

## Acidente de trajeto no Brasil e suas implicações

*Path accident in Brazil and its implications*



### **Régis Marcelo Pereira**

Discente do curso de Pós-graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho pelo Centro Universitário de Patos de Minas (UNIPAM). e-mail: [regis\\_mp@live.com](mailto:regis_mp@live.com)

### **Sheilla Pereira Vieira**

Mestre em Estruturas e Construção Civil pela Universidade de Brasília. Docente do Centro Universitário de Patos de Minas (UNIPAM). e-mail: [sheilapv@unipam.edu.br](mailto:sheilapv@unipam.edu.br)

---

**RESUMO:** O objetivo deste estudo é esclarecer informações sobre o acidente de trajeto e suas implicações, no que diz respeito à sua caracterização, às responsabilidades do empregador e aos direitos do acidentado, utilizando como base leis brasileiras e normas técnicas, além de identificar as causas e apontar meios preventivos para a redução desses incidentes. Neste trabalho serão apresentadas estatísticas relacionadas aos acidentes de trajeto no Brasil, no período compreendido entre 2011-2013 (dados mais recentes disponíveis no site da Previdência Social), a fim de identificar os indivíduos mais susceptíveis, a partir de características como estado/ região em que sofreram os acidentes, faixa etária em que se encontram e o seu gênero. Diante disso, a região Sudeste apresenta os piores índices entre as regiões, totalizando 390.111 acidentes de percurso em 2013 (57,74%); dos estados, São Paulo registrou 44.030 (39,45%); a faixa etária se encontra entre 25 a 29 anos, somando 22.123 incidentes (19,82%), e por último, foi constatado que os homens sofrem mais acidentes no caminho da residência para o trabalho ou vice-versa, 69.424 (62%). Pelo fato de esses acidentes ocorrerem fora do ambiente de trabalho, existe maior dificuldade das empresas em adotar padrões de segurança e prevenção eficientes, no entanto, a conscientização dos trabalhadores é fundamental. A inclusão de educação de trânsito no Diálogo Diário de Segurança (DDS) e em programas como a Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (SIPAT) têm grande importância para minimizá-los.

**PALAVRAS-CHAVE:** Acidente de trajeto. Acidente de trabalho.

**ABSTRACT:** The objective of this search is to clarify information about the path accident and its implications with regard to its characterization, the employer's responsibilities, rugged rights, using as a basis Brazilian laws and technical standards, and to identify the causes and point preventive measures to reduce these incidents. In this study will be presented statistics related to path accidents in Brazil, in the period 2011-2013 (latest data available on the Social Security website) in order to identify more susceptible individuals, from features

such as state/ region where they suffered accidents, their ages and gender. Thus, the Southeast has the worst rates among regions, totalizing 390,111 path accidents in 2013 (57.74%); among the states, São Paulo recorded 44,030 (39.45%); the age between 25 to 29 years, adding 22,123 incidents (19.82%), and finally, it was found that men suffer more accidents on the road from home to work or vice versa, 69,424 (62%). Because these accidents occur outside the workplace, there is a greater difficulty for companies to adopt efficient safety and prevention standards, however, the awareness of workers is of key importance. The inclusion of traffic education in the Daily Dialogue of Security (DDS) and programs such as the Internal Week for Prevention of Work Accidents (SIPAT) are very important to minimize them.

**KEYWORDS:** Path accident. Work accident.

---

## 1. INTRODUÇÃO

O acidente de trajeto é atualmente o principal responsável pelo aumento nas estatísticas de acidentes de trabalho no Brasil. Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI, 2016), os acidentes sofridos pelos trabalhadores no caminho da residência-trabalho ou vice-versa, subiram 41,2% (em números, subiram de 79 mil para 111,6 mil), entre 2007 a 2013. E já correspondem por 20% das Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT) registradas no país. A CNI (2016) completa que na indústria, os acidentes de trajeto também aumentaram 42% no mesmo período, chegando a 35,2 mil ocorrências.

De acordo com Vasconcellos (2011), mais de um terço dos acidentes de trânsito ocorridos no Brasil em 2010 foram caracterizados como acidentes de trajeto, ou seja, das 252 mil pessoas acidentadas no trânsito, 94.789 correspondem a vítimas de acidentes de trajeto, segundo os registros da Previdência Social. Além disso, o Sindicato das Seguradoras de Santa Catarina (SINDSEG-SC, 2013) reforça que os acidentes de percurso afastam mais trabalhadores do que os acontecimentos fortuitos dentro das empresas.

Diante desses problemas, há um crescente interesse em reduzir o número de acidentes de percurso. Para Mônica Messenberg, diretora de relações institucionais do CNI, 2016), os dados são preocupantes, e são enormes os desafios para se implantar programas de prevenção, segurança e saúde dentro das empresas, visto que os acidentes ocorrem fora do local de trabalho.

O objetivo deste trabalho é apresentar informações sobre o acidente de trajeto e suas implicações, entre os anos de 2011 a 2013 no Brasil. Será necessário verificar a sua caracterização, as responsabilidades do empregador, os direitos do acidentado, utilizando como base leis brasileiras e normas técnicas, identificando os indivíduos mais propensos a sofrer acidentes de percurso, detectando as causas e apontando medidas para a redução desses incidentes.

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1. DEFINIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO ACIDENTE DE TRAJETO

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), por meio da NBR 14280: 2001, define o acidente de trajeto ou percurso como aquele que o empregado sofre no percurso da casa para o trabalho ou no trajeto inverso, independentemente do meio de locomoção, contanto que não ocorra interrupção nem mudança de rota por motivo não relacionado ao trabalho, “provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a perda ou redução (permanente ou temporária) da capacidade para o trabalho ou, em último caso, a morte” (artigo da Lei nº 6367, de 19 de outubro 1976).

De acordo com o artigo 21, inciso IV, letra “d” da lei nº 8.213/91, o acidente de trajeto é equiparado ao acidente de trabalho no que diz respeito a benefícios e estabilidade acidentária, mas devem ser observados alguns detalhes para a sua caracterização. Conforme cita a ABNT NBR 14280, o tempo de percurso gasto pelo trabalhador e o caminho percorrido não precisam necessariamente ser os mais curtos, no entanto, devem ser compatíveis com o meio de transporte utilizado para se chegar até o local de refeição, residência ou trabalho, na sua trajetória habitual. O artigo 21, inciso IV, letra “c” da lei nº 8.213/91 ainda reitera que acidentes ocorridos em viagens a serviço da empresa, inclusive para estudo quando custeados pelo empregador para capacitação profissional, também se enquadram.

Além disso, Soares (2008) complementa que, em caso de atropelamento ou assalto no trajeto, também se caracteriza acidente de trajeto, “mas se há um desentendimento com alguma pessoa por divergências pessoais e o trabalhador sofre lesões corporais por isso, não se caracterizará acidente de trajeto, sendo assim não estará amparado pela lei acidentária” (SOARES, 2008, p. 39).

### 2.2. RESPONSABILIDADES DO EMPREGADOR E DIREITOS DO ACIDENTADO

Como o acidente de trajeto é equiparado ao acidente de trabalho, no artigo 22 da lei 8.291/91 é destacada a obrigatoriedade do preenchimento e da emissão da Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT) à Previdência Social por parte do empregador, nas primeiras 24 horas após o acidente, ficando sujeito a multa, caso não cumpra o prazo previsto. Assegura-se assim que seu empregado, em caso de afastamento, tenha direito de receber o benefício previdenciário de auxílio-doença acidentário, pago pelo Instituto Nacional de Seguro Social (INSS). O artigo 118 da lei 8.213/91 ressalta também a garantia de estabilidade do acidentado em manter-se no emprego por doze meses, ao término desse auxílio (desde que o mesmo tenha ficado mais de 15 dias afastado).

Ainda segundo a Previdência Social (2013), no caso de a empresa não elaborar o registro da CAT, o próprio trabalhador, o dependente, a entidade sindical, o médico ou a autoridade pública podem fazê-lo a qualquer momento, não isentando o empregador de multa.

De acordo com o Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN-MG, 2016), toda pessoa que sofre um acidente envolvendo veículos automotores (seja motorista, passageiro do veículo ou pedestre) tem direito de receber indenização, seja por morte, invalidez permanente ou reembolso de despesas médicas (devidamente comprovadas), independentemente de quem seja o culpado, pagamento que é efetuado pelo seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).

Logo, o acidente de trajeto não gera indenização para o empregador, e sua responsabilidade se resume a emitir a CAT e respeitar o período de estabilidade do funcionário nos doze meses seguintes ao retorno para o trabalho.

### 2.3. ACIDENTES DE TRAJETO E SUAS PRINCIPAIS CAUSAS

A Assessoria e Segurança do Trabalho (AST, 2016) reforça que o acidente de percurso pode ocorrer na utilização de veículos particulares do funcionário (automóveis, motocicletas e bicicletas), assim como no transporte coletivo (ônibus, bonde, metrô ou trem) ou em transportes fornecidos pela empresa, como veículos ou ônibus fretados. O órgão informa ainda que os acidentes de trajeto mais comuns são quedas, torções, contusões, atropelamentos e colisões. A AST (2016) ainda menciona atitudes e comportamentos das pessoas como sendo as principais causas destes, tais como ingestão de álcool, desatenção, desobediência às leis de trânsito, negligência e imprudência.

Já para a Confederação Nacional dos Trabalhadores no Ramo Químico (CNTQ, 2015), o aumento na frota de veículos e o local de trabalho, que tem ficado cada vez mais longe de casa, são motivos para o agravamento desse quadro.

De acordo com Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV, 2015), 90% dos acidentes de trânsito ocorrem devido a falhas humanas, 5% por falhas mecânicas (podem ser caracterizadas como humanas também, visto que é responsabilidade do condutor cuidar das manutenções preventivas e corretivas do veículo) e 5% pelo fator via, que tem relação com os problemas que esta apresenta no que diz respeito a sinalização, conservação e projeto mal elaborado.

### 2.4. MEIOS DE PREVENÇÃO

O sindicato das Seguradoras de Santa Catarina (SINDSEG-SC, 2013) releva a importância da inclusão da educação para trânsito nos programas de prevenção da empresa, inclusive na SIPAT e no DDS, a fim de conscientizar os trabalhadores dos riscos que os cercam no caminho da casa para o trabalho e vice-versa, haja vista que esses são os maiores causadores de afastamentos nas empresas. A Norma Regulamentadora 5 (NR-5), por meio da letra “o” do item 5.16, cita que é atribuição da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) promover a SIPAT anualmente, juntamente com o Serviço Especializado de Segurança e em Medicina do Trabalho (SESMT).

“Vale destacar que os acidentes não ocorrem por acaso, por mais que a

palavra queira traduzir e os condutores se eximirem da responsabilidade. Mortes por acidentes são consideradas pela Organização Mundial de Saúde como mortes evitáveis” (OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA, 2015). Para evitar acidentes de trajeto é necessário o empenho de todas as pessoas, porque um ato inseguro de um coloca em risco outros indivíduos. Seguem abaixo algumas medidas preventivas fornecidas pelo SINDSEG-SC (2013) e pela AST (2016), que corroboram as regras de trânsito, e cujo objetivo é desenvolver o bom senso e o respeito dos usuários, consequentemente evitando acidentes:

TABELA 1. Medidas preventivas para o acidente de trajeto

Pedestres	<p>Respeite os semáforos.</p> <p>Espere na calçada até que a via esteja livre. Certifique-se de que não venha nenhum veículo antes de atravessá-la.</p> <p>Ao cruzar uma rua com veículos estacionados, tenha em mente que eles dificultam o seu campo visual e o do motorista.</p> <p>Respeite sempre as barreiras ou sinais de passagem de nível. Não confie nem na sua vista (pode ser que se engane com a distância ou com a velocidade do veículo) nem nas suas pernas. A lei não ampara a imprudência.</p> <p>Nunca suba em um veículo em movimento.</p> <p>Não caminhe por atalhos em más condições, nem circule por locais onde exista o risco de queda de objetos.</p> <p>O trajeto de casa para o trabalho deve realizar-se sempre pelo mesmo caminho ou pelo mais seguro.</p> <p>Atravesse somente pelas faixas de pedestre; caso não existam, procure atravessar próximo de esquinas, onde os motoristas reduzem a velocidade.</p> <p>Caminhe sempre pelas calçadas e cuidado com as calçadas em mal estado de conservação ou com desnível.</p> <p>Não tente subir em um veículo de transporte público (ônibus, lotação, metrô ou trem) que esteja excessivamente cheio. Espere o próximo.</p> <p>Mulheres devem evitar utilizar saltos muito altos, pois predispõem a quedas e torções.</p>
Ciclistas	<p>Procure utilizar as vias específicas de trânsito para bicicletas (ciclovias, ciclo-faixas, calçadas compartilhadas, etc.)</p> <p>Se existem vários ciclistas, eles devem ir um atrás do outro.</p> <p>Nunca ande a reboque de qualquer outro veículo.</p> <p>Conserve em boas condições os freios, as luzes e os pneus.</p> <p>Pela noite você deve ver e ser visto (luz branca ou amarela na parte dianteira e vermelha na parte traseira, podendo substituir esta por uma fita refletora).</p> <p>É perigoso levar pessoas, cargas ou objetos que impeçam sua visão ou conduzir a bicicleta segurando-o com uma das mãos.</p> <p>Indique com antecipação qualquer mudança de direção que vá fazer.</p> <p>Obedeça às indicações dos semáforos e às demais sinalizações das vias.</p> <p>Assim como os demais motoristas, não beba antes de guiar a bicicleta.</p>

- Motociclistas** Se dirigir ou andar numa motocicleta, proteja-se com capacete. Verifique continuamente os freios, a direção, as luzes, as rodas, etc. Do bom funcionamento do veículo depende a vida do condutor (a) e a dos demais.
- Planeje seu itinerário e saia com tempo suficiente. A pressa é inimiga do condutor.
- Sinalize as manobras que vai realizar e nunca ultrapasse pela direita
- Conduza sempre em linha reta, sem ficar “costurando”.
- Cuidado com pedestres. Lembre-se de que o pedestre tem prioridade no trânsito urbano. Seja cordial e tenha cuidado com os pedestres desatentos, principalmente crianças e idosos.
- Reduza a velocidade. Quanto menor a velocidade, maior será o tempo disponível para lidar com o perigo de uma condição adversa ou situações inesperadas, como mudança súbita de trajetória de outro veículo.
- Ao pilotar à noite, use roupas claras e com materiais refletivos. Se estiver em rodovia, ligue o pisca-alerta; mantenha uma distância segura dos veículos à frente (cerca de cinco metros) principalmente em avenidas e rodovias.
- Motoristas** Nos cruzamentos sem boa visibilidade, ainda que tenha preferência de passagem, reduza a velocidade e cruze com cuidado. Deve-se levar em conta as possíveis imprudências dos demais motoristas.
- Ao estacionar o veículo ou abrir a porta oposta à calçada, observe condutor ou passageiro, se estão passando pedestres, veículos ou “motos”. É obrigação de todos conhecer as sinalizações e cumpri-las.
- Ceda a ultrapassagem a veículos com velocidade maior que a sua, ou sempre que outro condutor pedir passagem.
- Participe de cursos de direção defensiva. Esses cursos podem incluir aulas práticas de verificação de hábitos e habilidades.
- Utilize o cinto de segurança.
- Nunca dirija alcoolizado.
- Respeite os limites de velocidade da via e lembre-se também que o limite dependerá, entre outras coisas: a) das condições meteorológicas; b) das condições físicas e psíquicas próprias; e c) do estado do veículo e das ruas, avenidas e estradas.
- Evite fumar enquanto dirige e não fale ao celular. Essas distrações podem causar acidentes.

**Fonte:** Adaptado de SINDSEG-SC (2013) e AST (2016)

### 3. MATERIAIS E MÉTODOS

A metodologia aplicada para esse trabalho foi baseada em 3 fases:

*Exploratória:* Utilizando os levantamentos bibliográficos/webgráficos feitos através de pesquisas em normas técnicas, leis, reportagens de jornais, artigos e sites.

*Descritiva:* Foi realizado um estudo a respeito dos acidentes de trajeto no Brasil, no

período situado entre os anos 2011-2013 (dados mais recentes disponíveis), buscando associar tais dados com o conteúdo bibliográfico. Para facilitar o entendimento sobre o assunto, foram feitos gráficos e análises dos resultados obtidos. Algumas características pesquisadas: faixa etária, gênero (masculino ou feminino), estado e região em que ocorreram os acidentes. Também foi verificada a quantidade de acidentes de trabalho sem preenchimento/emissão de CAT.

*Explicativa:* Foram apontados alguns motivos que justificam as estatísticas em estudo, como, por exemplo, o aumento no número de acidentes de trajeto. Em alguns casos, foram indicadas medidas que poderiam ser tomadas a fim de contribuir para a redução desses incidentes.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Foram utilizados anuários estatísticos de acidentes do trabalho, disponibilizados no site da Previdência Social, com dados dos anos de 2011 a 2013. Algumas adaptações foram feitas no sentido de isolar os dados relacionados aos acidentes de trajeto, para se fazer algumas comparações e análises, além de representações gráficas para uma melhor assimilação dos resultados.

##### 4.1. RELAÇÃO ENTRE ACIDENTES DE TRABALHO E ACIDENTES DE TRAJETO

Através dos dados obtidos no site da Previdência Social (2013), observa-se que no Brasil o número total de acidentes de trabalho no ano de 2013 foi de 717.911 (queda de 7,24% em relação ao ano anterior). No entanto, nesse mesmo ano foram registrados 111.601 acidentes de trajeto (alta de 8,31%), atingindo a sua pior marca da história. Os motivos incluem:

- A frota de veículos que não para de crescer. Segundo o site da *Globo* (2014), em 2013, chegava aos 45,4 milhões de automóveis (um automóvel para cada 4,4 habitantes) e 18,1 milhões de motocicletas (uma para cada 11 habitantes).
- “A distância cada vez maior entre os trabalhadores e seus locais de trabalho e a utilização de motos como meio de transporte. A maioria desses acidentes diz respeito à utilização de motocicletas” (CNTQ, 2015).
- Para o SINDSEG-SC (2013), o comportamento e as atitudes imprudentes das pessoas são as principais causas de acidentes de percurso, independentemente do veículo que esteja sendo utilizado ou mesmo se se trata de pedestre.
- O crescimento do número de trabalhadores que foi de 47.458.712 para 48.948.434 (alta de 3,14%), conforme dados da RAIS-TEM por Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese, 2014).

As soluções incluem as seguintes possibilidades:

- Nas grandes cidades, onde o trânsito é intenso, estimular a utilização dos transportes públicos é uma boa alternativa. Para Raia Jr. (2006), esses transportes são considerados os mais seguros. No entanto, seriam necessárias melhorias na

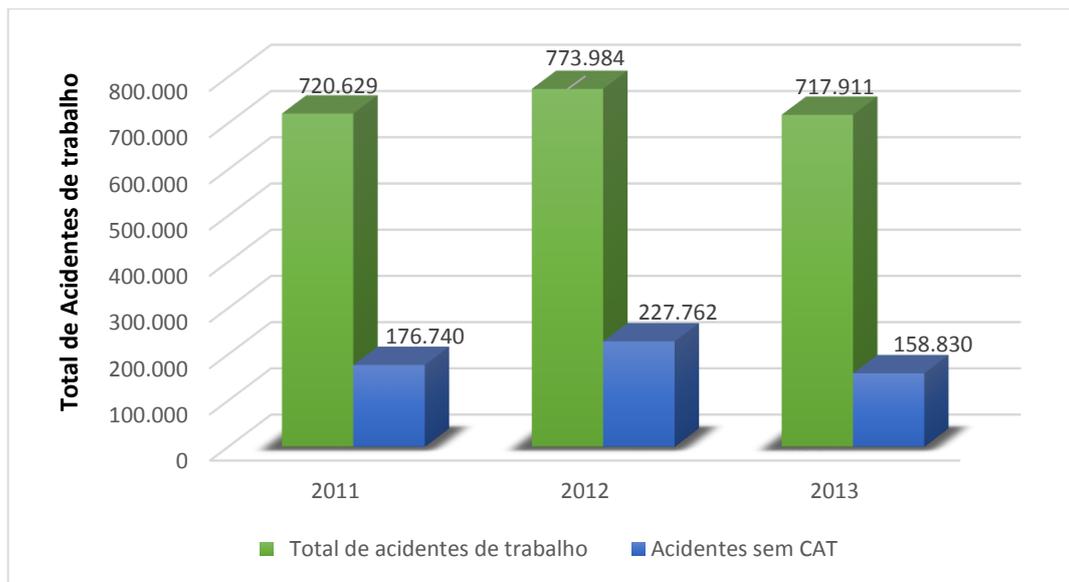
qualidade do transporte e das vias para atender a população com conforto e segurança.

- Maior fiscalização dos órgãos reguladores de trânsito.
- Conscientização dos trabalhadores sobre os riscos que os envolvem no trajeto de casa para o trabalho e do trabalho para casa.

#### 4.2. ACIDENTES DE TRABALHO SEM REGISTRO DE CAT (2011-2013)

Embora todos os acidentes de trabalho ou de trajeto e doenças ocupacionais devam obrigatoriamente ser comunicados através da Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT), mesmo que não gere afastamento, no período analisado houve uma grande negligência nesse aspecto, especialmente no ano de 2012, no qual 227.762 acidentes não foram informados, representando 29,43% dos acontecimentos totais daquele ano, como visto no gráfico 1.

**GRÁFICO 1.** Acidentes de trabalho x acidentes de trabalho sem registro de CAT



Fonte: autoria própria, 2016

Alguns motivos para explicar a falta de preenchimento/emissão da CAT:

- Falta de informação por parte do funcionário ou do responsável da segurança na empresa, que considera a CAT necessária apenas em casos de afastamento (menos viável);
- Omissão e negligência da empresa. Para Freitas (2011), isso ocorre porque o número de acidente de trabalho no seu estabelecimento pode refletir na quantidade de impostos a serem pagos, determinados pelo Fator Acidentário de Prevenção.
- Falta de fiscalização dos órgãos públicos.

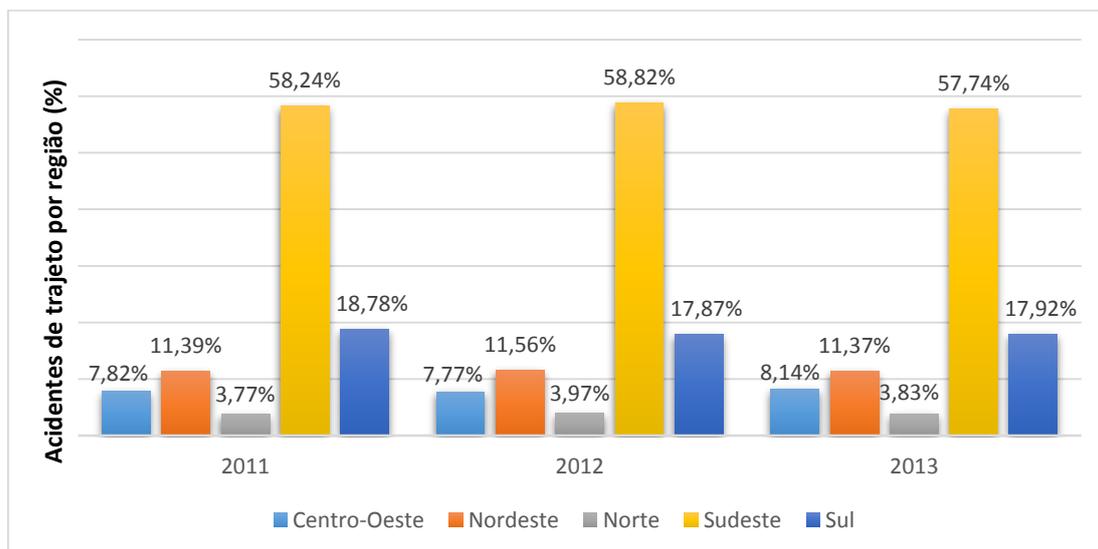
Algumas possíveis soluções:

- O Ministério do Trabalho deve aumentar a fiscalização e punir as empresas que não cumprirem com suas obrigações, além das multas que já são aplicadas.

#### 4.3. ACIDENTES DE TRAJETO POR REGIÃO DO BRASIL (2011-2013)

Nos anos 2011-2013 houve poucas variações no quadro de acidentes de trajeto nas regiões brasileiras. Dessa maneira, a região Sudeste apresenta disparadamente os maiores números de acidentes de percurso, somando 390.111 em 2013 (57,74% do total de acidentes com CAT), enquanto que a região Norte apresenta os valores mais baixos, sendo 31.275 (3,83% do total), como mostra o gráfico 2.

GRÁFICO 2. Evolução dos acidentes de trajeto nas regiões brasileiras, de 2011 a 2013



Fonte: autoria própria, 2016

Alguns motivos para o alto índice de acidentes de trajeto na região Sudeste:

Segundo o site da *Globo* (2014), das dez cidades com mais carro por habitante, nove estão na região Sudeste, enquanto que as motos somam 7,2 milhões (por volta de 41,4%) das 18,1 milhões. Além disso, o Portal Brasil (2016) cita a região Sudeste como a mais desenvolvida economicamente e industrialmente do país, por esse motivo, há uma maior concentração de trabalhadores formais. Associando essas variáveis com as atitudes imprudentes, existem maiores probabilidades de acontecer acidentes de trajeto nessa região.

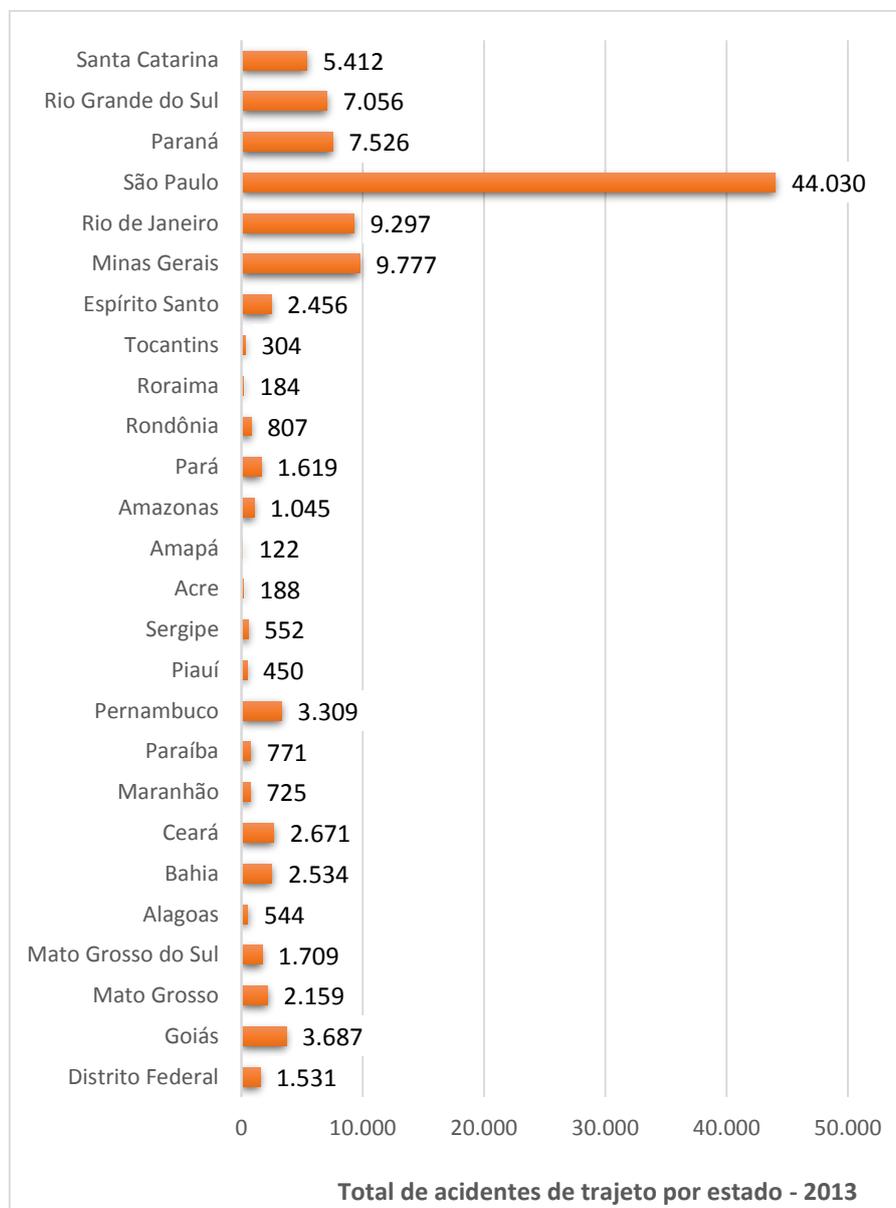
Raia Jr. (2006) ainda complementa que, em regiões mais ricas, os trabalhadores utilizam meios de transportes motorizados individuais e percorrem distâncias maiores até o local de trabalho, ficando expostos por um período maior de tempo nos seus trajetos de casa-trabalho.

## 4.4. ACIDENTE DE TRAJETO POR ESTADO BRASILEIRO (2013)

Analisando isoladamente os estados, apresentaram redução no número de acidentes de trajeto somente os estados da região Norte e Nordeste: Alagoas (de 567 em 2012 para 544 em 2013), Amapá (de 143 em 2012 para 122 em 2013) e a Bahia (de 2.831 em 2012 para 2.534 em 2013).

No ano de 2013, São Paulo liderou as estatísticas, com 44.030 acidentes registrados no Brasil (39,45%) e o estado do Amapá apresentou os menores índices, com 122 registros (0,14% do total). Dados evidenciados no gráfico 3.

GRÁFICO 3. Acidentes de trajeto por estado (2013)



Fonte: autoria própria, 2016

Motivos para o maior número de acidentes em São Paulo: Segundo o site *Proteção* (2015), em 2013, São Paulo computou o maior número de trabalhadores formais, total de 14.024.340, seguido por Minas Gerais 5.057.080 e Rio de Janeiro 4.586.790. Esse *ranking* se repetiu para os acidentes de trajeto. De acordo com o site da *Globo* (2014), no estado de São Paulo, 6,5 milhões de pessoas vão para o trabalho todo dia, para os mesmos destinos, de carro e na mesma hora, fora os demais veículos.

#### 4.5. ACIDENTE DE TRAJETO EM RELAÇÃO AO TOTAL DE ACIDENTES DO TRABALHO (COM CAT) – 2013

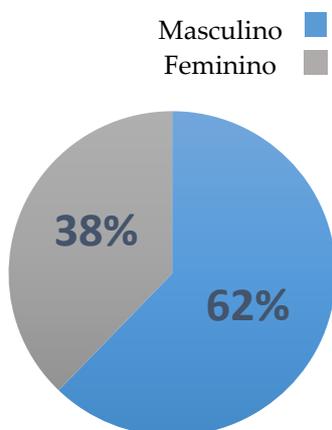
Quando avaliados o percentual de acidentes de trajeto em relação aos acidentes de trabalho com CAT emitidos (proporção), o estado de Roraima possui os piores indicadores, 184 de 556 (33,09%), ou seja, um em cada três acidentes de trabalho corresponde a acidente de trajeto, bem superior à média nacional (19,98%), que já é considerada elevada. Alagoas apresenta as menores taxas de acidente de trajeto, 544 de 4.332 (12,56%). Dados evidenciados no gráfico 4 (página seguinte).

Também foram utilizados os dados estatísticos fornecidos pela Previdência Social (2013) para identificar os trabalhadores que sofreram acidentes de percurso no Brasil, entre 2011 e 2013, através da faixa etária (idade) e gênero (masculino ou feminino).

#### 4.6. ACIDENTE DE TRAJETO POR GÊNERO

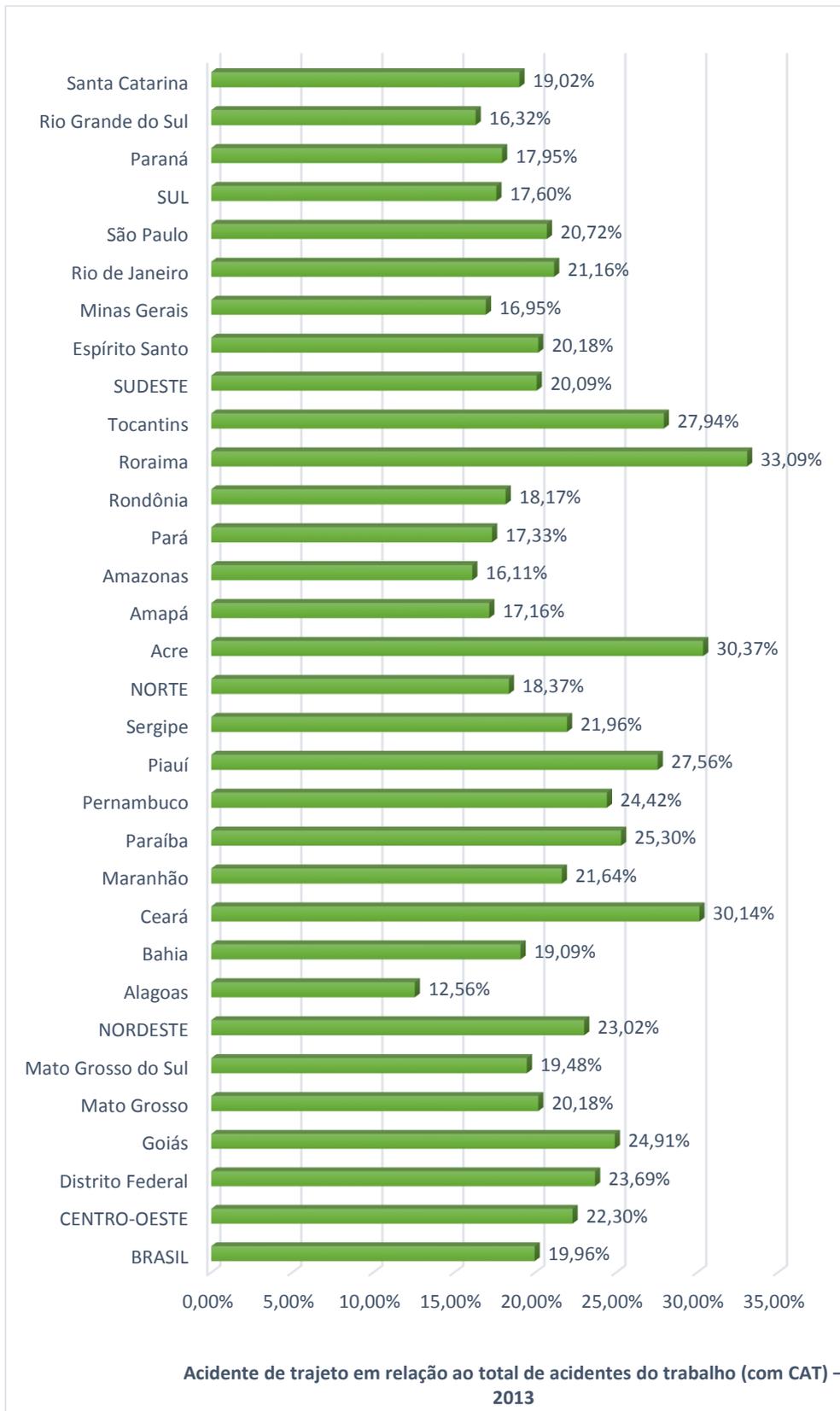
O número de acidentes sofridos tanto por homens quanto por mulheres tem subido nos últimos anos (2011-2013). No entanto, mantiveram na proporção de 62% para o gênero masculino e 38% para o gênero feminino, como mostra o gráfico 5, construído a partir dos dados de 2013 (mais recentes).

GRÁFICO 4. Acidente de trajeto por gênero (2013)



Fonte: autoria própria, 2016

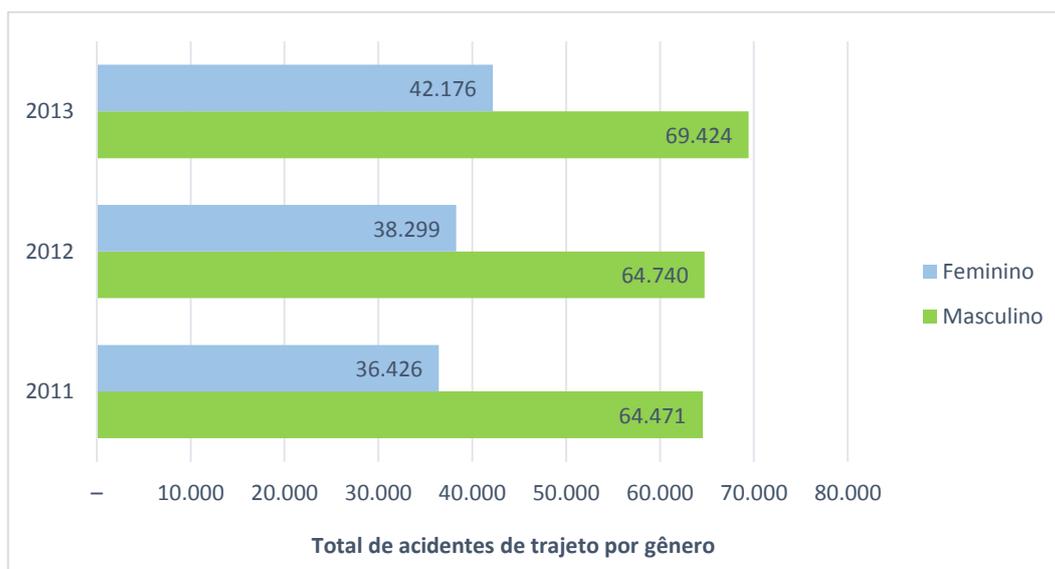
**GRÁFICO 5.** Percentual de acidentes de trajeto (2013)



Fonte: autoria própria, 2016

Em 2013, os homens sofreram 69.424 acidentes de percurso, enquanto que em 2011 foram 64.471, ou seja, houve aumento de 7,68%. Já para as mulheres, o número saltou de 36.426 para 42.176 (alta de 15,78%). Diante disso, nota-se que a taxa dos acidentes da residência/trabalho e trabalho/casa para mulheres foi duas vezes superior à dos homens.

GRÁFICO 6. Acidentes de trajeto por gênero – Brasil



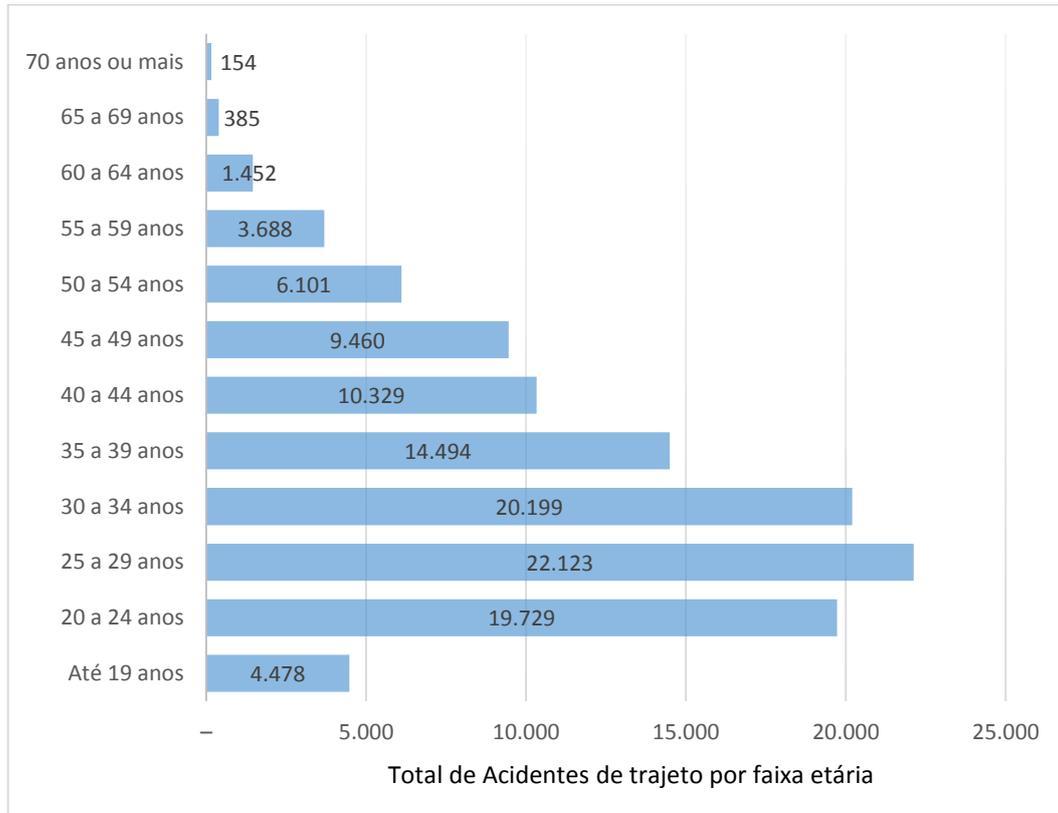
Fonte: autoria própria, 2016

#### 4.7. ACIDENTE DE TRAJETO POR IDADE

A partir dos dados fornecidos pela Previdência Social (2013), foi notado um crescimento no número de ocorrências para todas as idades, independentemente do gênero, quando comparado às estatísticas de 2013 com 2012. As faixas etárias mais susceptíveis a acidentes de trajeto no Brasil, foram entre 25 a 29 anos totalizando 22.123 acidentes (19,82%), logo depois, entre 30 a 34 anos com 20.199 (18,1%) e em seguida, as pessoas com faixa etária de 20 a 24 anos, apresentando 19.729 (17,68%). Juntas essas três faixas de idade foram responsáveis por mais da metade de todos acidentes de percurso ocorridos (55,6 %).

Os menores índices foram em trabalhadores com idade compreendida entre 65 a 69 anos (0,35%) e acima dos 70 anos (0,14%). Todos os resultados são evidenciados no gráfico 7.

GRÁFICO 7. Acidentes de trajeto por faixa etária – Brasil



Fonte: autoria própria, 2016

De acordo com o site *Portal Brasil* (2014), existe uma grande quantidade de idosos e jovens trabalhando na informalidade, por isso não é possível precisar esses números. Os idosos, na sua maioria, são aposentados e trabalham para obter um ganho extra (complemento de renda) ou até mesmo para socialização. Já os jovens, à procura pelo primeiro emprego, conciliada com os estudos, são as principais justificativas para a baixa formalização.

## 5. CONCLUSÃO

Com relação às legislações e normas técnicas, conclui-se que os acidentes de trajeto são aqueles que ocorrem no caminho da residência para o trabalho e vice-versa. Para ser caracterizado, o trabalhador precisa estar na sua rota habitual, independentemente do meio de locomoção utilizado (particular ou público) e não precisa necessariamente ser o caminho mais curto ou o mais rápido. Esse tipo de acidente não gera indenização para o empregador, cabendo a ele apenas emitir a CAT (Comunicação de Acidente de Trajeto). Já o acidentado, em caso de afastamento por mais de 15 dias, tem direito a estabilidade no emprego por doze meses

após seu retorno, além de auxílio-doença pago pelo INSS (Instituto Nacional de Seguro Social). Quando houver relação com acidente de trânsito, envolvendo veículo automotor, cabe também o direito de receber o seguro do DPVAT.

De acordo com as estatísticas, os indivíduos mais susceptíveis aos acidentes de percurso são homens (correspondendo a cerca de 62% do total de incidentes) e a faixa etária situada entre 25 e 29 anos, tanto para homens quanto para mulheres. No entanto, é importante salientar que os idosos e jovens são maioria na informalidade, idosos devido à aposentadoria (complementação de renda com o trabalho) e jovens por causa de primeiro emprego e tentativa de conciliar estudos, podendo influenciar nos resultados, bem como na ausência de CAT registradas.

Foi notado que os acidentes de trajeto apresentam maiores números em estados e regiões mais desenvolvidos economicamente e industrialmente, especialmente no estado de São Paulo e na região Sudeste, em consequência do fato de a frota de veículos e a quantidade de trabalhadores no mercado formal serem superiores aos demais. São variáveis que, associadas às atitudes e comportamentos imprudentes dos indivíduos, só agravam essas estatísticas que vêm crescendo nos últimos anos, na contramão dos demais acidentes de trabalho (em declínio). Além disso, a utilização de veículos motorizados individuais e a distância entre os trabalhadores e o local de trabalho estão cada vez maiores, conseqüentemente, os trabalhadores ficam expostos por um período maior de tempo no trajeto casa-trabalho e trabalho-casa.

Sendo assim, o desenvolvimento desta pesquisa mostra as dificuldades que as empresas enfrentam em adotar medidas de controle e prevenção dos acidentes de percurso, já que estes acontecem fora do ambiente de trabalho e estão na sua maioria associados a acidentes de trânsito. Por parte da empresa, é proposto que se promovam programas internos com foco na educação para a segurança no trânsito, utilizando ferramentas como o DDS (Debate Diário de Segurança) e a SIPAT (Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho), através de palestras direcionadas ao assunto, sem necessidade de grandes investimentos, mas com bons resultados na conscientização dos colaboradores a respeito dos riscos que os rodeiam no caminho da residência para o trabalho e vice-versa.

Pode-se afirmar também que o governo e os órgãos reguladores de trânsito podem contribuir na redução desses números, através de investimentos em campanhas de conscientização da sociedade como um todo, estimulando o bom senso e o respeito no trânsito, tanto para pedestres quanto para motoristas, motociclistas, ciclistas etc. Além disso, a melhoria na infraestrutura das vias e nas condições dos transportes públicos é fundamental, garantindo acessibilidade, conforto e segurança aos usuários, conseqüentemente estimulando o uso desse tipo de transporte em substituição a veículos particulares. Por fim, faz-se necessário aumentar a fiscalização, a fim de assegurar o cumprimento das regras de trânsito, aplicando punições aos infratores.

## REFERÊNCIAS

ASSESSORIA E SEGURANÇA DO TRABALHO – AST. *Conhecendo o acidente de trajeto*. Disponível em: <<http://www.ast.net.br/dicas2>>. Acesso em: 05 de outubro de 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. *NBR 14280: Cadastro de acidente do trabalho - Procedimento e classificação*. Rio de Janeiro, 2001.

BRASIL. Lei nº 8.213, de 24 de julho de 2001. *Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências*. <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8213compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8213compilado.htm)>. Acesso em: 01 de outubro de 2016.

BRASIL. Lei nº 6.367, de 19 de outubro de 1976. *Dispõe sobre o seguro de acidentes do trabalho a cargo do INPS e dá outras providências*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6367.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6367.htm)>. Acesso em: 01 de outubro de 2016.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. *NR 5. Comissão Interna de Prevenção de Acidentes – CIPA*. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 1999. Disponível em: <<http://trabalho.gov.br/images/Documentos/SST/NR/NR5.pdf>>. Acesso em 12 de novembro de 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI. *Acidentes de trajeto crescem e representam 20% dos acidentes de trabalho no Brasil*. <<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/imprensa/2016/01/1,70277/acidentes-de-trajeto-crescem-e-representam-20-dos-acidentes-de-trabalho-no-brasil.html>>. Acesso em: 06 de outubro de 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES NO RAMO QUÍMICO – CNTQ. *Portal TST: três em cada 20 acidentes de trabalho acontecem no percurso entre a empresa e a residência*. Disponível em: <<http://cntq.org.br/portal-tst-tres-em-cada-20-acidentes-de-trabalho-acontecem-no-percurso-entre-a-empresa-e-a-residencia/>>. Acesso em: 08 de outubro de 2016.

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MINAS GERAIS – DETRAN-MG. *Seguro DPVAT*. <<https://www.detrان.mg.gov.br/veiculos/taxas-ipva-seguro-dpvat/seguro-transito-dpvat>>. Acesso em: 06 de outubro de 2016.

FREITAS, Djalma Dias. *Acidentes de trabalho: causas e suas consequências*. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,acidente-de-trabalho-causas-e-suas-consequencias,34481.html>>. Acesso em 22 de novembro de 2016.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS – DIEESE. *O mercado de trabalho formal brasileiro: resultados da RAIS 2013*. Disponível em: <<http://www.dieese.org.br/notatecnica/2014/notaTec140Rais2013.pdf>>. Acesso em: 13 de outubro de 2016.

GLOBO. *Com aumento da frota, país tem 1 automóvel para cada 4 habitantes.* <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html>>. Acesso em: 09 de outubro de 2016.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA – ONSV. *90% dos acidentes são causados por falhas humanas, alerta OBSERVATÓRIO.* Disponível em: <<http://www.onsv.org.br/noticias/90-dos-acidentes-sao-causados-por-falhas-humanas-alerta-observatorio/>>. Acesso em: 08 de outubro de 2016.

PREVIDÊNCIA SOCIAL. *Anuário Estatístico da Previdência Social 2013. AEPS – Seção IV – Acidentes do Trabalho – Tabelas.* <<http://www.previdencia.gov.br/dados-abertos/aeps-2013-anuario-estatistico-da-previdencia-social-2013/aeps-2013-secao-iv-acidentes-do-trabalho/aeps-2013-secao-iv-acidentes-do-trabalho-tabelas/>>. Acesso em: 10 de outubro de 2016.

PREVIDÊNCIA SOCIAL. *Comunicação de Acidente de Trabalho – CAT.* Disponível em: <<http://www.previdencia.gov.br/servicos-ao-cidadao/todos-os-servicos/comunicacao-de-acidente-de-trabalho/>>. Acesso em: 05 de outubro de 2016.

PORTAL BRASIL. *Em dez anos, emprego formal no Brasil cresce 65,7%.* Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2013/11/em-dez-anos-emprego-formal-no-brasil-cresce-65-7>>. Acesso em: 04 de outubro de 2016.

PORTAL BRASIL. *Região Sudeste.* Disponível em: <[http://www.portalbrasil.net/regiao\\_sudeste.htm](http://www.portalbrasil.net/regiao_sudeste.htm)>. Acesso em: 11 de outubro de 2016.

PROTEÇÃO. *Anuário brasileiro de proteção 2015.* Disponível em <[http://www.protecao.com.br/materias/anuario\\_brasileiro\\_de\\_p\\_r\\_o\\_t\\_e\\_c\\_a\\_o\\_2015/sudeste/AJyJj](http://www.protecao.com.br/materias/anuario_brasileiro_de_p_r_o_t_e_c_a_o_2015/sudeste/AJyJj)>. Acesso em: 13 de outubro de 2016.

RAIA Jr, Archimedes Azevedo. *Acidente de trajeto: um aspecto importante da segurança do trabalho no Brasil.* Disponível em: <[http://www.simpep.feb.unesp.br/anais/anais\\_13/artigos/156.pdf](http://www.simpep.feb.unesp.br/anais/anais_13/artigos/156.pdf)>. Acesso em: 16 de novembro de 2016.

SINDICATO DAS SEGURADORAS, PREVIDÊNCIA E CAPITALIZAÇÃO EM SANTA CATARINA – SINDSEGSC. *Acidente de Trajeto, como evitá-lo.* <[http://www.sindsegsc.org.br/sala-de-imprensa/noticias/visualizar/index.php/acidente\\_de\\_trajeto\\_como\\_evitalo/11809/](http://www.sindsegsc.org.br/sala-de-imprensa/noticias/visualizar/index.php/acidente_de_trajeto_como_evitalo/11809/)>. Acesso em: 01 de outubro de 2016.

SOARES, Luiz de Jesus Pereira. *Os impactos financeiros dos acidentes do trabalho no orçamento brasileiro: uma alternativa política e pedagógica para redução dos gastos.* Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/178124/MonografiaLuisPeres.pdf?sequence=4>>. Acesso em 28 de setembro de 2016.

VASCONCELLOS, Marcos de. *Aumenta número de acidentes de trajeto no Brasil*. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2011-dez-26/cada-tres-acidentes-transito-considerado-acidente-trabalho>>. Acesso em: 16 de outubro de 2016.