduziu cerca de 55%, caindo de 18,76 para 8,33, superando a meta de redução de 30% (Gráfico 4).

Não foram divulgados os resultados de CPMK de 2017 da américa latina, da média global e de outras multinacionais até a finalização desse estudo, mas é possível compará-lo com os resultados identificados no último ano, garantindo que os resultados do Brasil estão próximos à realidade global e que as ações tomadas pelo comitê de segurança de frota foram efetivas.

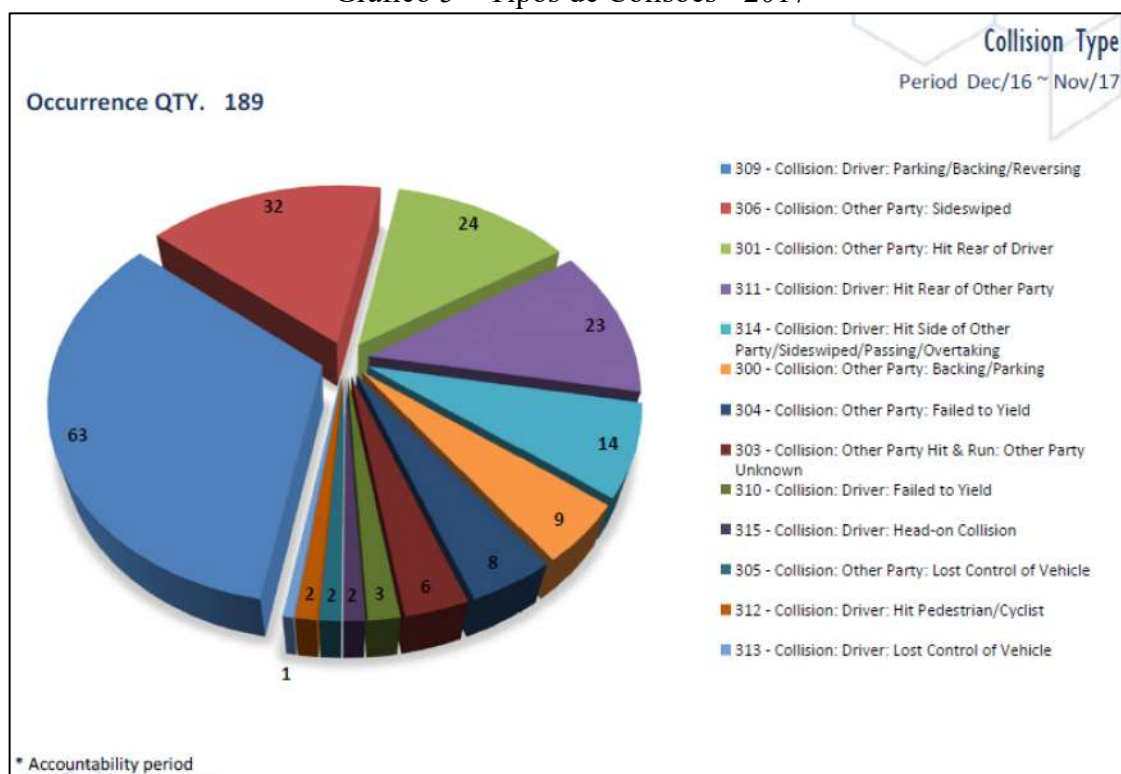
Gráfico 4 – Comparativo CPMK – 2017



Fonte: arquivo pessoal

Apesar da redução expressiva do total de colisões, foi verificado que os tipos de colisões mais frequentes ainda são os mesmos (estacionando veículo e colisão traseira em objeto parado).

Gráfico 5 – Tipos de Colisões - 2017

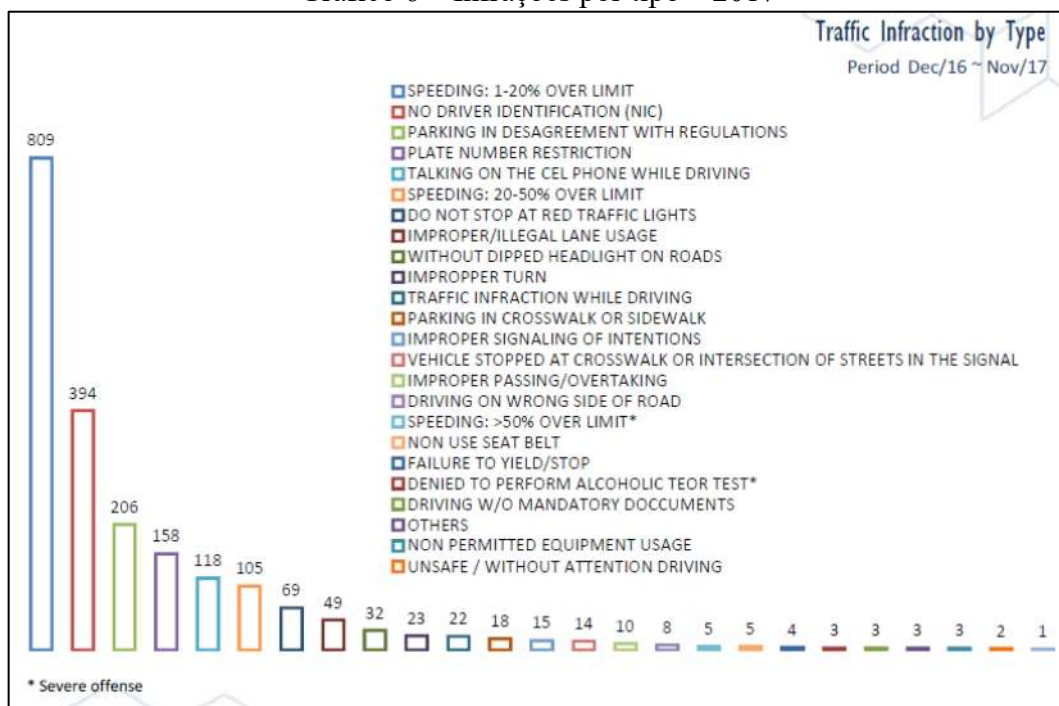


Fonte: arquivo pessoal

5.1.2.3 Resultados de infrações 2017

No ano de 2017 foram registradas 2079 infrações de trânsito (38% excesso de velocidade, 18% sem identificação de condutor, 9% estacionamento em local proibido, 7% transitar com numeração de placa em área de rodízio, 5% uso de celular ao conduzir). De acordo com o Gráfico 6 é possível identificar as infrações mais recorrentes.

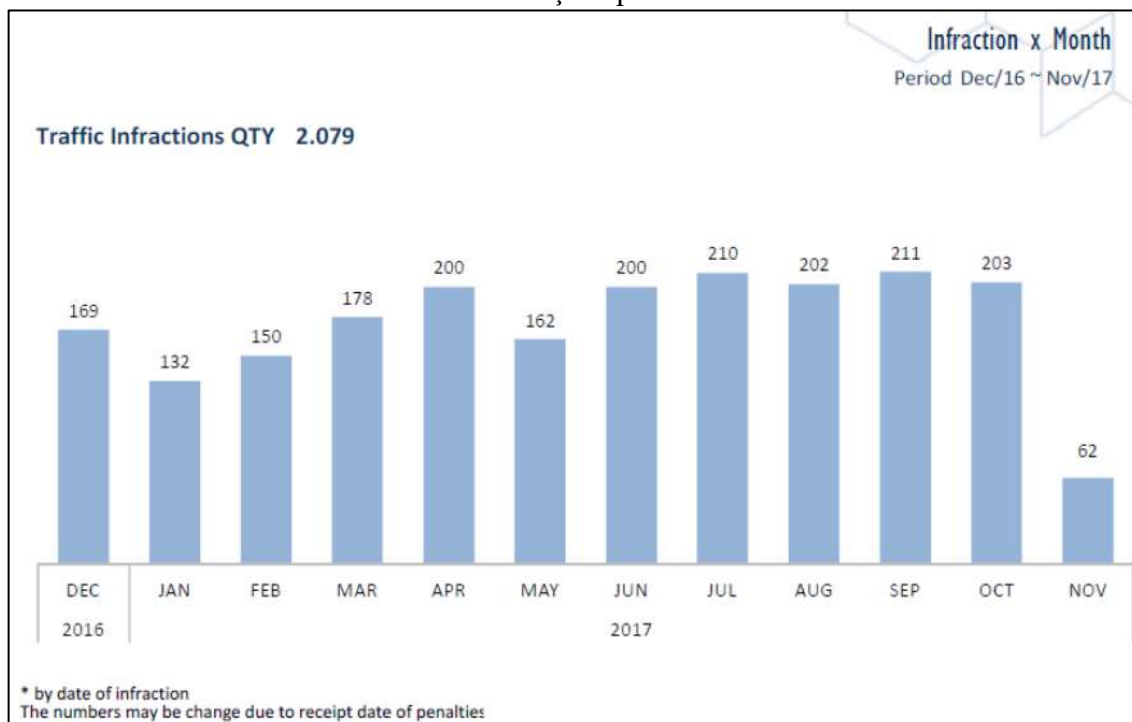
Gráfico 6 – Infrações por tipo – 2017



Fonte: arquivo pessoal

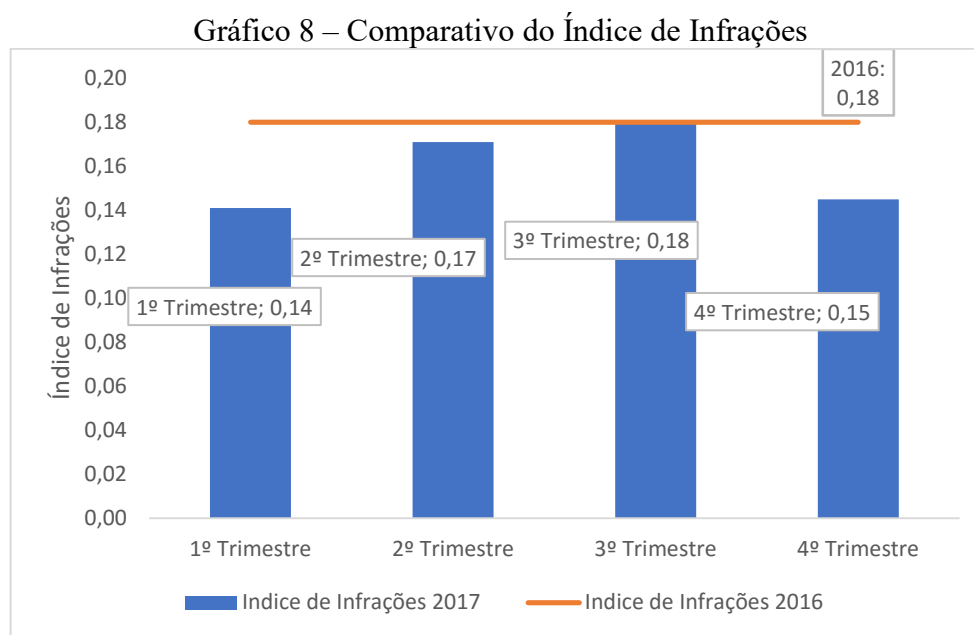
O aumento de 6,8% em números absolutos é decorrente do aumento da frota em mais de 22% durante o período. O índice de infrações, por sua vez, reduziu de 0,180 para 0,158 em 2017 (redução de 12,5%).

Gráfico 7 – Infrações por mês – 2017



Fonte: arquivo pessoal

Para avaliar se as ações do comitê de segurança de frota foram efetivas, realizamos o comparativo do índice de infrações do ano de 2016 com cada trimestre de 2017, e observou-se que as infrações estavam em crescimento, porém, no último trimestre houve uma queda importante, coincidindo com o período de aplicação das ações disciplinares e comunicados envolvendo a liderança relacionados com os tipos de infrações mais comuns.



Fonte: arquivo pessoal

5.2 ACT - ANÁLISE DOS RESULTADOS

O comitê de segurança de frotas avaliou os resultados de 2017 para posterior apresentação para a alta direção da empresa foco desse trabalho, cujo Sistema de Gestão de Segurança de Frota evoluiu no período avaliado, resultado demonstrado através da autoavaliação com resultados que partiram de 26% do total de ações propostas concluídas para um percentual de 77%, contudo, existem aspectos importantes que foram inseridos no planejamento e que não foram executados, como o sistema de registro de informações dos condutores, que poderia auxiliar no detalhamento e cruzamento de informações referentes a infrações e colisões registradas, facilitando a identificação de trabalhadores que continuam conduzindo os veículos de forma imprudente para que ações pontuais pudessem ser tomadas pelo comitê de segurança de frota. Outro programa não executado conforme o planejamento foi o de

reconhecimento e penalidades, que possibilitaria a aplicação de diferentes tipos de ações disciplinares pelo sistema de gestão atual.

A redução de 55% do CPMK é um resultado importante, porém, não foi possível comparar os resultados com outros países, regiões ou o mercado farmacêutico em geral, embora a queda seja expressiva, o índice continua elevado comparando com dados de 2016, as campanhas de redução de colisões durante o estacionamento ou colisão traseira em objeto parado não demonstraram ser eficazes, pois percentualmente aumentaram, demonstrando que ações diferentes das apresentadas nesse trabalho devem ser implantadas para reduzir esse tipo de ocorrência.

O índice de infrações também apresentou queda, porém, assim como ocorreu com os dados de colisões, foi identificado aumento nos tipos mais comuns de infrações identificadas, demonstrando que o comportamento do condutor não mudou significativamente.

O registro de 394 infrações sem a identificação do condutor, mesmo sendo um requisito exigido pela política de segurança de frota é um fator importante para ser avaliado, pois pode ocasionar em avaliação incorreta dos dados. O sistema global de controle e registro de infrações não foi utilizado para a realização desse estudo, porém, poderia representar uma ferramenta importante de análise de dados para facilitar a tomada de decisões pelo comitê de segurança de frota.

As ações determinadas pelo comitê de segurança de frota devem prosseguir com o objetivo de superar os desafios apresentados em 2017 e continuar a apresentar resultados satisfatórios para melhorar a performance da empresa frente aos resultados de outras empresas similares, além disso, o principal objetivo do Sistema de Gestão de Segurança de Frota é a mudança de comportamento dos trabalhadores para que o sistema atinja a maturidade de nível Independente, fazendo com que as atitudes seguras sejam práticas diárias e não com receio de represarias da liderança e problemas em sua performance profissional.

REFERÊNCIAS

Organização Mundial da Saúde, Relatório Global sobre o estado da segurança viária 2015. Genebra, Suíça. OMS, 2015. Disponível em <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS_2015_POR.pdf?ua=1>. Acesso em: 24 fev. 2018.

Organização Pan-Americana de Saúde, Segurança no trânsito nas Américas 2016. Washington, Estados Unidos. OPAS, 2016. ISBN 978-92-75-71912-1. Disponível em <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Road_Safety_PAHO_Portuguese.pdf?ua=1>. Acesso em: 24 fev. 2018.

BASTOS, JORGE, Atualização do custo total dos acidentes de trânsito no Brasil. Brasília, Brasil. Observatório Nacional de Segurança Viária. Disponível em <http://iris.onsv.org.br/iris-beta/downloads/Atualizacao_Custos_20150416-2.pdf>. Acesso em: 23 fev. 2018.

Ministério da Previdência Social, AEAT InfoLogo Base de Dados Históricos de Acidentes de Trabalho. Brasília, Brasil. AEAT 2015. Disponível em <<http://www3.dataprev.gov.br/aeat/>>. Acesso em 24 fev. 2018.

Maio Amarelo – Atenção pela Vida. Disponível em <<http://maioamarelo.com/>>. Acesso em 20 fev. 2018.