

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA DE PRODUÇÃO

THIAGO RIBEIRO FERREIRA

**PROPOSTA DE UMA POLÍTICA PÚBLICA DE INCENTIVO À SAÚDE E
SEGURANÇA NO TRABALHO PARA EMPRESAS DE ÔNIBUS DO TRANSPORTE
COLETIVO URBANO DE JOÃO PESSOA-PB**

JOÃO PESSOA

2014

THIAGO RIBEIRO FERREIRA

**PROPOSTA DE UMA POLÍTICA PÚBLICA DE INCENTIVO À SAÚDE E
SEGURANÇA NO TRABALHO PARA EMPRESAS DE ÔNIBUS DO TRANSPORTE
COLETIVO URBANO DE JOÃO PESSOA-PB**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal da Paraíba como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Engenharia de Produção. Área de Concentração: Gestão da Produção.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Bernadete Fernandes Vieira de Melo

JOÃO PESSOA

2014

F383p Ferreira, Thiago Ribeiro

Proposta de uma política pública de incentivo à saúde e segurança no trabalho para empresas de ônibus do transporte coletivo urbano de João Pessoa-PB. / Thiago Ribeiro Ferreira. – João Pessoa, 2014.

93f. il.:

Orientadora: Profa. Dra. Maria Bernadete Fernandes Vieira de Melo

Dissertação (Curso de Mestrado em Engenharia de Produção. Centro de Tecnologia - CT. Universidade Federal da Paraíba - UFPB.

1. Políticas públicas 2. Saúde e segurança do trabalho 3. Incentivos governamentais Gerenciamento de Projetos I. Título.

BS/CT/UFPB

CDU: 658.5(043)

THIAGO RIBEIRO FERREIRA

**PROPOSTA DE UMA POLÍTICA PÚBLICA DE INCENTIVO À SAÚDE E
SEGURANÇA NO TRABALHO PARA EMPRESAS DE ÔNIBUS DO TRANSPORTE
COLETIVO URBANO DE JOÃO PESSOA-PB**

Dissertação julgada e aprovada pela Banca Examinadora em 29/08/2014, requisito para a obtenção do título de Mestre em Engenharia de Produção pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal da Paraíba.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Maria Bernadete Fernandes Vieira de Melo
Orientadora - UFPB

Prof. PhD Francisco Soares Másculo
Examinador interno - UFPB

Prof. PhD José Manuel Cardoso Teixeira
Examinador externo – UMinho

Dedico este trabalho a minha querida esposa
Barbara e aos meus filhos Claudia e Marcos.

AGRADECIMENTOS

À Deus, pelo dom da vida.

À Professora **Maria Bernadete Fernandes Vieira de Melo**, pelo acompanhamento, disponibilidade, paciência e competente orientação, desde o início na pós-graduação.

Aos Professores **Francisco Soares Másculo** e **José Manuel Cardoso Teixeira**, pelas colaborações através de sugestões e críticas, e pela disponibilidade.

À **SEMOB**, pelas facilidades e recursos fornecidos, sem os quais não seria possível a realização deste trabalho.

À Associação das Empresas de Transporte Coletivo de João Pessoa (**AETC**) e a empresa filiada participante da pesquisa, pelo apoio à realização do trabalho de campo.

A minha esposa **Barbara Cabral Ferreira**, pelo amor, carinho e incentivo em todos os momentos, pois sempre acreditou em mim.

Aos meus filhos **Claudia** e **Marcos**, inspiração para que eu chegasse até o fim dessa jornada.

Aos demais **familiares**, pela paciência e compreensão nos momentos de dedicação ao desenvolvimento deste trabalho.

RESUMO

No Brasil, o Transporte Coletivo Urbano (TCU) é um serviço de utilidade pública, sendo fundamental para o desenvolvimento econômico, político e social das cidades brasileiras. A promoção da saúde e a segurança no trabalho (SST) tem sido compromisso do Poder Público, que busca a melhoria dos ambientes e condições de trabalho nas organizações de diversos setores. As políticas públicas na área de SST são consideradas meio de incentivar as organizações a investirem em prevenção de riscos. Uma dessas políticas públicas é o estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas. Nesta dissertação, busca-se apresentar itens de SST a serem inseridos nos processos licitatórios de concessão de serviços de TCU por ônibus de João Pessoa-PB. Foram realizadas entrevista e análise documental para se conhecer o processo licitatório, com vistas aos aspectos da SST. Foi entrevistada a gerência de uma das empresas concessionárias para se conhecer o processo da prestação de serviço de TCU e aplicado um *checklist* para verificar as condições de saúde e segurança dos trabalhadores. Foi realizado um levantamento bibliográfico para identificar itens que podem ser inseridos no processo licitatório e contratos para a promoção da saúde e segurança no trabalho. Verificou-se que no processo licitatório não existem referências para adoção de normas técnicas de saúde e de segurança do trabalho. Na empresa, notou-se que o foco da gestão é no cumprimento do que é determinado no contrato de concessão. Quanto à SST, percebeu-se que existem falhas no cumprimento das normas do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). No levantamento dos incentivos à SST, foram encontrados diversos mecanismos que poderiam ser inseridos no processo licitatório. Dentre eles, destaca-se a inserção de itens de normas de segurança a serem observadas e a implantação de sistema de gestão em SST nas organizações. Concluiu-se que a adoção de uma política pública que incentive a promoção à saúde e segurança através do estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas poderia resultar em um bom desempenho por parte das organizações, pois, considerando que a gestão de uma organização que presta o serviço público é focada no atendimento das determinações impostas na licitação e no contrato, se existissem requisitos de SST nas licitações públicas, as organizações ofereceriam um ambiente saudável e seguro para seus trabalhadores.

Palavras-chave: Políticas públicas. Saúde e segurança do trabalho. Incentivos governamentais.

ABSTRACT

In Brazil, Urban Public Transportation (UPT) is a public utility service central to the economic, political and social development of cities. The government, which seeks to improve environment and working conditions in organizations, has been committed to promoting health and safety (OHS). Public policies in the area of OHS are considered medium to encourage organizations to invest in risk prevention. One of these policies is the establishment of OHS requirements for public bidding. In this paper, we present items of OHS to be inserted in the bidding processes for granting UPT in João Pessoa-PB. Interview and document analysis to know the bidding process considering OHS aspects were performed. We interviewed the manager of one bus operating company to know the process of providing the service. We also applied a checklist to verify the health and safety of workers of the same company. A literature review was conducted to identify items that can be inserted in the bidding process and contracts for promoting health and safety at work. The results show that there are no references to the adoption of OHS regulations in the bidding process. The focus of the company management is in complying what is established in the concession contract. There are deficiencies in following the regulations of the Ministry of Labour and Employment (MLE). We found several mechanisms that could be inserted in the bidding process. Among these, the insertion of items of safety standards to be observed and the implementation of OSH management system in organizations. We concluded that the adoption of a public policy that encourages the promotion of health and safety by establishing OHS requirements for public biddings could result in a fine performance by organizations. Since the management of the organization that provides the public service is focused on meeting the determinations imposed in the bidding and contract, if there were any OHS requirements for public bidding, organizations would offer a safe and healthy environment for their workers.

Keywords: Public policy. Health and safety. Government incentives.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Percentual de Acidentes de Trabalho na Divisão de Transportes Terrestres	17
Figura 2 – Fases do processo licitatório	22
Figura 3 – Modelo geral de um processo de transformação.....	24
Figura 4 – Processo de prestação do serviço de TCU por ônibus	25
Figura 5 – Estágios do processo de prestação do serviço de TCU por ônibus.....	27
Figura 6 – Estrutura do Sistema de TCU por ônibus de João Pessoa-PB	43
Figura 7 – Cobertura da empresa pesquisada no Sistema de TCU por ônibus de João Pessoa- PB	45
Figura 8 – Piso com depressão e acúmulo de sujeira.....	60
Figura 9 – Piso com depressão e acúmulo de sujeira.....	60
Figura 10 – Área externa onde se realiza manutenção de veículos	61
Figura 11 – Trabalhadores sem EPI	61
Figura 12 – Postura inadequada do trabalhador durante o asseio de veículo	62
Figura 13 – Terminal de linha “Jaguaribe”	63
Figura 14 – Pontos terminais de linha da empresa	64
Figura 15 – Cadeira de operador com defeito	65
Figura 16 – Desempenho da SST na empresa	66
Figura 17 – Distribuição da SST na empresa	66

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Lista das principais políticas públicas de incentivo à SST.....	15
Quadro 2 – Princípios do Serviço Público	21
Quadro 3 – Conceitos Básicos do Políticas públicas. Saúde e segurança do trabalho. Incentivos governamentais TCU por ônibus	26
Quadro 4 – Principais acontecimentos no TCU por ônibus em João Pessoa-PB (Dos anos 20 aos anos 80)	29
Quadro 5 – NR relacionadas na Portaria n. ° 340/2000 do MTE	32
Quadro 6 – Exemplos de Políticas Públicas através de estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas em alguns países da Europa.....	37
Quadro 7 – Detalhamento do checklist	47
Quadro 8 – Classificação dos estabelecimentos segundo porte.....	57
Quadro 9 – Divisão dos funcionários na empresa	57

LISTA DE SIGLAS

AESST	– Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho
ANTP	– Associação Nacional de Transporte Público
CNAE	– Código Nacional de Atividade Econômica
EU-OSHA	– Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho
FAP	– Fator Acidentário de Prevenção
MPAS	– Ministério da Previdência Social
MTE	– Ministério do Trabalho e Emprego
NTU	– Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OIT	– Organização Internacional do Trabalho
<i>OSH</i>	– <i>Occupational Safety and Health</i>
PIB	– Produto Interno Bruto
PMJP	– Prefeitura Municipal de João Pessoa
PMPT	– Prefeitura Municipal de Patos
SEMOB	– Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana
SST	– Saúde e Segurança do Trabalho
TCU	– Transporte Coletivo Urbano

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
1.1	DEFINIÇÃO DO TEMA E DO PROBLEMA.....	12
1.2	JUSTIFICATIVA DO TEMA.....	16
1.3	OBJETIVOS.....	18
1.3.1	Objetivo geral.....	18
1.3.2	Objetivos específicos.....	19
1.4	ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO.....	19
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	20
2.1	TRANSPORTE COLETIVO URBANO POR ÔNIBUS.....	20
2.1.1	O serviço público do TCU por ônibus.....	20
2.1.2	A Prestação do serviço de TCU.....	24
2.1.3	Breve histórico do TCU por ônibus em João Pessoa-PB.....	28
2.2	SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO.....	31
2.2.1	Abordagem da Saúde e Segurança do Trabalho.....	31
2.2.2	Saúde e Segurança do Trabalho no Brasil.....	31
2.3	POLÍTICAS PÚBLICAS.....	33
2.3.1	Políticas Públicas em Saúde e Segurança do Trabalho.....	33
2.3.2	Políticas Públicas de incentivo a SST.....	34
3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	42
3.1	TIPOLOGIA DA PESQUISA.....	42
3.1.1	Classificação quanto à aplicabilidade.....	42
3.1.2	Classificação quanto à forma de abordagem do problema.....	42
3.1.3	Classificação quanto aos objetivos.....	42
3.1.4	Classificação quanto aos procedimentos técnicos.....	43
3.2	COLETA DE DADOS.....	43
3.3	TRATAMENTO DOS DADOS.....	48
4	RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	51
4.1	CARACTERIZAÇÃO DO PROCESSO LICITATÓRIO DO TCU EM JOÃO PESSOA-PB.....	51
4.1.1	Considerações sobre a Saúde e Segurança do Trabalho no processo licitatório de João Pessoa-PB.....	54
4.2	CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA PESQUISADA.....	57

4.2.1 Situação da SST na empresa.....	58
4.3 POLÍTICAS PÚBLICAS DE INCENTIVOS A SST NO TCU	67
4.3.1 Observância das NR	67
4.3.2 Implantação de sistema de gestão em SST.....	68
4.3.3 Outros incentivos para promoção da SST.....	69
5 CONCLUSÃO.....	71
REFERÊNCIAS.....	74
APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA NA SEMOB.....	81
APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA NA EMPRESA.....	83
APÊNDICE C– CHECKLIST APLICADO NA EMPRESA.....	84
APÊNDICE D–DESCRIÇÃO DOS ITENS DAS NR MENCIONADAS PELA PORTARIA 340/2000 DO MTE	89
ANEXO A– PORTARIA 340/2000 DO MTE	93

1 INTRODUÇÃO

1.1 DEFINIÇÃO DO TEMA E DO PROBLEMA

As atividades comerciais, industriais, educacionais, recreativas, dentre outras que são essenciais à vida nas cidades modernas somente são possíveis com o deslocamento de pessoas e produtos.

A denominação dada ao deslocamento de pessoas e de produtos é transporte. Transporte de passageiros refere-se ao deslocamento de pessoas e transporte de carga refere-se ao deslocamento de produtos. O termo transporte urbano é empregado para designar os deslocamentos de pessoas e produtos realizados no interior das cidades (FERRAZ; TORRES, 2004).

O Transporte Coletivo Urbano (TCU) é o tipo de transporte em que muitas pessoas são transportadas simultaneamente. Os meios mais utilizados nesse tipo de transporte são o ônibus, o metrô, o bonde e o trem suburbano (FERRAZ; TORRES, 2004).

O ônibus é o meio de TCU mais utilizado no Brasil. Segundo a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP, 2013), nas cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes contabiliza-se uma frota total de aproximadamente 80 mil ônibus que transportam, em média, 1 bilhão de passageiros por mês.

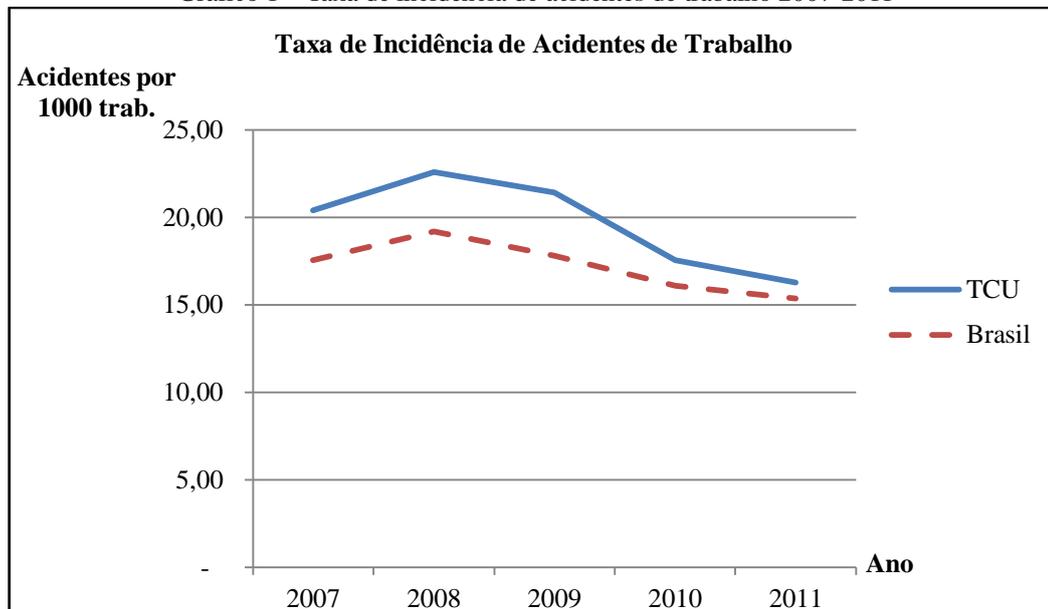
A Constituição Federal define o TCU como um serviço público essencial e, como tal, deve ser provido diretamente pelo Poder Público ou por particulares, sob delegação. Em seu art. 30, inciso V, diz que a competência executiva do transporte urbano é do Município (BRASIL, 1988).

A delegação desse serviço é realizada por concessão ou permissão da prestação do serviço. Em João Pessoa-PB, o serviço de TCU por ônibus é delegado a 2 consórcios, constituídos por 6 empresas. O órgão gestor é a Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana (SEMOB), uma autarquia da Prefeitura Municipal que tem como atribuições: coordenar e orientar a execução dos serviços de transporte coletivo; elaborar estudos e projetos, normas e procedimentos, objetivando a racionalização e melhoria dos transportes; organizar a programação anual e plurianual dos trabalhos relacionados com suas atividades; controlar o processo de autuação de penalidades aos infratores da atual legislação de transportes públicos e controlar o processo de expedição de alvarás, permissões e concessões de serviços de transporte público (PMJP, 2011).

Vários aspectos devem ser levados em consideração ao se pensar num serviço de TCU por ônibus com qualidade: investimento em infraestrutura, planejamento de rotas e vias, condições da frota e, ainda, a saúde e segurança das pessoas que trabalham no setor.

Quanto à Saúde e Segurança no Trabalho (SST), as estatísticas de acidentes de trabalho no Brasil, fornecidas pelo Ministério do Trabalho e Emprego (2013) e pelo Ministério da Previdência Social (2013), apontaram que na atividade econômica de TCU (Municipal e Metropolitano) por ônibus, nos últimos anos, registraram-se elevadas taxas de incidência de acidentes. Essas taxas demonstram a relação entre o quantitativo de acidentes de trabalho e o quantitativo médio de trabalhadores expostos às condições de trabalho e foram maiores que a média nacional, conforme mostra o Gráfico 1.

Gráfico 1 – Taxa de incidência de acidentes de trabalho 2007-2011



Fonte: Autoria própria.

Segundo a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a maior parte dos custos gerados pelas doenças e acidentes do trabalho poderia ser evitada através da promoção de uma nova cultura de saúde e segurança, apoiada por políticas e programas governamentais apropriados para tornar os locais de trabalho mais seguros e saudáveis para todos (ILO, 2003).

Políticas e programas governamentais podem ser entendidos como políticas públicas, ou seja, o “Governo em ação”. É o Governo agindo através de implantação de projetos, de programas, de ações voltadas para atender demandas de setores específicos da sociedade (HÖFLING, 2001; SOUZA, 2006). As políticas públicas em saúde e segurança no trabalho podem ser consideradas como o conjunto de decisões implementadas pelo Governo em uma

dada sociedade, visando garantir que o trabalho, base da organização social e direito fundamental do ser humano, seja realizado em condições tais que contribua para a qualidade de vida, a realização pessoal e social dos trabalhadores, sem prejuízo para sua saúde e integridade física, mental e espiritual (DIAS; MELO 2002).

Exemplos de implantações de políticas públicas de incentivo à SST bem sucedidas podem ser encontrados na Comunidade Europeia, onde muitas políticas públicas são focadas em incentivos financeiros. Essas políticas são consideradas um meio eficaz de incentivar as empresas a investirem em prevenção de riscos e uma opção de baixo custo para os governos que procuram reduzir os números de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho. Na Alemanha, por exemplo, uma política de incentivos introduzida no subsector açougue em 2002 levou a uma queda de 28% em acidentes ao longo de seis anos, enquanto no setor como um todo ocorreu uma queda de 16% no mesmo período, em números, significa que nas empresas incentivadas evitou-se a ocorrência de cerca de 1.000 acidentes por ano. Na Itália, após o Instituto Nacional de Seguro contra Acidentes de Trabalho adotar uma política pública de subsídio para créditos bancários a fim de estimular o investimento em saúde e segurança entre as pequenas empresas, as empresas participantes apresentaram uma redução entre 13 e 25% dos acidentes de trabalho. Na Finlândia, uma política de incentivos no setor agrícola cortou a taxa de sinistro em 10,2%, evitando mais de 5.000 acidentes. Na Holanda, um programa de subsídio para investimentos em máquinas e equipamentos novos denominado de *OSH-friendly* levou a uma melhora significativa nas condições de trabalho dos empregados das empresas dos quais, em pesquisa, 76% afirmaram que o novo equipamento foi altamente benéfico ou razoavelmente benéfico. (EU-OSHA, 2010; EU-OSHA, 2011).

Na literatura existem registros de várias políticas públicas que podem ser adotadas para a promoção da SST. Silva e Fisher (2008) listam algumas delas, conforme mostra o Quadro 1.

Quadro 1 – Lista das principais políticas públicas de incentivo à SST

Políticas públicas	Descrição
Flexibilização das alíquotas de contribuição do seguro	Procura-se recompensar ou onerar as organizações com descontos ou aumentos nos prêmios do seguro, conforme critérios de desempenho relacionados com as condições de SST.
Flexibilização da frequência das fiscalizações	Conforme desempenhos em SST, as organizações serão isentas ou terão menores ocorrências de fiscalizações (nos casos de bons desempenhos) ou terão aumento no rigor e na frequência das fiscalizações (nos casos de baixos desempenhos).
Reconhecimento público em SST	Consiste no enaltecimento de organizações, dando visibilidade às melhores práticas de SST, implementação efetiva de sistemas de gestão da SST, inovações relacionadas à SST.
Publicidade negativa em SST	O incentivo acontece na forma de constrangimento das organizações que obtiverem baixos desempenhos em SST.
Publicidade de dados comparativos do desempenho da SST	Enaltece as organizações que alcançaram melhores desempenhos em SST e, ao mesmo tempo, constrange as organizações que apresentaram baixos desempenhos.
Estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas	O incentivo proporciona privilégios na aquisição de contratos com o governo para as organizações que atendem determinados requisitos e, ao mesmo tempo, disciplina aquelas interessadas que não atendem aos requisitos.

Fonte: Adaptado de Silva e Fisher (2008).

De acordo com Elsler *et. al.* (2010), para cada €1,00 gasto com políticas públicas de incentivo econômico pode se economizar até €4,81, devido à redução das taxas de acidentes e de doenças, além de menores taxas de absentismo por causa das melhores condições de trabalho.

No Brasil, um exemplo de política pública de incentivo financeiro na área de SST é o Fator Acidentário de Prevenção (FAP), implantado pelo Ministério da Previdência Social (MPAS) em 2010. O FAP é utilizado para flexibilizar as alíquotas de contribuição destinadas ao financiamento dos benefícios de aposentadoria especial ou daqueles concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho. Essas alíquotas podem ser reduzidas em até 50% ou sofrer um aumento de até 100%, em razão do desempenho em SST da empresa em relação à sua atividade econômica (CHAGAS *et. al.*, 2011; MELO, 2011).

Ainda no Brasil, na cidade de Patos-PB, a prefeitura municipal adotou uma política pública para promoção da SST que consiste em liberar o alvará de construção mediante a apresentação de projetos de proteções coletivas do canteiro de obra (PMPT, 2010).

Compreende-se que para promoverem a melhoria dos ambientes e condições de trabalho e, também, para reduzirem a ocorrência de acidentes e doenças, governantes de vários países utilizam instrumentos que combinam a regulamentação e o uso de incentivos (SILVA, 2006).

Quando se trata de contratação de empresas privadas por organismos de direito público, que é o caso do TCU, o processo licitatório, bem como os contratos podem ter uma

dimensão substancial ou preverem a realização de um trabalho ou a prestação de serviço bastante especializado. Por este motivo, tanto os processos licitatórios quanto os contratos podem ser considerados instrumentos de incentivo à adoção de boas práticas em matéria de SST.

O estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas é um exemplo de política pública e busca oferecer privilégios na aquisição de contratos com o governo para as organizações que atendem determinados requisitos de SST. A Espanha, por exemplo, possui legislação específica que proíbe as autoridades de estabelecer contratos com organizações que foram condenadas por infrações em matéria de SST (AESST, 1998). Na Austrália, durante a década de 90, estabeleceu-se uma estratégia para promover a melhoria do desempenho organizacional em SST nas indústrias da construção, de forma que somente as organizações que dispunham de sistemas de gestão da SST poderiam ser aceitas para a celebração de contratos de grande porte com o governo (SILVA; FISCHER, 2008).

No TCU por ônibus de João Pessoa-PB, tanto no processo licitatório para seleção de empresas, quanto nos atuais contratos de concessão não existe itens referentes à área da SST. Dentro desse contexto, uma política pública que poderia trazer resultados expressivos é a de “estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas” assinalada por Silva & Fisher (2008). Tais requisitos de SST serviriam para determinar quais organizações estariam aptas a participar do processo licitatório.

Por fim, apresenta-se a seguinte pergunta: **Quais itens poderiam ser inseridos nos processos licitatórios para promover a saúde e segurança no trabalho nas empresas de TCU por ônibus de João Pessoa-PB?**

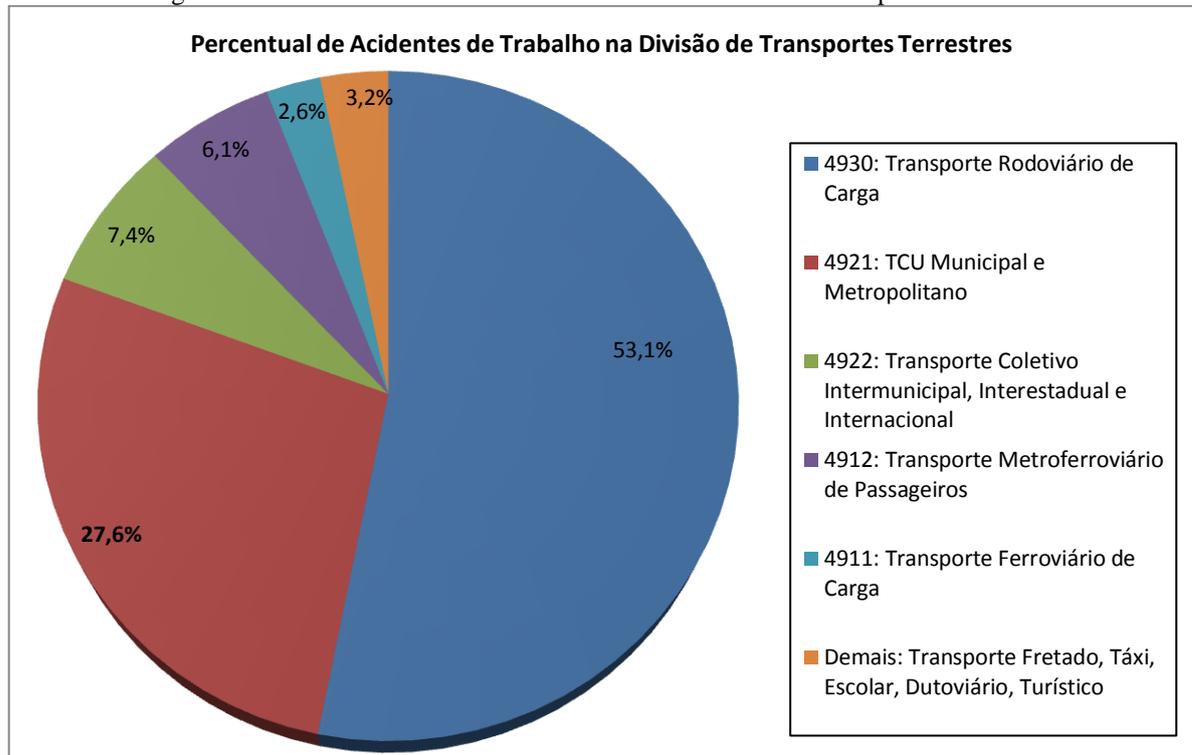
1.2 JUSTIFICATIVA DO TEMA

No Brasil, o TCU, além de ser um serviço de utilidade pública, é fundamental para o desenvolvimento econômico, político e social das cidades brasileiras. A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) estima que o Transporte Coletivo Urbano corresponda a mais de 1% do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro e empregue mais de 500 mil pessoas, movimentando cerca de 15 bilhões por ano, além de influenciar diretamente no desempenho de outros setores econômicos (NTU, 2003).

De acordo com a Associação Nacional de Transporte Público – ANTP (2013), no ano de 2011, de todos os deslocamentos realizados utilizando-se transportes motorizados, 48,5% correspondiam ao transporte público, em sua maioria TCU, o que equivale a 17,7 bilhões de

deslocamentos. No entanto, quanto ao desempenho na área da Saúde e Segurança do Trabalho no setor de TCU, ocorreram 7.812 acidentes de trabalho por ano (média entre os anos de 2006 a 2011), o que corresponde a 1,2% do total de acidentes ocorridos no país. Considerando a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), esse setor foi responsável por 27,6% dos acidentes da divisão de Transporte Terrestre (divisão da qual o setor de TCU faz parte), conforme mostra a Figura 1, elaborada com base nos dados fornecidos pelo MPAS (2013).

Figura 1 – Percentual de Acidentes de Trabalho na Divisão de Transportes Terrestres



Fonte: Autoria própria.

A divisão de Transporte Terrestre se apresenta como a quarta colocada em acidentes de trabalho no Brasil (considerando um ranking por divisão do CNAE, computando a média entre os anos de 2006 a 2011), conforme mostra a tabela 1. Nota-se que na divisão de Transporte Terrestre foram registrados mais acidentes do que em outras divisões que tem mais destaque na mídia e no meio científico, como o da Construção de Edifícios.

Tabela 1 – Quantidade e Percentual de Acidentes de Trabalho por Divisão

CNAE (por divisão)	Média dos acidentes 2006-2011	Percentual
47:Comércio Varejista	58.959	8,67%
10:Fabricação de Produtos Alimentícios	55.224	8,12%
86:Atividades de Atenção à Saúde Humana	50.624	7,44%
49:Transporte Terrestre	28.338	4,17%
01:Agricultura, Pecuária e Serviços Relacionados	25.035	3,68%
29:Fabricação de Veículos Automotores, Reboques e	21.989	3,23%
46:Comércio por Atacado, Exceto Veículos Automotor	20.425	3,00%
84:Administração Pública, Defesa e Seguridade Social	20.342	2,99%
42:Obras de Infraestrutura	19.881	2,92%
41:Construção de Edifícios	19.611	2,88%

Fonte: Autoria própria.

Na Paraíba, as empresas de TCU empregam um total de 4.492 pessoas registradas profissionalmente (MPAS, 2013). Apenas na cidade de João Pessoa-PB, as empresas operadoras, em 2012, tinham cerca de 2.300 operadores, com uma frota de aproximadamente 550 ônibus. Mais de 8 milhões passageiros eram transportados por mês, através de 92 linhas de ônibus que realizam mais de 4.000 viagens por dia (SEMOB, 2013)

Em estudo anterior, Ferreira (2012) descreveu as condições de trabalho (referentes à organização do trabalho) dos motoristas do TCU por ônibus da cidade de João Pessoa-PB. Verificou-se que o trabalho era efetuado em jornadas longas, com pausas insuficientes para refeição ou descanso; alguns motoristas acumulavam a função de cobrador; e, o sistema de trabalho era por escala, com mudanças constantes de horário. Concluiu-se que as condições laborais podiam agravar a saúde dos motoristas de ônibus.

Considerando-se o cenário atual em que a implantação de políticas públicas de incentivo à SST tem gerado um retorno positivo em vários setores e que o TCU não tem mostrado bons resultados nos últimos anos, torna-se de grande valia o estudo de implantação de políticas públicas de SST em tal setor.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo geral

Apresentar itens para serem inseridos nos processos licitatórios de concessão de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus de João Pessoa-PB, com vistas à promoção da Saúde e Segurança no Trabalho.

1.3.2 Objetivos específicos

- Conhecer o processo licitatório e os contratos de concessão de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, com vistas aos aspectos da saúde e segurança do trabalho.
- Conhecer o processo da prestação de serviço de TCU por ônibus praticado pelas empresas concessionárias de João Pessoa-PB, com vistas aos aspectos da saúde e segurança dos trabalhadores dessas empresas.
- Propor itens que podem ser inseridos no processo licitatório e contratos para a promoção da saúde e segurança no trabalho.

1.4 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Esta dissertação é composta de cinco capítulos, descritos a seguir:

- O primeiro capítulo é a parte introdutória e contém a definição do tema e pergunta de partida. Também fazem parte desse capítulo a justificativa e os objetivos do estudo;
- No segundo capítulo encontra-se a fundamentação teórica que dá suporte e estrutura a pesquisa. Foram abordados assuntos relacionados a Transporte Coletivo Urbano, Saúde e Segurança do Trabalho e Políticas Públicas;
- A metodologia da pesquisa é descrita no capítulo três. Esse capítulo mostra o desenho da pesquisa, identifica os ambientes de pesquisa, apresenta as técnicas e ferramentas utilizadas para coleta de dados e descreve o tratamento desses dados;
- No quarto capítulo apresentam-se os resultados e discussão do trabalho. Apresenta-se como é o processo licitatório, as condições de trabalho em uma empresa concessionária do serviço e o levantamento de políticas públicas de incentivo a Saúde e Segurança do Trabalho que podem ser adotadas no setor;
- No quinto capítulo apresenta-se a conclusão do trabalho.

Por fim, são apresentadas as referências utilizadas como base para o desenvolvimento do trabalho, bem como os apêndices e anexos.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 TRANSPORTE COLETIVO URBANO POR ÔNIBUS

O transporte coletivo urbano (TCU) por ônibus é o transporte de passageiros realizado em áreas urbanas por ônibus, com características de deslocamento em itinerários e horários fixos, atendendo uma demanda diária dos cidadãos (BORGES, 2006).

O TCU é um serviço público, conforme definição da Constituição Federal, e deve ser prestado pelo Poder Público Municipal, seja diretamente ou por meio de empresas particulares (BRASIL, 1988).

2.1.1 O serviço público do TCU por ônibus

Por serviço público entende-se o serviço que deve atender às necessidades coletivas. Abiko (2011) enfatiza que os serviços públicos têm fundamental importância na produção e reprodução do capital, assim como na reprodução da força de trabalho. Isto significa que uma boa qualidade de serviços públicos é fundamental para o desenvolvimento social e econômico de uma sociedade. Para o mesmo autor, o serviço público pode ser considerado como um instrumento para o desenvolvimento econômico, para a melhoria da qualidade de vida e para a proteção e a melhoria das condições de saúde e de higiene da população.

De forma geral, o serviço público se caracteriza por ser uma atividade que a pessoa jurídica pública exerce, direta ou indiretamente (delegação), para a satisfação das necessidades coletivas, mediante procedimentos peculiares ao direito público (LOPES MEIRELLES, 2008; GASPARINI, 2010).

Os serviços públicos devem ser prestados ao usuário seguindo seis princípios: permanência, generalidade, eficiência, modicidade, cortesia e atualidade (ver descrição no Quadro 2). Se algum desses requisitos não for observado, é dever do Poder Público intervir para restabelecer ou regular o funcionamento do serviço (LOPES MEIRELLES, 2008; GASPARINI, 2010; ALEXANDRINO; PAULO, 2010; ABIKO, 2011).

Quadro 2 – Princípios do Serviço Público

Princípio	Descrição
Permanência	<ul style="list-style-type: none"> • Impõe a continuidade do serviço, isto é, os serviços públicos não podem ser interrompidos.
Generalidade	<ul style="list-style-type: none"> • Impõe serviço igual para todos, sem nenhuma discriminação a quem o solicita.
Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> • Obriga a atualização do serviço, procurando sempre a maximização de resultados com a melhor técnica possível; isso envolve a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e a expansão do serviço.
Modicidade	<ul style="list-style-type: none"> • Exige tarifas razoáveis e justas. Entende-se que os serviços públicos não devem ser prestados com lucros ou prejuízos e que as tarifas devem ser suficientes para manter, de forma saudável, a estrutura pública. Em alguns casos podem ser instituídos os subsídios, para que parcelas de menor renda possam ter acesso aos serviços públicos. Esses subsídios, muitas vezes, são cobertos com recursos públicos. No entanto, também existe o mecanismo do subsídio cruzado, onde a população de maior renda paga proporcionalmente mais por um determinado serviço público, cobrindo os gastos da população de menor renda.
Cortesia	<ul style="list-style-type: none"> • Traduzido em bom tratamento para o usuário.
Atualidade	<ul style="list-style-type: none"> • Compreende a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

Fonte: Autoria Própria.

O TCU por ônibus tanto pode ser executado diretamente pelo Poder Público Municipal, como por autarquia municipal, por entidade paraestatal do Município ou por empresas particulares, mediante concessão ou permissão. A concessão de serviços públicos é a modalidade mais utilizada no Brasil. É a forma de delegação de sua prestação através de leis e regulamentos editados pelo Poder Público. É um acordo administrativo em que se fixam as condições da prestação dos serviços, com vantagens e encargos recíprocos entre a concedente e a concessionária, (ALEXANDRINO; PAULO, 2010).

A Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos define a concessão de serviço público como:

[...] a delegação de sua prestação feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado (BRASIL, 1995).

Nota-se que para ocorrer a delegação da prestação de serviço é necessário que se inicie antes um processo licitatório.

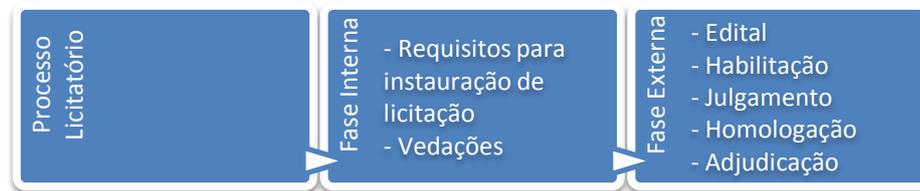
2.1.1.1 Processo licitatório

Di Pietro (2002, p. 298) define o processo licitatório como

[...] o procedimento administrativo pelo qual um ente público, no exercício da função administrativa, abre a todos os interessados, que se sujeitem às condições fixadas no instrumento convocatório, a possibilidade de formularem propostas dentre as quais selecionará e aceitará a mais conveniente para a celebração do contrato.

Segundo Fonseca e Almeida (2011), qualquer licitação possui duas fases: uma interna e uma externa, representadas na Figura 2.

Figura 2 – Fases do processo licitatório



Fonte: Autoria própria.

A fase interna compreende todos os atos condicionais a abertura da licitação pela promotora, antes de convocar os interessados.

Na fase interna surgem duas partes:

1. Requisitos para a instauração do procedimento licitatório de obras e serviços: é necessário que exista:
 - Projeto básico;
 - Orçamento;
 - Recursos orçamentários previstos.
2. Vedações – concernentes ao seu objeto e aos eventuais participantes. Quanto ao objeto, segundo o artigo 7º, parágrafos 4º e 5º da Lei nº 8.666/1993 (lei que institui normas para licitações e contratos da Administração Pública) é vedada:
 - A inclusão, no objeto da licitação, de fornecimento de materiais e serviços sem previsão de quantidades ou cujos quantitativos não correspondam às previsões reais do projeto básico ou executivo;
 - A realização de licitação cujo objeto inclua bens e serviços sem similaridade ou de marcas, características e especificações exclusivas, salvo nos casos em que for tecnicamente justificável ou, ainda, quando o fornecimento de tais materiais e serviços for feito sob o regime de administração contratada, previsto e discriminado no ato convocatório.

A Lei nº 8.666/1993 em seu artigo 9º proíbe a participação na licitação:

- Do autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica;
- De empresa responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo, ou empresa da qual o autor do projeto seja dirigente, gerente, acionista ou detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital, com direito a voto ou controlador, responsável técnico ou subcontratado;

- De servidor ou dirigente de órgão ou entidade contratante ou responsável pela licitação.

A fase externa do procedimento de licitação é composta, desde o ato de abertura até o encerramento, pelas seguintes fases:

- Edital – segundo Cretella Júnior (1999, p. 69), o edital é “[...] a lei interna da concorrência e do instituto da pré-qualificação”;
- Habilitação – fase na qual são admitidos os participantes aptos à licitação. Dentre as exigências estão a qualificação técnica e a regularidade fiscal e trabalhista;
- Julgamento – é o ordenamento das propostas admitidas;
- Homologação – é o exame que verifica a licitude do procedimento anterior;
- Adjudicação – é a escolha do proponente com a melhor proposta.

2.1.1.2 Contrato de concessão

Alexandrino e Paulo (2010) destacam que a competência para regular a prestação do serviço público é do ente federado a que a Constituição Federal atribui a titularidade do serviço. No caso do TCU por ônibus, a competência é do Poder Municipal. Os autores enfatizam que a doutrina administrativa mais recente dá preferência à expressão regulação ao invés de regulamentação, pois tem uma abrangência maior. A atividade regulatória inclui um conjunto dos atos legislativos e administrativos necessários para estabelecer todas as condições de prestação de serviço, ou seja, um marco regulatório.

Um dos instrumentos mais importantes do marco regulatório é o contrato de concessão. Segundo o artigo 2º da Lei n.º 8.666/1993, contrato é

[...] todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontades para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada. (BRASIL, 1993).

A Lei n.º 8.987/1995, em seu artigo 23, enumera as cláusulas essenciais para qualquer contrato de concessão, inclusive os contratos de concessão ao serviço de TCU, a saber:

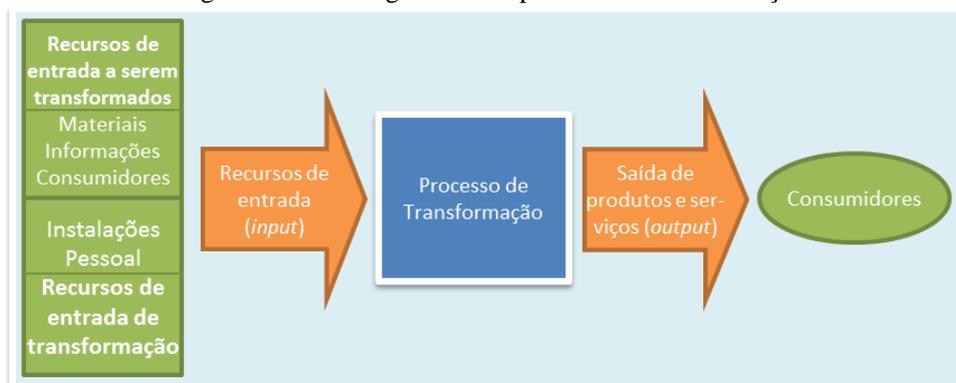
Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:
 I - ao objeto, à área e ao prazo da concessão;
 II - ao modo, forma e condições de prestação do serviço;
 III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

- IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;
- V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;
- VI - aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;
- VII - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;
- VIII - às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;
- IX - aos casos de extinção da concessão;
- X - aos bens reversíveis;
- XI - aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;
- XII - às condições para prorrogação do contrato;
- XIII - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;
- XIV - à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; e
- XV - ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.
- Parágrafo único. Os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente:
- I - estipular os cronogramas físico-financeiros de execução das obras vinculadas à concessão; e
- II - exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão. (BRASIL, 1995)

2.1.2 A Prestação do serviço de TCU

Todas as operações de produção de produtos e serviços transformam entradas em saídas, através de um processo de *input*-transformação-*output* (SLACK *et. al.*, 2007), conforme um modelo geral de um processo de transformação ilustrado na Figura 3.

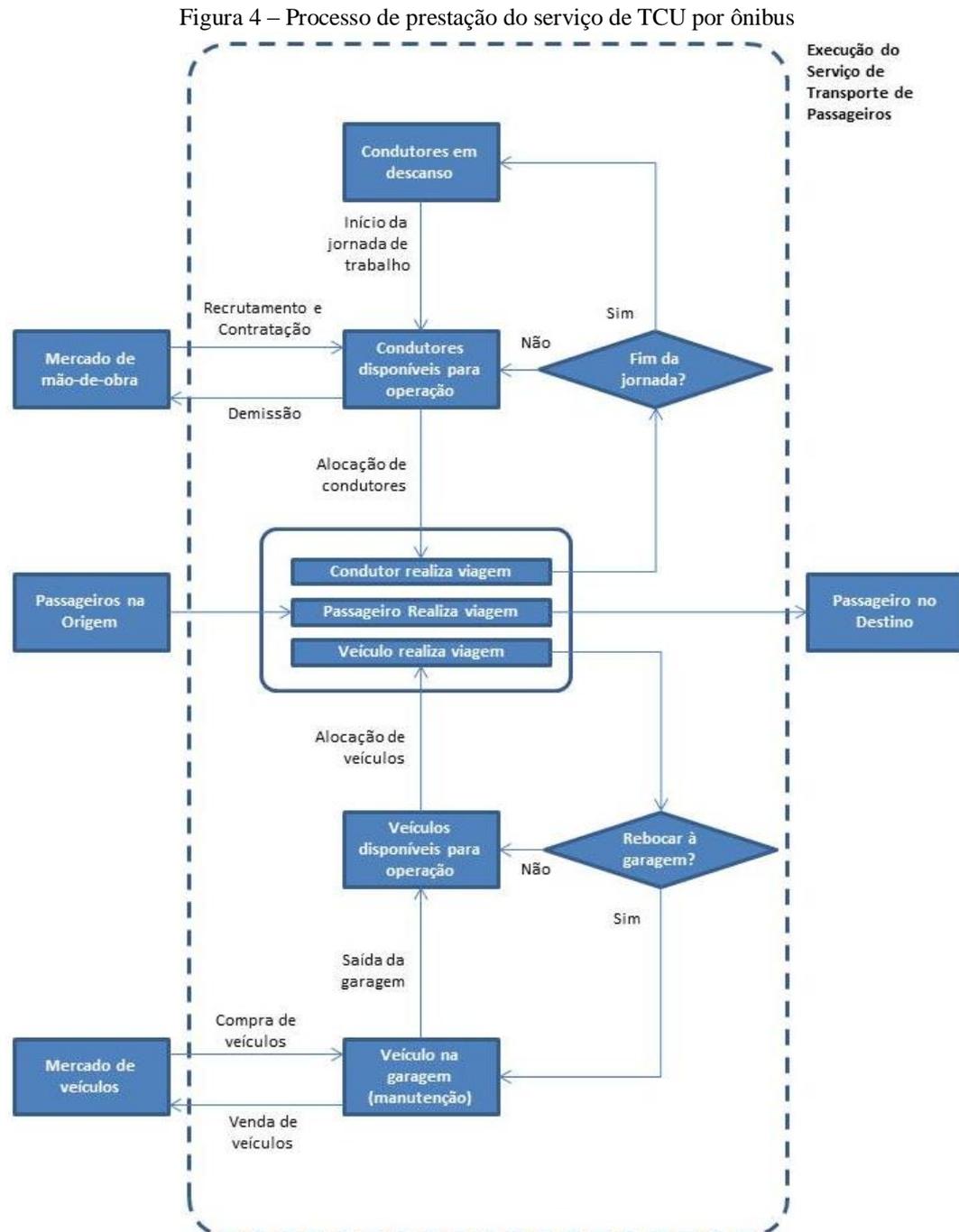
Figura 3 – Modelo geral de um processo de transformação



Fonte: Adaptado de Slack *et. al.* (2007, p. 9).

No TCU, o serviço a ser prestado “é o deslocamento efetivamente realizado entre um ponto A e B, e este consumido no ato da produção” (LIMA, 1992, p. 9). Os fatores de

produção que estão envolvidos nesse processo são os veículos, equipamentos de apoio, motoristas, cobradores, mecânicos, fiscais e outros (LIMA, 1992; MAYERLE; BEZERRA, 2004; VAN OORT, 2011). O processo de prestação de serviço de TCU por ônibus está representado na Figura 4.



Fonte: Adaptado de Mayerle e Bezerra (2004).

Segundo Cruz (1998), nas empresas concessionárias o processo de prestação do serviço depende de dois locais distintos, a garagem e a linha. A garagem é a denominação

dada à estrutura física da empresa, o local onde estão localizados o pátio de estacionamento dos ônibus, área de abastecimento, área de inspeção, o setor de manutenção e os setores administrativos.

Miranda (2003, p. 96) enfatiza que uma das principais características das garagens das empresas é:

[...] a diversidade de atividades e de tarefas desenvolvidas num mesmo local de trabalho, objetivando a guarda e a manutenção dos veículos. Essas atividades envolvem, além de serviços administrativos, os serviços de armazenagem e abastecimento de combustíveis, limpeza, lavagem e higienização de veículos e de peças, manutenção mecânica e elétrica, serviços de solda, chaparia e pintura, recauchutagem de pneus, serviços de borracharia, movimentação, controle e guarda de veículos, entre outros. Em seus locais de trabalho, em função dessa diversidade de tarefas e atividades, é possível identificar a ocorrência dos mais variados riscos ambientais, sejam eles químicos, físicos ou biológicos. Além destes, são evidentes ainda as ocorrências de riscos denominados ergonômicos assim como as situações de riscos de acidentes de trabalho propriamente ditos.

A linha refere-se à prestação do serviço, ou seja, o transporte de passageiros, seguindo regras operacionais definidas pelo órgão gestor. Dentre essas regras, o itinerário, pontos terminais e de paradas, frota operacional e horários de saída (CRUZ, 1998).

Reck (2010) define uma série de conceitos básicos que compõem um sistema de TCU por ônibus. Os principais estão descritos no Quadro 3.

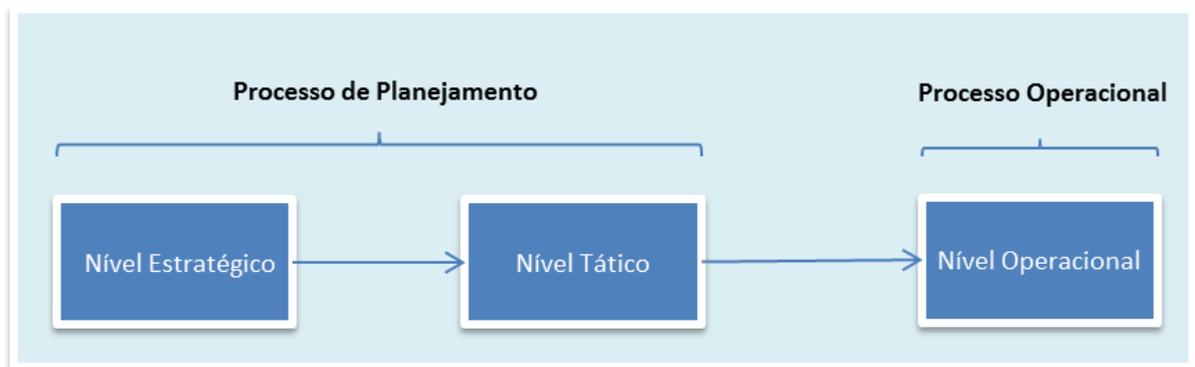
Quadro 3 – Conceitos Básicos do TCU por ônibus

Conceitos Básicos	Descrição
Linha	Refere-se ao serviço regular de determinado meio de transporte, seguindo regras operacionais próprias, identificando unicamente, um conjunto de componentes, a saber: itinerário, pontos terminais, frota operacional, tarifas etc.;
Viagem	Refere-se à movimentação unidirecional do veículo entre os pontos extremos da linha;
Itinerário	Refere-se ao trajeto predeterminado a ser percorrido pelos veículos de uma linha para se deslocarem entre os seus dois pontos extremos, trajeto este definido pelas vias e localidades atendidas;
Ponto Terminal	São os pontos extremos do itinerário de uma linha onde se dará o início ou o término das viagens;
Frota	Conjunto de veículos de um mesmo tipo à disposição dos serviços de transporte público da região e da linha;
Frequência	Número estipulado de viagens unidirecionais por unidade de tempo ou período fixado;
Intervalo	Tempo decorrido entre a passagem de dois veículos sucessivos de uma mesma linha, num sentido, por um ponto de referencia. Também é conhecido como “ <i>headway</i> ” e representa o inverso da frequência.
Tarifa	Valor a ser cobrado do usuário, par garantir o direito de transporte numa determinada linha, no veículo, horário e trecho pré-estabelecido

Fonte: Autoria Própria.

Os sistemas de TCU são mais do que apenas operações. Antes da operação há o processo de planejamento. Nesse processo, dois níveis podem ser distinguidos: o estratégico e o tático (VAN OORT, 2011). A Figura 6 mostra os níveis de planejamento e operações de transportes públicos.

Figura 5 – Estágios do processo de prestação do serviço de TCU por ônibus



Fonte: Adaptado de Van Oort (2011, p. 16).

No nível estratégico, o sistema é projetado levando-se em consideração a demanda de passageiros e fatores geográficos, determinando quais as vias e os locais de paradas de ônibus que integrarão o itinerário da linha. O principal objetivo é minimizar o custo ou o tempo total de viagem. No nível tático, é planejada a frequência e horários das viagens (VAN OORT, 2011; FARIAS; BORENSTEIN, 2013). Para Farias e Borenstein (2013), o planejamento operacional destina-se a construção de escala de horários para veículos e tripulação que minimizem os custos totais, respeitando todas as restrições legais e operacionais, bem como o planejamento da cessão de vagas de estacionamento para os veículos nas garagens e estabelecimento de horários de manutenção da frota.

Nota-se que os processos de planejamento e operacionais estão fortemente relacionados entre si, pois conforme perturbações no sistema, decorrentes de fatores externos, o processo de planejamento deve ser contínuo, buscando-se a melhoria do sistema (RECK, 2010; VAN OORT, 2011).

Parte do processo da produção do serviço de TCU, no Brasil, é de responsabilidade do Poder Público Municipal, que dispõe de instrumentos legais, tributários e tarifários para direcionar a demanda e para distribuí-la de forma a evitar a capacidade ociosa na produção. As empresas devem ser acompanhadas nos aspectos da combinação de fatores e produção a um custo mínimo (LIMA, 1992).

Estabelecidas as condições da prestação do serviço do TCU por ônibus, pelo Poder Público Municipal através do contrato de concessão, o planejamento do serviço depende de

constante reavaliação do desempenho do sistema, tanto dos parâmetros operacionais, como dos custos de transporte, focando-se na busca de um equilíbrio entre a manutenção de uma tarifa reduzida e a melhoria na qualidade dos serviços ofertados aos usuários (RECK, 2010).

Para obtenção do equilíbrio entre a manutenção de uma tarifa reduzida e a melhoria na qualidade dos serviços aos usuários é fundamental a conciliação de interesses dos três principais grupos envolvidos no TCU (órgão gestor, empresas concessionárias e usuários), que têm preocupações distintas quanto ao desempenho do sistema (FERRAZ; TORRES, 2004; RECK, 2010):

- **Usuários:** São os que se utilizam de um serviço público para suprir suas necessidades de deslocamento e que não tem maiores preocupações com a operação dos serviços. Na utilização do transporte público, esse segmento pondera uma série de atributos – regularidade, tempo de deslocamento, conforto, custo, dentre outros. – para a tomada de decisão de quando, onde e como usar o transporte.
- **Empresas concessionárias:** Que se encarregam de administrar e fazer funcionar um complexo sistema de transportes (financiamento, aquisição, manutenção, renovação da frota, etc.) e de comercializá-lo, sob a forma de prestação de um serviço público. Suas preocupações estão relacionadas com as variáveis que influenciam os custos e receitas na oferta do serviço.
- **Órgão gestor:** Que, sendo o responsável legal pelo transporte público, deve regulamentar, planejar, programar e fiscalizar a execução dos serviços, servindo constantemente como árbitro nos conflitos de interesse entre usuários e operadores, valendo-se para tanto da legislação específica.

2.1.3 Breve histórico do TCU por ônibus em João Pessoa-PB

O serviço de TCU em João Pessoa-PB iniciou-se em 1895, quando empreendedores locais fundaram a Cia. Ferro-Carril Parahybana. A Cia. instalou trilhos de ferro no centro da cidade e em 06 de junho de 1896 iniciou o serviço de transporte coletivo de bondes movido à tração animal, que contava com duas linhas (OLIVEIRA, 2006).

Oliveira (2006) relata o desenvolvimento do transporte público na capital paraibana nos períodos subsequentes até a década de 80 do século passado, conforme descrição do Quadro 4.

Quadro 4 – Principais acontecimentos no TCU por ônibus em João Pessoa-PB (Dos anos 20 aos anos 80)

Década	Principais Acontecimentos
20 e 30	Foi implantado o sistema de transporte misto bonde x ônibus (caminhão com rodas de ferro correndo sobre os trilhos) que tinha uma capacidade de transportar 20 passageiros. Nesse mesmo período foi fundada a Empresa Auto-ViaçãoParayba, a primeira do ramo de TCU que utilizava ônibus na cidade. No fim dos anos 30 a cidade possuía uma frota de 18 automóveis de passageiros, 14 ônibus e 5 empresas de transportes coletivos.
40	A cidade de João Pessoa-PB contava com uma frota de 66 ônibus. Em 1946, devido a deficiências no setor de transporte urbano, as autoridades permitiram que qualquer pessoa que possuísse um veículo e desejasse explorar o transporte urbano poderia colocá-lo para atuar em qualquer linha, surgindo assim os Autos-Lotação.
50	A partir de 1957 os bondes foram sendo desativados, devido o aumento da motorização ocorrida no Brasil nos anos 50, cujo reflexo nos transportes coletivos por ônibus e lotações foi a diminuição do número de passageiros.
60	A prefeitura assumiu o controle do sistema de transportes coletivos por ônibus de João Pessoa-PB. Até então o controle era realizado pela Delegacia Estadual de Trânsito. Para esse fim, a Prefeitura criou o Serviço Municipal de Trânsito (SMT).
70	Foi fundada a Empresa de Transportes Urbanos Ltda. (ETUR), que chegou a ser a maior e mais organizada empresa de transporte coletivo do estado. O Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), que se transformou em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Lei nº 5.908/79), mantendo a sigla GEIPOT, elaborou o Plano Nacional de Viação (PNV) que tratava da questão dos transportes urbanos, enfatizando o disciplinamento dos espaços urbanos. O término da década foi marcado por problemas no setor: havia sobreposição de linhas de ônibus, várias áreas da cidade não tinham cobertura do serviço e todas as linhas convergiam para a área central sem a possibilidade de integração. A rede de transporte público de passageiros em operação era formada por 32 linhas de ônibus e 9 empresas concessionárias. Em média, 192.428 passageiros eram transportados por dia e a frota operacional de 132 veículos.
80	Em João Pessoa-PB surgiram novos subcentros de comércio e serviços e a criação de pólos geradores de tráfego nos bairros. O GEIPOT instalou o escritório local com o objetivo de desenvolver o plano de transporte urbano do município e região metropolitana. No início da década, a frota de ônibus que circulava na capital era de 209 veículos, distribuídos entre 6 empresas concessionárias. Elas operavam 46 linhas urbanas da capital. Na segunda metade da década de 80 houve a implantação do sistema de transportes da cidade, com base nos estudos feitos pelo escritório do GEIPOT e a efetivação da Superintendência de Transportes Públicos (STP) como órgão gestor dos serviços de transportes por ônibus e táxis do município.

Fonte: Autoria Própria.

Na década de 90, o sistema de transportes públicos funcionava com seis empresas privadas, 54 linhas de ônibus, e uma frota de 255 ônibus. Em 1995, a STP assumiu as responsabilidades do trânsito, obedecendo ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e passou a ser chamada de Superintendência de Transportes e Trânsito (STTRANS) (PMJP, 2013).

No início do século XXI, segundo a STTRANS (2010), o sistema de transporte de passageiros de João Pessoa-PB contava com 93 linhas de ônibus, operadas por seis empresas privadas que possuíam uma frota de 420 ônibus.

A partir de 2005, iniciou-se um processo contínuo de otimização do sistema de TCU de João Pessoa-PB. O ponto de partida foi a implantação do Sistema de Bilhete Único, através da reforma do antigo Terminal Urbano (TU), que passou a se chamar Terminal de Integração

do Varadouro (TIV). O Sistema de Bilhete Único e o TIV concederam ao usuário do serviço o direito de usar dois ônibus pagando apenas uma tarifa. O TIV foi parte integrante de um conjunto mais amplo de iniciativas que tinham como objetivo proporcionar a qualidade do serviço e da gestão do sistema de transporte coletivo (PMJP, 2013).

Em abril de 2006 foi adotada a Bilhetagem Eletrônica, conhecida como “Passe Legal”, que substituiu os antigos bilhetes impressos por cartões eletrônicos. Em junho de 2008, iniciou-se a Integração Temporal, que permite ao usuário a transferência de uma linha para outra, em qualquer parada de ônibus onde as linhas se cruzam, dentro de um intervalo de tempo, sem precisar pagar outra passagem. Em maio de 2009, esse serviço foi ampliado: surgiu a Integração Temporal Metropolitana, o “Integre Bem”, beneficiando os moradores da região metropolitana da Grande João Pessoa-PB (Alhandra, Bayeux, Cabedelo, Conde e Santa Rita). O sistema é semelhante à Integração Temporal de João Pessoa-PB. Porém, o usuário terá um desconto de 50% na segunda passagem (PMJP, 2013).

Em 2011, iniciou-se uma série de intervenções na infraestrutura da cidade – Projeto Caminho Livre (um conjunto de ações e melhorias para o trânsito, com objetivo de facilitar a mobilidade da população com rapidez, conforto e segurança, organizando o trânsito na Capital) – que contemplam todos os cidadãos, sejam motoristas, usuários de transporte público ou pedestres, com soluções para a mobilidade da cidade. Ainda está prevista a reestruturação do sistema de transporte público, priorizando a circulação dos ônibus com faixas exclusivas nos principais corredores; instalação de novos terminais de integração e um terminal metropolitano. Tais ações representarão avanços e melhorias no tráfego de veículos e na qualidade de vida dos passageiros (PMJP, 2013).

A partir de 2012, a STTRANS foi transformada em Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa (SEMUB) pela Lei Municipal nº 12.250/2011, autarquia com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira. Dentre suas funções, está o gerenciamento do serviço de TCU. Em 2012, as empresas operadoras tinha uma frota de aproximadamente 550 ônibus, transportando mais de 8 milhões de passageiros por mês, através de 92 linhas de ônibus que realizam mais de 4.000 viagens por dia (PMJP, 2011).

2.2 SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO

2.2.1 Abordagem da Saúde e Segurança do Trabalho

A Saúde e Segurança do Trabalho pode ser entendida como um conjunto de ciências e tecnologias que procuram a proteção do trabalhador no seu local de trabalho e tem como objetivo básico a prevenção de doenças ocupacionais, acidentes de trabalho e outras formas de agravos à saúde do trabalhador (ARAÚJO, 2008; MATTOS, 2011).

Como uma área multidisciplinar da Engenharia e da Medicina do Trabalho relacionada com a segurança, saúde e qualidade de vida dos trabalhadores, cabe à SST, juntamente com outros conhecimentos (ergonomia, higiene ocupacional, medicina do trabalho, dentre outros), a identificação de fatores de riscos que levam à ocorrência de acidentes e doenças ocupacionais, a avaliação de seus efeitos na saúde do trabalhador e a propor medidas de intervenção técnica a serem implementadas nos ambientes de trabalho (MATTOS, 2011).

O investimento em medidas de SST proporciona um ambiente de trabalho mais seguro e saudável, além de repercutir nos recursos humanos e financeiros das empresas (AESST, 1998).

Uma forma de investimento em SST em uma organização é a adoção e implementação de sistema de gestão da SST. Segundo a BSI (1999), sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho é parte do sistema de gestão global que facilita o gerenciamento dos riscos de SST associados aos negócios da organização. Isto inclui a estrutura organizacional, atividades de planejamento, responsabilidades, práticas, procedimentos, processos e recursos para desenvolver, implementar, atingir, analisar criticamente e manter a política de SST da organização. Silva (2006) relata que aumentam as evidências de que a abordagem de sistema de gestão da SST provoca melhorias significativas na SST das organizações, e que os governos de vários países têm exigido a implementação de práticas de gestão, geralmente centradas no gerenciamento de riscos, ou têm incentivado a implementação de sistemas completos de gestão da SST.

2.2.2 Saúde e Segurança do Trabalho no Brasil

A fundamentação normativa internacional da OIT propiciou o surgimento de uma legislação específica de proteção no trabalho: a Lei n.º 6.514, de 22 de dezembro de 1977 (BRASIL, 1977), que alterou o Capítulo V do Título II da Consolidação das Leis do Trabalho,

relativo à segurança e medicina do trabalho, e promoveu a publicação de normas específicas em SST, as Normas Regulamentadoras (NR), através da Portaria n.º 3.214, de 8 de junho de 1978 (MTE, 1978).

As NR seguem um processo dinâmico de elaboração e atualização. Isto significa que tanto podem surgir novas normas visando atender ao que recomendam as convenções da OIT, como as já existentes podem ser atualizadas, buscando adequar-se às exigências legais, às mudanças ocorridas no mundo do trabalho, principalmente no que se refere aos novos riscos ocupacionais e às medidas de controle. Segundo Splinder (2013), os procedimentos para elaboração e revisão das NR são disciplinados pela Portaria n.º 1.127 do MTE, de 02 de outubro 2003, que, em seu artigo 1º, determina a adoção do sistema tripartite como princípio básico. Esse sistema foi indicado pela Convenção n.º144 da OIT, que promove a cooperação entre as organizações de empregadores, trabalhadores e governos para a realização da justiça social.

As NR aprovadas por Portaria n.º 3.214/1978 do MTE totalizavam 28 normas. Por seguirem um processo dinâmico de elaboração e atualização, atualmente são 36 normas regulamentadoras e outras estão para ser publicadas como, por exemplo, a norma que trata da segurança e saúde em plataformas de petróleo, cujo texto técnico básico de criação já foi disponibilizado para consulta pública, e a norma que trata da gestão da segurança e saúde do trabalho, que já teve a proposta de texto divulgada.

O MTE, em 4 de maio de 2000, considerando a necessidade de serem verificadas as condições de segurança do trabalhador em cada atividade ou posto de trabalho nos sistemas de TCU, no tocante à organização, ao meio ambiente de trabalho, às relações sociais e às constantes inovações tecnológicas, publicou a Portaria Nº 340, que enumera itens das NR aplicáveis a esses sistemas (Anexo I). No Quadro 5 estão relacionadas as NR de que trata esta portaria e que serão utilizadas no presente estudo.

Quadro 5 – NR relacionadas na Portaria n.º 340/2000 do MTE

NR	Descrição dos itens das normas	NR	Descrição dos itens das normas
NR 1	Disposições Gerais	NR 9	Programa de Prevenção de Riscos Ambientais
NR 3	Embargo ou Interdição	NR 10	Instalações e Serviços em Eletricidade
NR 4	Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho	NR 15	Atividades e Operações Insalubres
NR 6	Equipamento de Proteção Individual (EPI)	NR 17	Ergonomia
NR 7	Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional	NR 23	Proteção contra Incêndios
NR 8	Edificações	NR 24	Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho

Fonte: Autoria Própria.

2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS

O entendimento de política pública varia, segundo os autores. No desenvolvimento deste estudo é adotado o conceito de políticas públicas como o “Poder Público em ação”. É o Poder Público agindo através de implantação de projetos de governo, através de programas, de ações voltadas para setores específicos da sociedade. É o Poder Público assumindo a responsabilidade quanto à implementação e manutenção, a partir de um processo de tomada de decisões que envolvem órgãos públicos e diferentes organismos e agentes da sociedade relacionados à política implementada (HÖFLING, 2001; SOUZA, 2006).

2.3.1 Políticas Públicas em Saúde e Segurança do Trabalho

As políticas públicas em saúde e segurança no trabalho podem ser consideradas como o conjunto de decisões implementadas em uma dada sociedade, através do Governo, visando garantir que o trabalho, base da organização social e direito fundamental do ser humano, seja realizado em condições tais que contribua para a qualidade de vida, a realização pessoal e social dos trabalhadores, sem prejuízo para sua saúde e integridade física, mental e espiritual (DIAS; MELO, 2002).

Saravia (2006) ressalta que as instituições desempenham um papel decisivo nas políticas públicas. É delas que emanam ou condicionam as principais decisões. Sua estrutura, seus quadros e sua cultura organizacional são elementos que configuram a política. As instituições impregnam as ações com seu estilo específico de atuação.

Ao se considerar a saúde dos trabalhadores e as doenças e acidentes relacionados com o trabalho, como tema de interesse público, configura-se a exigência da participação do Estado. O enfoque do "risco social" define a questão como de caráter público, ou seja, uma questão que supera as possibilidades de se encontrar soluções individuais e requer a participação do Estado, particularmente no que se refere à regulação e controle (DIAS; MELO, 2002, p.1694).

As autoras acima acrescentam que a formulação e a implantação de políticas públicas de saúde e segurança no trabalho devem ser sustentadas em princípios, tais como:

- O entendimento de que o trabalho é um direito fundamental do ser humano, deve propiciar realização e bem-estar e não ser causa de sofrimento, adoecimento e morte;

- A saúde dos trabalhadores é um bem social que deve ser tutelado e garantido pelo Estado e servir de eixo orientador das políticas de saúde e segurança no trabalho, garantindo cobertura universal de todos os trabalhadores;
- A participação efetiva dos trabalhadores deve se dar em todas as fases desse processo;
- É responsabilidade do empregador, ou responsáveis pela produção, a vida e a saúde dos trabalhadores;
- As ações preventivas têm primazia sobre as corretivas; e
- A busca da equidade deve ser capaz de corrigir os efeitos deletérios em uma sociedade crescentemente desigual.

Para Dias e Melo (2002), o conhecimento técnico-científico disponível para a identificação, eliminação e correção de problemas de saúde relacionados ao trabalho, e da melhoria contínua dos ambientes de trabalho, deve ser incorporado aos processos produtivos. Tal conhecimento é aportado setorialmente pela epidemiologia e toxicologia, pela higiene do trabalho, engenharia de produção e de segurança do trabalho e pela ergonomia, e servirá de base para definição e implementação de políticas de saúde e segurança no trabalho.

2.3.2 Políticas Públicas de incentivo a SST

Os instrumentos tradicionais do Poder Público para incentivar a SST são a regulamentação e fiscalização, essenciais, porém insuficientes para tratar das mudanças nos processos, condições e organização do trabalho ou para abordar os perigos e riscos delas decorrentes. Vários países como Austrália, Estados Unidos e a maioria dos países da Comunidade Europeia têm seguido uma tendência de combinação dos instrumentos tradicionais com o uso de incentivos (SILVA, 2006).

O uso de incentivos no campo das políticas públicas é recente e está associado à tentativa de induzir as organizações numa conduta que favorece determinados valores que são de interesse público. A lógica no uso de incentivos supõe que a conduta desejada não é a escolha natural entre os atores, sendo necessária a recompensa ou a punição para se alcançar resultado melhor.

Segundo Pfeifenberger e Tye (1995), quatro atributos devem ser observados em mecanismos de incentivo:

- a) Simplicidade– os mecanismos de incentivo devem ser simples;

- b) Motivação – devem gerar motivação adequada para redução do custo ou aumento do desempenho;
- c) Justiça – as recompensas ou penalidades geradas devem estar dentro de limites aceitáveis;
- d) Poder de permanência – deve ser percebido pelo público-alvo como uma medida permanente.

Dentre as políticas públicas de incentivos governamentais para promoção da SST, pode-se apontar as seguintes:

- e) Flexibilização das alíquotas de contribuição do seguro acidente do trabalho, por meio da qual se procura recompensar ou onerar as organizações com descontos ou aumentos nos prêmios do seguro, conforme critérios de desempenho relacionados com as condições de SST, levando-se em conta um determinado período. Há indicativos que esse incentivo influencia as decisões da alta administração das organizações na melhoria da SST (WRIGHT *et. al.*, 2003).
- f) Reconhecimento público em SST, com a premiação das melhores práticas, da implementação efetiva de modelos de sistemas de gestão, de inovações ou iniciativas de destaque relacionadas à SST. A premiação consiste na emissão de certificados, criação de logotipos ou outro tipo de publicidade, por meio da qual se procura estimular e diferenciar o alcance de níveis de excelência (TAIT; WALKER, 2000).
- g) Publicidade negativa em SST, com a divulgação dos resultados desfavoráveis às organizações nos inquéritos civis e criminais, relativos às ocorrências de acidentes e doenças do trabalho, por meio da qual se procura constranger aquelas onde ocorreram tais eventos (GUNNINGHAM, 1999; DAVIS, 2004).
- h) Publicidade de dados comparativos do desempenho da SST entre organizações do mesmo segmento, por meio da qual se procura enaltecer as organizações que alcançaram os melhores desempenhos e constranger as organizações que apresentaram baixos desempenhos (HOPKINS, 2007).
- i) Estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas, sem se limitar ao atendimento das prescrições mínimas legais, por meio do qual se procura oferecer privilégios na aquisição de contratos com o governo para as organizações que atendem determinados requisitos e, ao mesmo tempo, disciplinar as demais interessadas (AESST, 1998).

Dentre as políticas públicas adotadas nos países da União Europeia (Ver pág. 12 deste trabalho), o estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas vem sendo considerado como um instrumento importante para promoção da SST nas empresas.

2.3.2.1 Políticas Públicas através de estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas

Para Silva (2006), o estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas é um incentivo com características de compulsoriedade e bivalência. Compulsório, pois pela própria natureza do incentivo, trata-se de uma medida imposta. Bivalente, pois o incentivo proporciona privilégios na aquisição de contratos com o governo para as organizações que atendem determinados requisitos e, ao mesmo tempo, disciplina aquelas interessadas que não atendem aos requisitos.

A Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho enfatiza que esta política pública é uma abordagem diferente e inovadora de promoção da SST nas empresas que “consiste na seleção, pelos organismos públicos, [...] de adjudicatários ou de fornecedores de produtos, bens ou serviços com base no seu desempenho no domínio da saúde e segurança no trabalho” (AESST, 1998, p.9). A AESST (1998) acrescenta ainda que os organismos de direito público podem exigir das empresas adjudicatárias que cumpram níveis de SST mais elevados do que os previstos na regulamentação.

Os países membros da Comunidade Europeia tratam esse tipo de instrumento de maneira bastante diversificada. Alguns países não adotam políticas públicas de estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas. Nos demais as aplicações estão descritas no Quadro 6.

Quadro 6 – Exemplos de Políticas Públicas através de estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas em alguns países da Europa

País	Política Pública
Alemanha	Os contratos adjudicados pelas autoridades públicas contêm condições prévias obrigatórias relativas ao cumprimento das disposições legais, incluindo em matéria de SST.
Luxemburgo	A Associação Nacional de Seguros exige que os contratados cumpram suas regras de prevenção de acidentes.
Áustria	Em alguns casos específicos, os contratados são obrigados a respeitar as disposições de segurança e saúde no trabalho estabelecidas.
França	Os contratados devem respeitar as disposições em vigor, nomeadamente em matéria de segurança e saúde.
Países Baixos	Existem vários exemplos das autoridades públicas imporem aos adjudicatários contratos de fornecimento de bens ou de serviços com condições relativas ao cumprimento das normas de segurança e saúde.
Bélgica	A entidade adjudicante é obrigada a rejeitar candidatos que possuam um passado negativo na área da segurança e saúde no trabalho.
Grécia	Todas as autoridades impõem condições relativas à SST
Portugal	Todas as autoridades são obrigadas a respeitar a legislação em matéria de obras públicas.
Dinamarca	As orientações de política de aquisições por parte das autoridades estatais e locais incluem variáveis relacionadas com a SST.
Irlanda	Algumas autoridades solicitam uma cópia da declaração de segurança do fornecedor antes de adquirirem bens ou serviços.
Reino Unido	Todas as empresas e também as autoridades locais têm certas responsabilidades pelos atos dos contratados no cumprimento da legislação de segurança e saúde. A forma como as autoridades procuram influenciar os contratados nesta área depende, largamente, delas próprias.
Espanha	As administrações públicas estão impedidas de adjudicar contratos a qualquer entidade que tenha sido condenada pela prática de infrações às normas de SST.
Itália	A legislação em vigor obriga a que os avisos de concurso refiram que devem ser respeitadas as disposições de segurança, de acordo com as diretivas da EU.

Fonte: Adaptado de AESST (1998, p.53).

Para a AESST (1998), as políticas públicas de estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas podem revelar-se importantes por várias razões.

Em primeiro lugar, os organismos de direito público (a nível nacional ou local), na sua qualidade de pessoas coletivas, subcontratam por vezes grandes quantidades de trabalhos. Os contratos entre os organismos de direito público e as empresas privadas podem ter uma dimensão substancial ou preverem a realização de um trabalho ou a prestação de um serviço bastante especializado. Por este motivo, estes **contratos podem funcionar como incentivos à adoção de boas práticas em matéria de segurança e saúde no trabalho no âmbito de determinados setores.** Em segundo lugar, **a adjudicação de contratos a "boas" empresas pode funcionar como exemplo de boas práticas para outras empresas** (AESST, 1998, p.52, grifo nosso).

Silva (2006) relata que durante a década de 90, na Austrália, o *New South Wales Work Cover* estabeleceu uma estratégia para promover a melhoria do desempenho organizacional em SST nas indústrias da construção. Somente as indústrias que dispunham de sistemas de gestão da SST em conformidade com os guias fornecidos poderiam ser aceitas para o estabelecimento de contratos de grande porte com o governo.

No Brasil, com a Lei n.º12.349, de 15 de dezembro de 2010, que alterou a Lei de Licitações (Lei n.º8.666/1993), dando um novo texto ao artigo 3º da referida lei, passou-se a adotar o seguinte objetivo das licitações:

A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a **promoção do desenvolvimento nacional sustentável** e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos (BRASIL, 2010, grifo nosso).

Com isso, os objetivos das licitações foram ampliados. Além da busca da proposta mais vantajosa para a administração e do respeito ao princípio da isonomia, também deve-se buscar contratações sustentáveis (MENEGUZZI, 2011).

Dentro desse contexto, diversos autores (CLARO *et. al.*, 2008; ARAÚJO *et. al.*, 2006; QUELHAS *et. al.*, 2003) apontam que a saúde e segurança no trabalho (SST) é parte integrante de qualquer sistema de gestão focado na sustentabilidade.

Ainda sobre a SST, a Lei n.º8.666/1993 prescreve que o projeto básico, documento obrigatório nas licitações para execução de obras e prestação de serviços, deve reunir o conjunto de elementos necessários e suficientes para caracterizar o complexo de obras ou serviços objeto da licitação. O Projeto Básico deve ser elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento aos requisitos estabelecidos na lei. Assim, essa lei prevê o momento e o documento adequado no qual o gestor público poderia efetuar a inserção dos critérios das licitações sustentáveis, conforme o seu artigo 12:

Art. 12. Nos projetos básicos e projetos executivos de obras e serviços serão considerados principalmente os seguintes requisitos:

I - segurança;

II - funcionalidade e adequação ao interesse público;

III - economia na execução, conservação e operação;

IV - possibilidade de emprego de mão-de-obra, materiais, tecnologia e matérias-primas existentes no local para execução, conservação e operação;

V - facilidade na execução, conservação e operação, sem prejuízo da durabilidade da obra ou do serviço;

VI - adoção das normas técnicas, de saúde e de segurança do trabalho adequadas;

VII - impacto ambiental. (BRASIL, 1993, grifo nosso)

As normas técnicas, de saúde e de segurança do trabalho, as quais o inciso VI do artigo 12 da Lei n.º 8.666/1993 se refere são as Normas Regulamentadoras (NR). As NR são regulamentadas pelo governo brasileiro, através da Portaria n.º 3.214/78 do MTE.

Além da adoção das normas, Johnstone e Sarre (2004) e Hopkins (2007) apontam que é de grande importância o desenvolvimento de mecanismos eficientes para monitorar a conformidade com regulamentos. Esses mecanismos devem ser prescritos e detalhados.

Além disso, no artigo 40 da lei que trata do edital do processo licitatório, observa-se os requisitos referentes aos procedimentos de licitação como objeto, condições para participação, forma de apresentação das propostas, critérios para julgamento e outros, referentes ao contrato, como prazo e condições para assinatura do contrato, para execução e para entrega do objeto da licitação, condição de pagamento e, quando for o caso, de reajuste de preços e condições de recebimento do objeto da licitação.

Especificamente, o inciso XVII do artigo 40 da Lei nº 8.666/1993 estabelece:

Art. 40. O edital conterá no preâmbulo o número de ordem em série anual, o nome da repartição interessada e de seu setor, a modalidade, o regime de execução e o tipo da licitação, a menção deque será regida por esta Lei, o local, dia e hora para recebimento da documentação e proposta, bem como, para início da abertura dos envelopes, e indicará, obrigatoriamente, o seguinte:

[...]

XVII – outras indicações específicas ou peculiares da licitação. (BRASIL, 1993)

Para Fonseca e Almeida (2010), podem existir outras indicações específicas ou peculiares da licitação que o Poder Público entenda conveniente estabelecer no instrumento convocatório. Como exemplo, temos a inserção de outras cláusulas, além das expressas no artigo. Poder-se-ia, então, inserir cláusulas sobre sistema de gestão em SST, tendo em vista que, como aponta Silva (2006), cada vez mais está comprovado que a implantação de sistema de gestão da SST provoca melhorias significativas na SST em uma organização. Em diversos países encontram-se exemplos dessa política:

- Na Irlanda existe uma série de programas do governo que visam a melhoria da qualidade de gestão em SST (AEST, 1998);
- Alguns países da Europa, impulsionados pela *European Union Framework Directive 1989/391/EEC* que dispõe da aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da SST (EUROPEAN COMMISSION, 1989), exigem a implementação de sistema de gestão em SST;
- Na Noruega e na Suécia, que possuem requerimentos de controle interno da SST (ELLIS, 2001);
- Nos Estados Unidos, especificamente no Estado da Califórnia, que exige dos empregadores a implantação de um programa de prevenção de acidentes e doenças do trabalho (CAL/OSHA, 2002).

- Na Austrália, a cidade de Swan exige implantação de sistema de gestão em SST nas empresas do setor industrial (SWAN, 2013).

A implantação de princípios de sistemas de gestão da SST como política pública pode ser adotada de duas maneiras:

1. Compulsória – a implantação de sistemas ou práticas de gestão da SST ocorre por meio de regulamentos e é obrigatória para todas as organizações;
2. Incentivada – são oferecidos incentivos pelo Poder Público às organizações para implantação de sistemas ou práticas de gestão da SST, respeitando-se a participação voluntária.

Para Bluff (2003), iniciativas compulsórias podem não desencadear o desenvolvimento de ações substanciais que permitiriam alcançar melhorias efetivas na SST. Segundo Ferreira e Melo (2013), no Brasil, as políticas públicas de SST até então adotadas eram focadas na regulamentação e fiscalização, o que gera uma postura “legalista” por parte das organizações. Isto significa que a grande maioria delas orienta os programas de segurança e saúde no trabalho para tão somente o atendimento à legislação, o que gera programas de SST pobres e de baixo desempenho.

Por outro lado, Bluff (2003) aponta que, apesar de em alguns casos as organizações respondam de maneira superficial às regulamentações do Estado, gradualmente elas irão absorvendo os conceitos de gestão, envolvendo a alta administração nesses assuntos, desenvolvendo a cultura de segurança e desenvolvendo os profissionais e serviços necessários para melhoria da SST.

Na visão de Gunningham e Johnstone (1999), citados por Silva (2006), a forma mais efetiva para induzir as organizações a adotarem a abordagem de sistemas de gestão da SST é a incentivada. Através da adoção incentivada, de um lado, o Estado oferece os incentivos e define as práticas de gestão que devem ser implementadas, e, de outro lado, as organizações decidem voluntariamente sobre a participação, sabendo que também terão obrigações a cumprir.

Dentre os incentivos que os autores mencionam, destacam-se:

- Benefícios administrativos – o Poder Público ofereceria a possibilidade das organizações estabelecerem parceria/cooperação com órgãos governamentais de apoio à implementação de sistemas de gestão da SST;
- Flexibilidade das fiscalizações – as organizações que concordassem em implementar um modelo de sistema de gestão da SST não estariam mais sujeitas à

ocorrência de fiscalizações de rotinas da SST. Já naquelas que não concordassem haveria o incremento das fiscalizações;

- Criação de logotipo ou outro tipo de publicidade para evidenciar as organizações que implementaram efetivamente o modelo de sistema de gestão da SST;
- Tornar a implementação de sistema de gestão da SST um pré-requisito para o estabelecimento de contratos com o governo;
- Subsídios para o início do desencadeamento da implementação de sistema de gestão em organizações que devido ao tamanho, circunstâncias econômicas ou outros fatores necessitam de recursos financeiros.

Outra cláusula que poderia ser inserida é referente aos incentivos financeiros em matéria da segurança e saúde no trabalho refere-se a formas em que as organizações teriam benefícios financeiros por manterem seus locais de trabalho seguros e saudáveis (EU-OSHA, 2011).

Um dos incentivos mais encontrados na Europa, segundo EU-OSHA (2011) são os incentivos fiscais, como taxas mais baixas para as organizações com melhores condições de SST.

No Brasil, recentemente foi implantado o Fator Acidentário de Prevenção (Ver página 13 deste trabalho) (TODESCHINI *et. al.*, 2011; CHAGAS *et. al.*, 2011; MELO, 2011).

Outra opção de política pública é a inserção de regras de Publicidade em SST, que podem ser publicidade negativa e comparativa, conforme apresentado anteriormente em nosso trabalho. Dessa forma, o Poder Público poderia exigir nas cláusulas do edital, meios que garantam a proteção dos trabalhadores ou até mesmo documentos certificando a responsabilidade da empresa para com o sistema de gestão em saúde e segurança do trabalho na etapa de habilitação, na qual todos os participantes demonstram a capacidade de concorrer.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 TIPOLOGIA DA PESQUISA

O delineamento metodológico do presente trabalho inicia-se pela classificação da pesquisa. De acordo com Marconi e Lakatos (2003) e Gil (2002), apresenta-se a classificação quanto à aplicabilidade, à abordagem do problema, aos objetivos e aos procedimentos técnicos.

3.1.1 Classificação quanto à aplicabilidade

Quanto à aplicabilidade da pesquisa, ela é classificada como uma pesquisa pura ou aplicada, pois utiliza os conhecimentos adquiridos para aplicação prática, voltada para a solução do problema da ausência de itens de saúde e segurança do trabalho no edital de licitação e nos contratos de prestação de serviço de TCU de João Pessoa-PB.

3.1.2 Classificação quanto à forma de abordagem do problema

A abordagem da pesquisa tem um caráter qualitativo, pois o enfoque está baseado em pressupostos da fenomenologia, ou seja, o foco não é a quantificação, mas a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados.

3.1.3 Classificação quanto aos objetivos

A classificação do processo de estudo, com base em seus objetivos, é de natureza exploratório-descritiva.

Exploratório, pois descreve as características de um objeto de pesquisa e proporciona maior familiaridade como problema, tornando-o mais explícito.

Descritiva, pois descreve as características de determinado fenômeno e estabelece relações entre variáveis.

3.1.4 Classificação quanto aos procedimentos técnicos

Quanto aos procedimentos técnicos adotados, esta pesquisa pode ser classificada como uma pesquisa documental, um estudo de campo e estudo de caso.

É uma pesquisa documental devido à utilização de arquivos disponíveis na SEMOB, que não receberam tratamento científico. Dentre esses documentos, incluem-se o edital de licitação e os contratos de concessão.

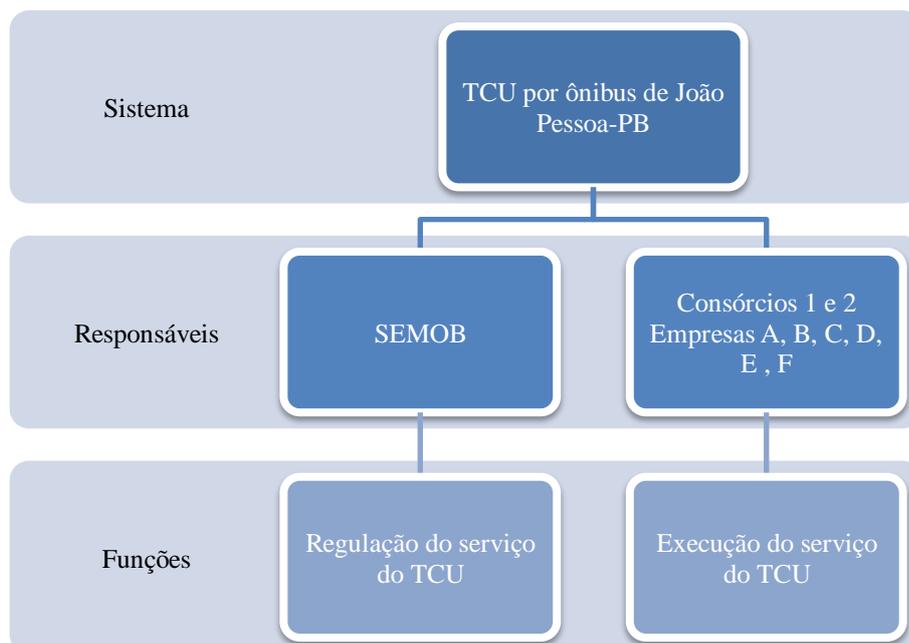
É uma pesquisa de campo, pois buscou informações acerca de um problema para o qual se procurou uma resposta. A pesquisa foi desenvolvida por meio de observação/análise e de entrevistas com os gestores de uma das empresas concessionárias e da SEMOB, para captar suas explicações e interpretações do que ocorre com a situação em estudo.

Por fim, é considerado um estudo de caso, pois consiste no estudo do sistema de TCU por ônibus de João Pessoa-PB de maneira que permite seu amplo e detalhado conhecimento.

3.2 COLETA DE DADOS

O estudo foi desenvolvido no sistema de TCU por ônibus de João Pessoa-PB, que é constituído pelo órgão gestor, a SEMOB, e dois consórcios que agrupam 6 empresas, conforme Figura 6.

Figura 6 – Estrutura do Sistema de TCU por ônibus de João Pessoa-PB



Fonte: Autoria Própria.

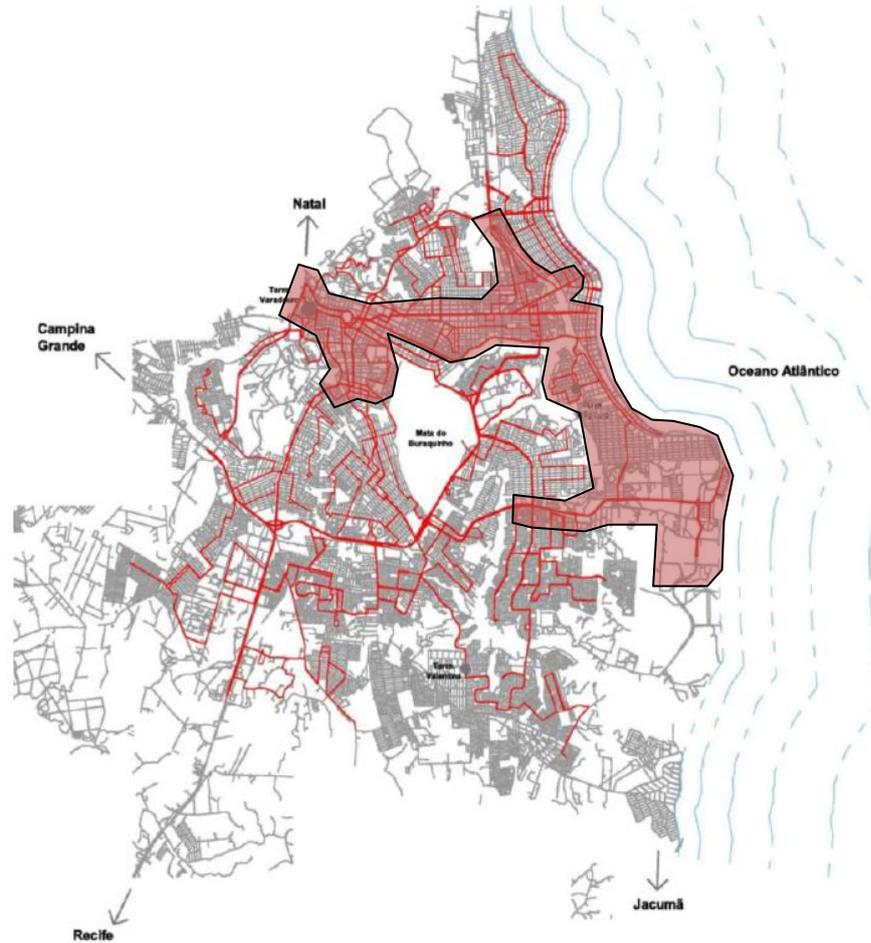
Para atender o objetivo específico 1 – conhecer o processo licitatório e os contratos de concessão de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros com vistas aos aspectos da saúde e segurança do trabalho, o ambiente de pesquisa explorado foi a SEMOB. Em João Pessoa-PB, o serviço de TCU é prestado de forma indireta, por empresas privadas, sob o regime de concessão e os documentos referentes ao marco regulatório da concessão do serviço ficam disponíveis no órgão gestor.

Para atender o objetivo específico 2 - conhecer o processo da prestação de serviço de TCU por ônibus praticado por empresas concessionárias de João Pessoa-PB com vistas aos aspectos da saúde e segurança dos trabalhadores, os ambientes de pesquisa explorados foram a garagem, os terminais de linha e alguns veículos de uma das empresas concessionárias.

A escolha da empresa foi feita de forma intencional, levando-se em consideração aspectos do sistema como a importância das linhas. A empresa possui as principais linhas que interligam a região central com a região da praia. A maioria dessas linhas trafega pela principal via da cidade (Av. Epitácio Pessoa), cobrindo os principais bairros da região (ver Figura 8). Outro aspecto observado foi quanto à demanda das linhas. A empresa transporta uma média diária de 30 mil passageiros pagantes, 10% do sistema. A SEMOB (2013) enfatiza ainda que além dos passageiros pagantes, a empresa transporta mais de 50% dos passageiros não pagantes, usuários do Terminal de Integração do Varadouro. Estima-se que o terminal atende 40 mil passageiros por dia.

Para atender o objetivo específico 3 – propor itens que podem ser inseridos no processo licitatório e contratos para a promoção da saúde e segurança no trabalho, a base de dados utilizada foi consulta em livros, trabalhos acadêmicos (teses, dissertações e monografias) e artigos de periódicos sobre assuntos relacionados à políticas públicas em SST e incentivos governamentais em SST.

Figura 7 – Cobertura da empresa pesquisada no Sistema de TCU por ônibus de João Pessoa-PB



Fonte: Autoria Própria.

As técnicas de coletas de dados adotadas para a realização da pesquisa foram análise documental e entrevista sobre o processo licitatório na SEMOB; entrevista, observação e análise da gestão da SST na empresa escolhida e o levantamento de dados bibliográficos na busca de exemplos de políticas públicas de incentivos à SST.

A análise documental e a entrevista foram utilizadas na SEMOB para conhecer o processo licitatório e os contratos de concessão do TCU em João Pessoa-PB, bem como para verificar referências às questões relacionadas à segurança do trabalho e saúde ocupacional.

A análise documental propõe-se a produzir conhecimentos e criar novas formas de compreender os fenômenos, o investigador interpreta os fenômenos, sintetiza as informações, determina tendências e na medida do possível faz a inferência (SÁ-SILVA *et. al.*, 2009).

Foram utilizados na análise documental documentos fornecidos pela SEMOB, referentes ao processo licitatório de TCU, os quais estão disponíveis na internet, no Portal da Transparência, no sítio da PMJP (PMJP, 2012).

Para completar a coleta de dados referente ao primeiro objetivo também foi utilizada a técnica de entrevista que é “[...] um encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional”(MARCONI; LAKATOS, 2003, p.195).

A entrevista utilizada na SEMOB foi do tipo estruturada. Seguiu-se um roteiro previamente estabelecido de perguntas predeterminadas. O entrevistado foi o presidente da Comissão Permanente de Licitação, um dos responsáveis pela última licitação do serviço de TCU por ônibus de João Pessoa-PB. O Roteiro de Entrevista utilizado (Apêndice A) foi fundamentado na Lei n.º 8.666/1993, que institui a norma para licitações e contratos da Administração Pública, e, ainda, de questões relacionadas à saúde e segurança do trabalho, com o intuito de verificar a percepção da comissão quanto ao tema.

Este roteiro foi formado por três blocos de questões, conforme descrição a seguir:

- Dados Gerais [questões de 1 a 3]: refere-se à identificação do entrevistado e ao cargo ocupado, bem como a responsabilidade no órgão e a relação quanto à participação no processo licitatório;
- Processo Licitatório e Contratos de Concessão [questões de 4 a 8]: neste bloco buscaram-se informações acerca de como o processo de licitação é construído, de como é montado o edital de licitação e como são elaborados o projeto básico e o contrato de concessão;
- Percepção da importância da promoção Saúde e Segurança do Trabalho [questões de 9 a 13]: trata-se de levantar o conhecimento a respeito da SST por parte do órgão.

Na empresa prestadora do serviço, foram utilizadas a observação e análise da gestão da SST e a entrevista para atender o objetivo de se conhecer a prestação de serviço de TCU por ônibus em João Pessoa-PB, com vistas aos aspectos da saúde e segurança dos trabalhadores.

Na entrevista, buscou-se identificar como a empresa gerencia o serviço de transporte de passageiros por ônibus, sua relação com a SEMOB, bem como a gestão da SST. Para atingir o que foi proposto, utilizou-se um roteiro de entrevista (Apêndice B) composto por questões abertas e fechadas. Foi entrevistado um dos gerentes da empresa que atualmente responde pela gestão administrativa e operacional da mesma.

O instrumento que possibilitou a observação foi o *checklist* (Apêndice C), elaborado com base na Portaria n.º 340/2000 do MTE que enumera os itens das NR aplicáveis aos

Sistemas de Transporte Coletivo (ver Apêndice D). O *checklist* foi dividido em quatro blocos: Práticas Gerais, Garagem, Terminal de linha e Veículo, conforme descritos no Quadro 8.

Quadro 7 – Detalhamento do checklist

Bloco	Grupos	Descrição
Práticas Gerais		[questões de 1 a 9] tratam das Normas Regulamentadoras Gerais, especificamente as: NR 1 – Disposições Gerais, NR 4 – Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho (SESMT), NR 5 – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA), NR 7 – Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional (PCMSO) e NR 9 – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA)
Garagem	<p>Edificações</p> <p>Equipamento de Proteção Individual (EPI)</p> <p>Instalações Elétricas</p> <p>Insalubridade</p> <p>Ergonomia</p> <p>Proteção contra incêndios</p> <p>Condições Sanitárias e de Conforto</p>	<p>[questões de 10-13] aborda as condições dos pisos, perigo de escorregamento, impermeabilização, e proteção contra chuva.</p> <p>[questões de 14-17] confere se existe fornecimento de EPI adequado e com Certificado de Aprovação (CA), se existe orientação quanto ao uso, e se os trabalhadores realmente usam.</p> <p>[questões de 18-21] verifica se os profissionais que atuam na parte elétrica são habilitados, se as instalações são seguras, e se existem medidas de controle.</p> <p>[questões de 22-24] examina se existe implantação de técnicas de identificação de riscos e se existe monitoramento dos riscos</p> <p>[questões de 25-28] constata se existe implantação de técnicas de identificação de riscos ergonômicos e se é adotada alguma medida de controle</p> <p>[questões de 29-31] confere se existe acúmulo de material ou resíduo que possa provocar princípio de incêndio, as condições dos equipamentos de combate à incêndio, e se existe controle desses equipamentos.</p> <p>[questões de 32-34] verifica se as condições das instalações sanitárias, refeitórios e fornecimento de água potável são adequados.</p>
Terminal de Linha	Condições Sanitárias e de Conforto	[questões de 35-37] verifica se as condições das instalações sanitárias, refeitórios e fornecimento de água potável são adequados.
Veículo	<p>Insalubridade</p> <p>Ergonomia</p>	<p>[questão 38] examina se existe monitoramento dos riscos.</p> <p>[questões de 39-41] constata se existem medidas de controle e monitoramento quanto aos assentos e as pausas.</p>

Fonte: Autoria Própria.

Ressalta-se que a empresa não disponibilizou o acesso aos dados estatísticos de acidentes de trabalhos, nem os dados referentes ao FAP (Fator Acidentário de Prevenção). Por isso, não foi possível realizar uma análise sobre tais dados.

Na pesquisa bibliográfica, o levantamento de dados teve como intuito obter informações relevantes relacionadas com o tema de políticas públicas de incentivos para promoção da saúde e segurança ocupacional em organizações. No que tange as fontes de informações e bases de dados, foram consultadas, o Banco de Dados Bibliográficos da Universidade de São Paulo - DEDALUS e a Coleção Eletrônica da *Science Direct – Elsevier*.

Foram consultados também publicações disponíveis em sítios de instituições que atuam na área de SST, tais como a Organização Internacional do Trabalho, a Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho, *European Agency for Safety and Health and Work, European Commission*.

No levantamento bibliográfico foram selecionados referências e informações sobre políticas públicas, principalmente os tipos de políticas que poderiam incentivar a melhoria da SST nas organizações, e que podem ser aplicadas no setor de TCU por ônibus em João Pessoa - PB.

3.3 TRATAMENTO DOS DADOS

A análise documental realizada nos dados coletados na SEMOB foi dividida em duas etapas. Na primeira etapa, foram selecionados os documentos que seriam utilizados como fonte de dados da pesquisa. O critério de escolha foi o conteúdo dos documentos, que deveria dar subsídios para entender a estrutura do processo licitatório, o papel da SEMOB e das empresas no sistema de TCU, além de aspectos da SST. Sob esse critério, os documentos escolhidos foram:

- Lei n.º 12.250, de 26 de dezembro de 2011. Transforma a Superintendência de Transporte e Trânsito – STTRANS em Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa – SEMOB e dá outras providências.
- Edital de Concorrência n.º 001/2011–Processo Administrativo n.º 2010/047142 – que trata da licitação dos serviços de Transporte Público de Passageiros, por ônibus, do município de João Pessoa-PB e seus Anexos:
 - ANEXO I – Projeto Básico
 - ANEXO II – Cálculo do Valor Contratual
 - ANEXO III – Estudo Técnico para Composição de Tarifa

- ANEXO IV – Diretrizes para a Reestruturação do Sistema de Transporte Público de Passageiros, por ônibus – STPP-JP
- ANEXO V – Requisitos Mínimos para a Prestação do Serviço
- ANEXO VI – Critérios para o Julgamento das Propostas Técnicas
- ANEXO VII – Modelos
 - Compromisso de disponibilidade de pessoal;
 - Compromisso de disponibilidade de frota;
 - Compromisso de disponibilidade de imóvel e instalações;
 - Compromisso de constituição e registro de consórcio;
 - Compromisso de acordo operacional: bilhetagem eletrônica;
 - Compromisso de conhecimento e acordo operacional das obrigações comuns;
 - Carta de credenciamento;
 - Carta de apresentação da proposta técnica;
 - Carta de encaminhamento de documentação de habilitação;
 - Declaração de conhecimento dos termos do Edital;
 - Declaração de inexistência de impedimento;
 - Declaração em observância ao disposto no inciso XXXIII do artigo 7º da Constituição Federal.
- ANEXO VIII – Legislação Municipal Correlata e normas operacionais da STTrans
- ANEXO IX – Minuta do Contrato
- ANEXO X – Glossário
- Contrato nº12/2011-SEMOB
- Contrato nº13/2011-SEMOB

Os documentos acima relacionados, fornecidos pela SEMOB, estão disponíveis na internet, no Portal da Transparência, no sítio da PMJP (PMJP, 2012).

Na segunda etapa, os documentos foram analisados e retiraram-se informações sobre o funcionamento do processo de licitação dos serviços de TCU, bem como algumas referências à SST que foram explicitadas no capítulo 4.

Os dados coletados através de entrevista na SEMOB serviram para complementar os dados coletados e tratados na análise documental e explicar algumas questões que deixaram dúvidas durante a análise.

Na empresa, os dados coletados na entrevista foram organizados para explicar como é a gestão da empresa, o relacionamento com a SEMOB e, principalmente, como é realizada a gestão da SST. Os dados coletados através da observação, por meio do *checklist*, serviram para demonstrar a realidade quanto às questões da SST. Foram verificadas as conformidades e as não conformidades com as normas de SST, tendo como referência a Portaria n.º 340/2000 do MTE.

Com os dados coletados através do *checklist* foi possível realizar a quantificação das conformidades e não conformidades, a fim de gerar alguns gráficos que ilustrassem, de maneira simples, os resultados encontrados. Na tabulação dos dados, dos 41 itens verificados, 37 itens foram validados. Foram dispensados da pesquisa 4 itens, pois não se aplicavam à situação encontrada na empresa.

No levantamento bibliográfico dos dados obtidos sobre políticas públicas de incentivo à promoção da saúde e segurança ocupacional nas organizações foram selecionadas informações que serviram de base para comentários e discussões acerca de quais itens poderiam ser inseridos no processo licitatório ou contratos do setor de TCU por ônibus em João Pessoa - PB.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 CARACTERIZAÇÃO DO PROCESSO LICITATÓRIO DO TCU EM JOÃO PESSOA-PB

A caracterização do processo licitatório para concessão da prestação dos serviços do sistema de transporte público de passageiros por ônibus do município de João Pessoa-PB foi baseada na Lei Municipal n.º 12.250/2011, dos contratos de concessão n.º 12 e 13 de 2011 e do Edital de Concorrência n.º 001/2011, além de entrevista realizada com o presidente da Comissão Permanente de Licitação da SEMOB.

A Lei Municipal n.º 12.250/2011 trata do órgão gestor, ao passo que os contratos de concessão n.º 12 e 13 de 2011 e do Edital de Concorrência n.º 001/2011 tratam da licitação dos serviços de TCU por ônibus de João Pessoa-PB,

Segundo o artigo 3º da Lei Municipal n.º 12.250/2011, compete à SEMOB:

- Coordenar, programar e executar a política nacional de transporte público no Município;
- Disciplinar, conceder, operar e fiscalizar os serviços de transporte público de passageiros em geral no âmbito do Município;
- Desenvolver o planejamento e a programação do Sistema de Transporte Público de Passageiros, integrando-os com as decisões sobre planejamento urbano do Município de João Pessoa-PB, aglomerado urbano e Região Metropolitana;
- Detalhar, operacionalmente, o Sistema Municipal de Transporte Público de passageiros, fixando itinerários, frequências, horários, lotação, equipamentos, turnos de trabalho, integração intermodal, locais e tempos de parada e critérios para atendimentos especiais;
- Fiscalizar, segundo os parâmetros definidos, a operação e a exploração do transporte público de passageiros por ônibus, promovendo as correções, aplicando as penalidades regulamentares nas infrações e arrecadando valores provenientes de multas;
- Elaborar estudos, executar e fiscalizar a política e os valores tarifários fixados para cada modalidade de transporte público de passageiros;
- Administrar a execução do regulamento e das normas sobre transporte público de passageiros no Município de João Pessoa-PB;

- Realizar, diretamente ou através de terceiros contratados ou convenientes, estudos, pesquisas e trabalhos técnicos requeridos à administração do transporte público de passageiros e ao aprimoramento técnico e gerencial das empresas operadoras no Município de João Pessoa-PB;
- Atuar, junto a órgãos públicos e privados no âmbito do Município, do Estado e da União, que operem sobre os segmentos que afetam o transporte urbano, visando compatibilizar as ações de interesse comum no Município de João Pessoa-PB;
- Executar as atividades relacionadas com o planejamento, circulação, operação e fiscalização do transporte urbano, que em virtude de delegação ou convênio venham a lhe ser atribuídas por órgão e entidades da administração pública no âmbito da União, do Estado e do Município de João Pessoa-PB e dos demais Municípios do Aglomerado Urbano;
- Manter sistemas informatizados, capazes de coletar, processar, analisar, e fornecer dados e informações referentes ao trânsito e Sistema de Transporte Público de Passageiros, em seus aspectos cadastrais, operacionais e econômicos; dentre outros.

Na condição de órgão gestor do TCU por ônibus, a SEMOB, nos termos da Lei Municipal n° 8.997/1999, tem a responsabilidade de organizar o processo licitatório, tornando-o público para conhecimento de quantos possam se interessar em participar do processo nos termos das:

- Lei Federal n.º 8.666/1993, que regulamenta o artigo 37º, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências;
- Lei Federal n.º 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal e dá outras providências; e
- Lei Municipal n° 8.997/1999, que dispõe sobre outorga de concessão, permissão e autorização para exploração de serviços de transporte público de passageiros de João Pessoa-PB.

O processo é concretizado com a celebração do contrato de concessão, que é o instrumento legal em que o órgão gestor, a SEMOB, delega a prestação do serviço de TCU por ônibus aos consórcios.

O último processo licitatório para concessão da prestação dos serviços de TCU por ônibus do município de João Pessoa-PB ocorreu no ano de 2011.

Segundo o Edital n.º 01/2011, tal processo foi realizado pela Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP), através da SEMOB (naquela circunstância, ainda STTrans), que nomeou uma Comissão Especial de Licitação por meio da portaria n.º 054/2010. Essa comissão foi responsável pela realização da licitação.

A modalidade da licitação foi do tipo concorrência pública, certame de âmbito nacional, do tipo melhor proposta técnica, com preço fixado no Edital, nos termos das Leis Federais n.º 8.666/1993 e n.º 8.987/1995 e na Lei Municipal n.º 8.997/1999, com o objetivo de selecionar as propostas mais vantajosas para a delegação do TCU.

A concorrência e a adjudicação foram regidas pela Constituição Federal e por toda a legislação aplicável à espécie: pelas normas de caráter geral das Leis Federais n.º 8.666/1993, n.º 8.987/1995, n.º 9.074/1995 e respectivas alterações; pela Constituição do Estado da Paraíba; pela Lei Orgânica do Município de João Pessoa; pela Lei n.º 8.997/1999 do Município de João Pessoa, bem como pelos demais regulamentos e decretos aplicáveis e diretrizes procedimentais do Município de João Pessoa-PB e, ainda, pelas disposições do Edital e seus Anexos. No Edital, os licitantes declaram que conhecem as normas e que a elas se sujeitam incondicional e irrestritamente.

Quanto ao início do processo licitatório, o gestor entrevistado esclareceu que é necessária a formação de uma Comissão Especial de Licitação:

Para atender uma demanda de conhecimento técnico convocam-se Engenheiros de Transporte, Engenheiros de Trânsito, especialistas em diversas áreas para participar direta ou indiretamente deste evento.

Quanto ao papel da Comissão Especial de Licitação, o entrevistado disse que:

O papel da Comissão Especial é estritamente técnico. A comissão é responsável pela elaboração do termo de referência, que resultará no edital de licitação, que irá constar vários dados técnicos relacionados ao sistema, como as linhas de ônibus, frota de ônibus, itinerário dos ônibus e outros. Enfim, a Comissão Especial, ela [SIC] é especial exatamente porque detém conhecimentos específicos.

Nota-se que a participação da Comissão Especial de Licitação inicia-se na fase de elaboração da licitação, com a confecção do termo de referência, preparação e a organização dos documentos que farão parte do edital de licitação.

Depois da publicação do edital, a Comissão Especial de Licitação fica responsável por realizar todos os atos vinculados ao certame licitatório: prestar todas as informações necessárias, as quais foram formuladas por escrito e protocoladas na SEMOB, responder aos pedidos de esclarecimentos e dúvidas formulados pelos interessados, bem como, no dia da

sessão pública, receber e iniciar a abertura dos envelopes e informar à autoridade as propostas vencedoras do processo.

O aviso sobre o Edital n.º 001/2011 foi publicado no dia 08 de janeiro de 2011, no Diário Oficial do Estado da Paraíba e nos jornais de grande circulação no município de João Pessoa-PB. Os interessados puderam retirar o Caderno de Licitação na sede da SEMOB. Esse caderno era composto do Edital e seus Anexos

No dia 25 de fevereiro de 2011, a Comissão Especial de Licitação reuniu-se em sessão pública na sede da SEMOB para receber e iniciar a abertura dos envelopes referentes ao Edital n.º 001/2011. Na mesma data ocorreu a homologação e a adjudicação, selecionando para a Região 1 o consórcio Nossa Senhora Dos Navegantes e, para Região 2, o Consórcio Unitrans, consórcios que atenderam aos termos do Edital e satisfizeram os critérios de julgamento da proposta. Após o encerramento dessa etapa, foi marcado um dia para a assinatura dos contratos.

4.1.1 Considerações sobre a Saúde e Segurança do Trabalho no processo licitatório de João Pessoa-PB

A Lei n.º 8.666/1993 prevê o documento adequado no qual o gestor público poderia efetuar a inserção de critérios de saúde e segurança no trabalho nas licitações, no artigo 12 da lei diz:

Art. 12. Nos projetos básicos e projetos executivos de obras e serviços serão considerados principalmente os seguintes requisitos:

I - segurança;

II - funcionalidade e adequação ao interesse público;

III - economia na execução, conservação e operação;

IV - possibilidade de emprego de mão-de-obra, materiais, tecnologia e matérias-primas existentes no local para execução, conservação e operação;

V - facilidade na execução, conservação e operação, sem prejuízo da durabilidade da obra ou do serviço;

VI - adoção das normas técnicas, de saúde e de segurança do trabalho adequadas;

VII - impacto ambiental (BRASIL, 1993, grifo nosso).

Após análise documental, notou-se que o inciso VI do artigo 12 da Lei n.º 8.666/1993 não é observado, tendo em vista que no Projeto Básico, Anexo I do edital da licitação, não são apresentados requisitos de adoção de normas técnicas de saúde e de segurança do trabalho.

No Projeto Básico existem referências a outros anexos, são eles: o Anexo III, que trata do procedimento para a definição do valor da tarifa e o Anexo VIII, que trata do Decreto Municipal n.º 2.819/1995.

No Anexo III – estudo técnico adotado para composição de tarifa – não é apontado nenhum item relacionado com a saúde e segurança do trabalho. Já no Anexo VIII –decreto que aprova o regulamento do TCU por ônibus – existem alguns artigos que tratam de segurança no serviço. São eles:

- Art. 33, que trata das obrigações das empresas; o inciso I elenca como uma das obrigações manter seguro contra riscos de responsabilidade civil para passageiros e terceiros;
- Art. 35, que diz que normas complementares serão baixadas pelo órgão gerencial, estabelecendo exigências para os veículos destinados aos serviços de transporte coletivo. Dentre as exigências, o inciso VIII refere-se a equipamentos obrigatórios, particularmente os de segurança e os de controle de passageiros transportados;
- Art.36, que exige que os veículos em operação devam ser mantidos em perfeito estado de funcionamento, conservação e asseio, sendo submetidos a vistorias periódicas pelo órgão gerencial. O órgão gerencial poderá retirar do tráfego qualquer veículo que não atenda os requisitos mínimos de segurança ou conforto estabelecidos no manual de vistoria do Poder Permitente.
- Art. 41, que trata das obrigações do motorista. O inciso III determina que a condução do veículo seja de modo a propiciar segurança e conforto aos usuários; o inciso VIII diz que o motorista deve recolher o veículo à garagem quando ocorrer indício de defeito mecânico grave que comprometa a segurança dos usuários e de terceiros.
- Art. 44, que trata das atribuições do pessoal de operação (motorista, cobrador, fiscal e despachante). No inciso VII fica estabelecido que se deve recusar o transporte de animais, plantas, material inflamável ou corrosivo e outros que possam comprometer a segurança ou conforto dos usuários;
- Art.52, que aponta que ocorrerá interdição de veículo quando, a juízo da fiscalização do órgão gerencial, for considerado em condições impróprias para o serviço, quer por inobservância das normas regulamentares, quer por oferecer riscos à segurança dos usuários ou de terceiros.

Nota-se que os artigos do Decreto Municipal n.º 2.819/1995 fazem referência à segurança de forma abrangente, essencial para a prestação de um bom serviço, mas não focam a saúde e segurança do trabalho. Tais artigos são monitorados pela SEMOB.

O art. 33, que trata dos seguros, é cumprido pelas organizações, sendo os custos com seguros, inclusive, inseridos na planilha do custo tarifário. Quanto ao art. 35, o monitoramento pela SEMOB dos equipamentos obrigatórios de segurança se restringe ao que é determinado pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pelas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). No que diz respeito ao art. 36, a fiscalização do perfeito estado de funcionamento, conservação e asseio é realizada pela equipe especializada em vistoria veicular da SEMOB e, no caso de um veículo não apresentar condições de serviço, o art. 52 é aplicado, realizando-se a intervenção do veículo. Por fim, no tocante aos artigos 41 e 44, os operadores observam os itens considerando, tendo em vista que são itens que geram punição, através de multa.

Além do Anexo I – Projeto Básico, Anexo II – Estudo Técnico para Composição de Tarifa e Anexo VIII – Legislação Municipal Correlata e normas operacionais da STTrans, também foram analisados os outros anexos do edital de licitação e os contratos de concessão em vigor. Em nenhum dos documentos encontrou-se itens referente à SST.

Durante a entrevista, o presidente da Comissão Permanente de Licitação preferiu responder apenas uma questão dentre as que se referiam à saúde e segurança do trabalho no setor: a que tratava da responsabilidade da promoção da segurança do trabalho e saúde ocupacional no TCU. O entrevistado defendeu que a responsabilidade da SST no TCU é de todos e disse que “a sociedade é uma corrente e os elos estão interligados. Se algo errado acontecer em algum elo, toda corrente vai se prejudicar”.

Considerando o fato da ausência de itens referentes à SST no edital de licitação e nos contratos de concessão, um dos questionamentos realizados durante a entrevista foi sobre a possibilidade de alteração do contrato de concessão em vigor ou outro meio para se exigir o cumprimento de novas determinações como, por exemplo, exigências na área da SST. Segundo o entrevistado, existem várias maneiras que isto pode ocorrer.

Quando surge uma nova demanda, a ferramenta que se utiliza são os aditivos de contrato, que são utilizados para atender esta demanda (SIC). As demandas também podem ser atendidas através de meios paralelos ao contrato. Anualmente são realizados termos de compromisso entre o órgão gestor e as empresas e, quando necessário, com outros órgãos, como Ministério Público.

Além dos mecanismos citados pelo entrevistado, o próprio edital de licitação estabelece que regulamentos, decretos e diretrizes procedimentais podem ser baixados pelo Município de João Pessoa-PB durante a vigência do contrato.

4.2 CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA PESQUISADA

A empresa escolhida, conforme critério estabelecido pelo SEBRAE (2006) para classificação do porte de estabelecimentos em função do número de pessoas ocupadas descrito no Quadro 8, é de grande porte, pois possui 229 empregados e atua no setor de serviços,.

Quadro 8 – Classificação dos estabelecimentos segundo porte

Porte	Indústria	Comércio e Serviços
Microempresa	até 19 pessoas ocupadas	até 9 pessoas ocupadas
Pequena empresa	de 20 a 99 pessoas ocupadas	de 10 a 49 pessoas ocupadas
Média empresa	de 100 a 499 pessoas ocupadas	de 50 a 99 pessoas ocupadas
Grande empresa	500 pessoas ocupadas ou mais	100 pessoas ocupadas ou mais

Fonte: Adaptado de SEBRAE (2006).

A atividade principal da empresa é o transporte rodoviário coletivo municipal de passageiros, com itinerário fixo, atividade descrita na Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE). Essa atividade é considerada um serviço de transporte de passageiros regular, pois é aberto ao público em geral e possui itinerário, linhas permanentes e horários fixos (IBGE, 2007).

De acordo com dados da SEMOB (2014a), a empresa tem 8 linhas de ônibus (9% do sistema), distribuídas em 4 terminais de linha (10% do sistema), com uma frota de 35 veículos (8% do sistema).

Os 229 funcionários estão divididos da forma descrita no Quadro 9.

Quadro 9 – Divisão dos funcionários na empresa

Porte	Setor	Quantidade
Garagem	Administrativo	17
	Manutenção	32
	Apoio	16
Linha	Operação	164

Fonte: Autoria Própria.

Durante a entrevista, uma das primeiras perguntas foi acerca da gestão de uma empresa de ônibus. O gerente explanou a importância da gestão para um bom funcionamento da empresa e como a empresa realizava essa gestão.

Segundo o entrevistado, o foco da empresa é cumprir o que é determinado no contrato de concessão, tanto nas questões administrativas, como nas questões operacionais. O entrevistado focou a explicação nas determinações operacionais do contrato. Dentre elas, estão as ordens de serviço das linhas expedidas pela SEMOB, que contém itens a serem

observados, como quantidade de viagens, horários de viagens e frota de veículos. O entrevistado disse que a observação desses itens era fundamental, pois como a empresa era uma prestadora do serviço de transporte de passageiros, o pagamento é realizado quando se presta o serviço, ou seja, transportando-se passageiros nas viagens. Além disso, se não houver cumprimento do que está estabelecido nas ordens de serviço, a empresa é punida com multa.

Foi enfatizada a importância do trabalho da oficina, pois um bom trabalho de manutenção evita quebra de veículos e garante um melhor serviço de transporte, além de deixar os veículos prontos para as vistorias previstas em contrato. Quando ocorrem quebras inesperadas dos veículos, o entrevistado explicou que o regulamento exige que tal veículo deva ser substituído imediatamente por outro, para que não prejudique o serviço de transporte de passageiros. Por isso, a empresa necessita ter uma equipe para realizar reparos *in loco* e caminhão reboque, além de uma frota reserva correspondente a 10% da frota da empresa.

O entrevistado relatou que o planejamento do serviço é realizado pela SEMOB, mas que o órgão procura trabalhar de forma conjunta com as empresas, sempre focando a melhoria do serviço.

4.2.1 Situação da SST na empresa

A caracterização da empresa quanto aos aspectos da SST foi feita com base nos dados coletados em entrevista com o gerente da empresa e através do *checklist* aplicados na garagem, terminais de linha e em alguns veículos.

Na entrevista, o gerente afirmou que a Saúde e Segurança do Trabalho está inserida na política da empresa. Porém, quando questionado se foi implantado ou estava sendo implantado algum modelo de sistema de gestão de SST, a resposta foi negativa.

Quando interrogado sobre a forma que a política de saúde e segurança dos trabalhadores era colocada em prática, o entrevistado afirmou que era através do cumprimento das normas de saúde e segurança do trabalho do MTE, as Normas Regulamentadoras (NR).

Através dos dados obtidos no *checklist*, foi possível verificar as conformidades e as não conformidades com as NR, especificamente, os itens relacionados na Portaria n.º 340/2000 do MTE, e verificar o desempenho da SST da empresa.

4.2.1.1 Práticas Gerais de STT

Verificou-se na pesquisa que nas Ordens de Serviços (OS) não existem orientações relativas à SST. As OS descrevem como as atividades devem ser realizada se não fazem referências aos procedimentos de prevenção a acidentes e doenças do trabalho, portanto, é um item que não está em conformidade com a norma.

Quanto aos Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho (SESMT), a NR 4 exige que a empresa tenha um técnico de segurança do trabalho. A empresa está em conformidade com a norma, pois além de ter um técnico de segurança do trabalho, ela tem um auxiliar de enfermagem do trabalho em tempo integral e um médico do trabalho que realiza de um a dois plantões por semana.

A Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) está formada na empresa. Porém, notou-se que a mesma não atua conforme exigência da norma, pois uma das principais atribuições, a elaboração de Mapa de Riscos não estava sendo realizada. Considerou-se que a empresa cumpre parcialmente os itens referentes à CIPA.

Quanto ao Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), com base na NR 7, existe conformidade com a norma quanto à existência de um médico do trabalho.

A empresa possui o documento do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA). Porém, o entrevistado informou que a maior parte das metas estabelecidas no programa não é alcançada durante o ano, apesar de assegurar que o programa era revisado e atualizado anualmente. A NR 9 estabelece que o empregador é responsável por “estabelecer, implementar e assegurar o cumprimento do PPRA como atividade permanente da empresa” (MTE, 1978), a mesma norma estabelece que o PPRA deve estar articulado com outras normas, como o PCMSO, o que não foi constatado. Por essas razões, considerou-se que a empresa cumpre parcialmente os itens sobre PPRA.

4.2.1.2 STT na garagem

Os primeiros itens observados na garagem da empresa foram as características das edificações, à luz da NR 8, especificamente, quanto aos pisos, paredes e cobertas.

O piso, em alguns locais da garagem, não atende aos requisitos da norma, pois apresenta saliências e depressões que, além de prejudicar a circulação de pessoas e movimentação de materiais, acumulam água e sujeira, acarretando em perigo de escorregamento, conforme mostrado nas Fotos 8 e 9.

Figura 8 – Piso com depressão e acúmulo de sujeira



Fonte: Autoria Própria.

Figura 9 – Piso com depressão e acúmulo de sujeira



Fonte: Autoria Própria.

Existe um ambiente coberto na garagem. Esse, suporta apenas 4 veículos. Por não possuir paredes, na ocorrência de “chuvas de vento”, não existe proteção. A maioria das intervenções dos veículos são realizadas em ambientes externos, sem proteção contra chuva e radiações solares, como mostra a Foto 10.

Figura 10 – Área externa onde se realiza manutenção de veículos



Fonte: Autoria Própria.

Observou-se que existe a entrega de EPIs para os trabalhadores e que esses são adequados para cada função. Porém, no momento da pesquisa, verificou-se que não existe orientação nem fiscalização quanto ao uso correto dos mesmos, pois vários trabalhadores estavam executando suas atividades em ambientes com riscos ocupacionais e não estavam usando EPIs. A Foto 11 mostra trabalhadores lavando veículo sem vestimentas e botas impermeáveis, ficando expostos à umidade.

Figura 11 – Trabalhadores sem EPI



Fonte: Autoria Própria.

As condições observadas de segurança em instalações e serviços com eletricidade estavam todas em conformidade com a norma, exceto no que diz respeito à sinalização, que não existia.

No momento da pesquisa, identificou-se que, em algumas situações, os trabalhadores ficam expostos a agentes que podem causar danos à saúde. Na borracharia, por exemplo, onde se realiza a manutenção de equipamentos, montagem e desmontagem de pneu dos veículos da frota, os trabalhadores estão expostos ao ruído, à poeira e alguns riscos ergonômicos (exigência de postura inadequada, levantamento e transporte de carga). Outro exemplo é na lavagem e asseio dos veículos: os trabalhadores ficam expostos à umidade, radiação não-ionizante e à exigência de posturas inadequadas (ver Foto 12). No posto de trabalho ocupado pelo pintor existe a presença de produtos químicos e na manutenção, os que trabalham com soldagem ficam expostos a fumos metálicos e ao calor.

Apesar dos riscos estarem identificados e registrados no PPRA, a empresa não adota nenhum tipo de monitoramento deles, caracterizando uma não conformidade com a NR 9.

Figura 12 – Postura inadequada do trabalhador durante o asseio de veículo



Fonte: Autoria Própria.

Quanto aos itens referentes à proteção contra incêndio, NR 23, a empresa segue a maioria das exigências da norma. Verificou-se que os equipamentos de combate estavam instalados de maneira correta, com fácil acesso e sem obstrução. As instalações estavam adequadas e não existia acúmulo de material inflamável. Porém, foi constatado que não há

inspeção e controle dos extintores. O gerente, inclusive, informou que era comum encontrar extintores fora da validade.

Nos itens alusivos à NR 24, que trata das condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho, observou-se que as instalações sanitárias estavam em conformidade com a norma, tendo em vista que eram higienizada se mantidas limpas. Também verificou-se que existiam instalações separadas por sexo.

Quanto a refeitório, a empresa não atendia as exigências da norma, pois não existia local com condições suficientes de conforto para a ocasião das refeições. O local destinado para as refeições na empresa não era bem iluminado, não tinha mesas e nem assentos suficientes.

A água potável era fornecida em todos os locais de trabalho, em condições de higiene, através de filtros de água mineral e copos descartáveis, atendendo as exigências da norma.

4.2.1.3 STT nos terminais de linha

Foram pesquisados os quatro terminais de linha da empresa. O intuito da pesquisa nos terminais foi verificar a situação da saúde e segurança no trabalho, especificamente os itens alusivos à NR 24.

Na pesquisa, identificou-se que não existem instalações do terminal de linha “Jaguaribe”. Apesar das operações nesse terminal terem sido iniciadas cerca de dois anos, o terminal funciona de forma “provisória”, nas instalações de uma lanchonete situada em uma praça, sem propor condições de higiene e conforto aos trabalhadores. Ver Foto 13.

Figura 13 – Terminal de linha “Jaguaribe”

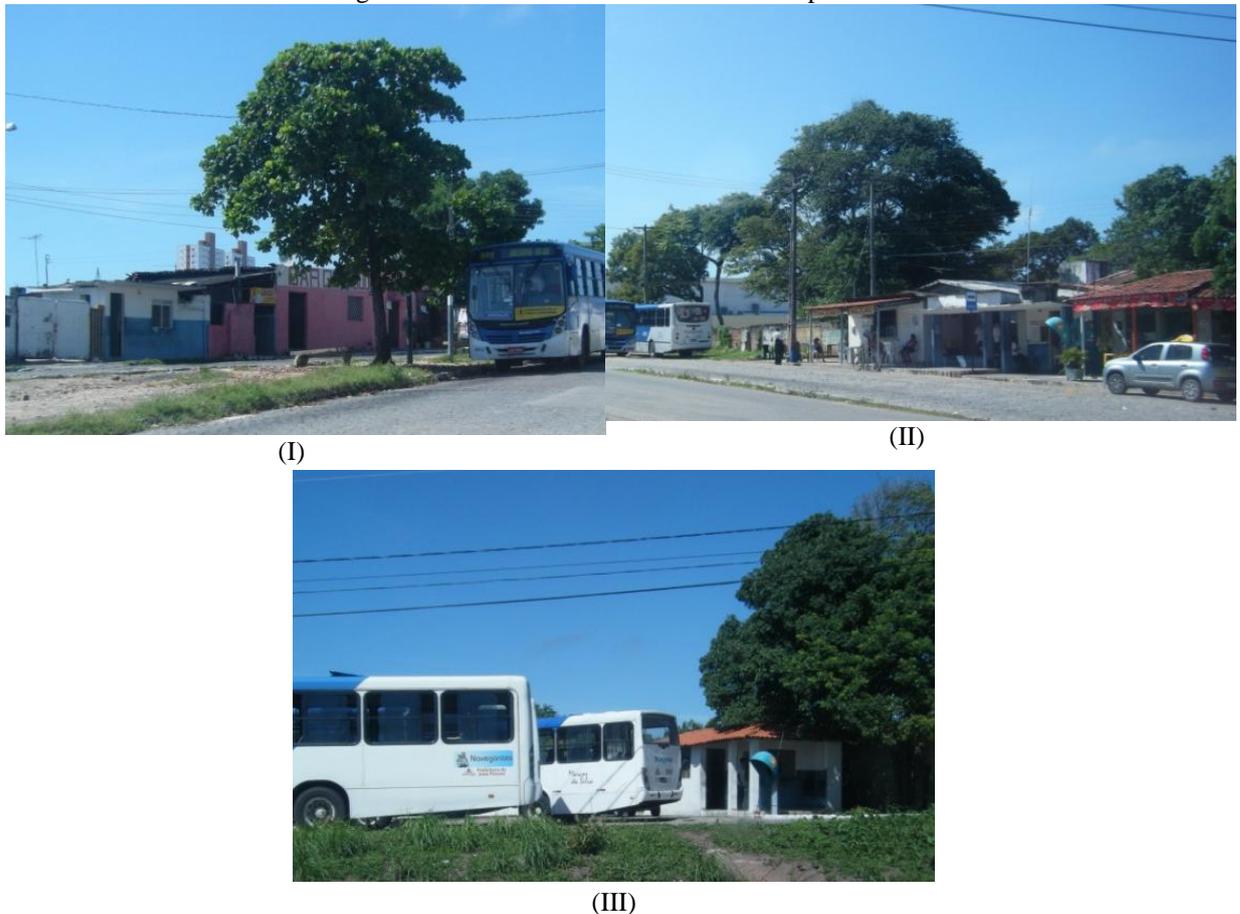


Fonte: Autoria Própria.

Nos outros três terminais de linha, o de “João Agripino”, do “Altiplano”, e do “Cabo Branco”, identificou-se a seguinte situação:

- Instalações sanitárias: como homens e mulheres operam nas linhas desses terminais e havia apenas um conjunto de instalações sanitárias em cada terminal, verificou-se uma não conformidade com a norma NR 24, que determina instalações sanitárias separadas por sexo;
- Água potável: era fornecida em condições de higiene, através de em filtros de água mineral e copos descartáveis, conforme exigências da norma;
- Local destinado para refeições: se limitava a existência de uma mesa e quatro cadeiras. No caso do terminal de linha do “Cabo Branco”, o número de mesa e assentos era insuficiente, pois nesse terminal concentrava-se uma grande quantidade de operadores. Os operadores, então, preferiam realizar suas refeições dentro dos veículos. Nos outros terminais, alguns operadores preferiam realizar suas refeições em bares, nas proximidades dos terminais (ver figura 14).

Figura 14 – Pontos terminais de linha da empresa



I – Terminal de linha “João Agripino”; II – Terminal de linha “Altiplano”; e III – Terminal de linha” Cabo Branco”
 Fonte: Autoria Própria.

4.2.1.4 STT nos veículos

Nos veículos, verificou-se que os agentes de risco existentes no ambiente de trabalho, como ruído e vibração, não são monitorados nem controlados. Existem também problemas ergonômicos presentes em assentos de alguns veículos: a regulagem de altura e encosto encontra-se com defeito, impossibilitando aos operadores ajustarem o assento conforme suas características (ver Foto 15).

Figura 15 – Cadeira de operador com defeito

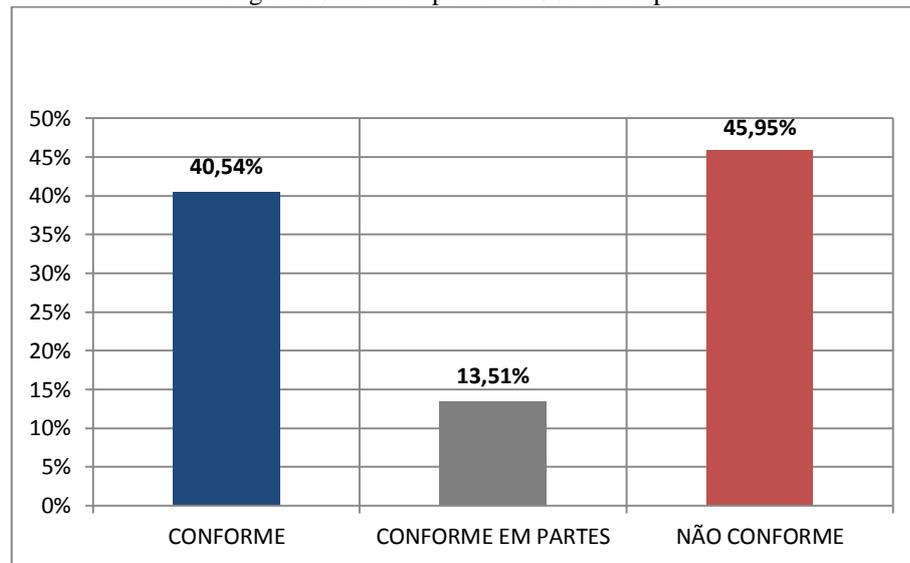


Fonte: Autoria Própria

4.2.1.5 Comentários dos resultados do *checklist*

Tomando como base os dados coletados através do *checklist*, dos 37 itens verificados, a empresa apresentou o seguinte resultado: 15 itens em conformidade com as normas, que corresponde a 40,54% do total de itens analisados, 17 itens em não conformidade com as normas, o equivalente a 45,95% do total e 5 itens em conformidade parcial, 13,51% do total, conforme representação na Figura 16.

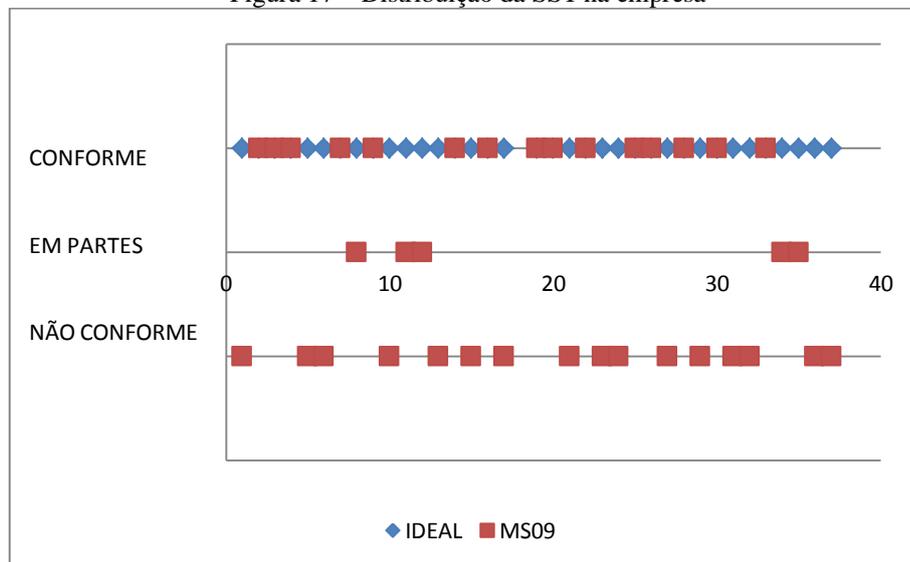
Figura 16 – Desempenho da SST na empresa



Fonte: Aatoria Própria.

Observa-se que na distribuição dos dados coletados no gráfico da Figura 17, quando comparados com o ideal, ou seja, na linha “CONFORME”, nota-se que os dados da empresa estão dispersos e distantes do resultado esperado, que seria os dados concentrados na linha “CONFORME”.

Figura 17 – Distribuição da SST na empresa



Fonte: Aatoria Própria.

Percebe-se que o desempenho da SST da empresa não demonstra a afirmação do entrevistado: que a empresa é comprometida com a Saúde e Segurança do Trabalho e que a SST está inserida na política da empresa através do cumprimento das normas de saúde e segurança do trabalho do MTE.

4.3 POLÍTICAS PÚBLICAS DE INCENTIVOS A SST NO TCU

Atendendo o objetivo de propor itens que podem ser inseridos no processo licitatório e contratos para a promoção da saúde e segurança no trabalho, a seguir, são apresentados e discutidos os possíveis itens que poderiam ser adotados pela SEMOB nos processos licitatórios de TCU. Tais itens foram baseados nas informações coletadas durante a pesquisa bibliográfica e apresentadas na fundamentação teórica deste trabalho.

4.3.1 Observância das NR

O primeiro aspecto a ser comentado é a inclusão, nas licitações, de itens referentes à observância das normas de SST em vigor.

De forma geral, as normas técnicas de saúde e de segurança do trabalho são regulamentadas pelo governo brasileiro através do Ministério do Trabalho e Emprego, são as Normas Regulamentadoras (NR), aprovadas pela Portaria n° 3.214/78 do MTE.

As NR são marcadas por um misto de regulamentos horizontais, que atingem todas as empresas, e de regulamentos verticais, que atingem determinados ramos da atividade econômica como, por exemplo, NR-18(Indústria da construção civil) ou NR-31 (Agricultura, Pecuária Silvicultura, Exploração Florestal e Aquicultura). No caso específico do TCU, não existe uma NR para esse ramo de atividade.

Apesar de não existir uma NR específica para o ramo de atividade de transporte de passageiros, o MTE publicou em 2000 a Portaria n.º 340, que enumera itens das NR a ele aplicáveis.

A inclusão de itens na licitação seria baseada no artigo 12 da Lei n.º8.666/1993. Já os itens referentes à observância das normas de SST seguiriam o que está publicado na Portaria n.º340/2000 do MTE.

Para as licitações futuras, os itens poderiam ser inseridos já no Projeto Básico, que trata da descrição geral das características do Sistema de Transporte Público de Passageiros por ônibus de João Pessoa-PB (STPP-JP), com vistas a oferecer aos interessados na Licitação informações sobre a estrutura e organização do serviço de transporte coletivo da cidade. Dentre os tópicos que compõem o Projeto Básico, seria adicionado um destinado à promoção da SST, que conteria os itens das NR.

Na situação atual, em que o processo licitatório se encerrou, poder-se-ia implantar novas determinações através de aditivos de contrato ou novos regulamentos.

Além da inserção de itens das normas de segurança, é de grande importância o desenvolvimento de mecanismos eficientes para monitorar a conformidade com os regulamentos. Esses mecanismos de monitoramento devem ser baseados em avaliação de indicadores de desempenho da SST, que necessitam ser prescritos e detalhados de forma clara.

A inclusão dos itens mencionados, juntamente com os mecanismos de monitoramento da conformidade com a norma, pode representar um grande avanço no setor, considerando que no modelo atual não existe uma abordagem quanto às questões de SST.

4.3.2 Implantação de sistema de gestão em SST

O segundo item a ser comentado é a implantação de sistema de gestão em SST. Conforme diversos autores (SILVA, 2006; EUROPEAN COMMISSION, 1989; ELLIS, 2001; CAL/OSHA, 2002), o aumento das evidências que a abordagem de sistema de gestão da SST provoca melhorias significativas na SST das organizações tem levado governos de vários países a exigirem ou incentivarem a implementação de sistemas completos de gestão da SST.

A implantação de princípios de sistemas de gestão da SST como política pública no serviço de TCU pode ser realizada de duas maneiras: compulsória e incentivada.

Da maneira compulsória, os itens poderiam ser inseridos no edital de licitação, no anexo que trata dos requisitos mínimos para a prestação do serviço de TCU. Dentro do anexo que trata dos requisitos mínimos, poderia ser exigida certificação ou outro documento que comprovasse que a empresa possui um sistema de gestão em SST. Caso se tratasse de empresa a ser instalada, exigir-se-ia assinatura de termo de compromisso para implementação do sistema.

Da maneira incentivada, os itens seriam adicionados no Projeto Básico em um novo tópico, destinado à promoção à SST. O tópico conteria os requisitos mínimos para implantação do sistema de gestão, bem como o tipo de incentivo que as organizações iriam receber.

Na situação atual, poder-se-ia implantar o incentivo através de aditivos de contrato ou termos de ajuste, bem como novos regulamentos.

4.3.3 Outros incentivos para promoção da SST

O uso de incentivos no campo da política pública é muito recente e está associado à tentativa de induzir as organizações numa conduta que favorece determinados valores que são de interesse público (SILVA, 2006).

A seguir, são apresentados e discutidos outros incentivos para promoção da SST que foram identificados no levantamento bibliográfico e que podem ser aplicados no presente estudo.

4.3.3.1 Incentivos financeiros

Os incentivos financeiros em matéria da segurança e saúde no trabalho (SST) referem-se as formas em que as organizações podem ter benefícios financeiros, por manterem seus locais de trabalho seguros e saudáveis.

Um dos incentivos mais encontrados na Europa é o incentivo fiscal, como taxas mais baixas para as organizações que apresentam melhores condições de SST. No Brasil, existe o Fator Acidentário de Prevenção (FAP), que consiste na flexibilização das alíquotas de contribuição previdenciária, e que beneficia as organizações que apresentam melhores condições de SST. Esses modelos de incentivos financeiros também poderiam ser aplicados no setor de TCU.

No caso do TCU por ônibus de João Pessoa-PB, o incentivo financeiro poderia ocorrer na flexibilização de algum tributo municipal que incide sobre o serviço. Como o serviço é de responsabilidade do município, o próprio município poderia verificar os tributos que são recolhidos no setor e implantar essa política pública, a fim de promover a saúde e segurança.

Outra forma de incentivo financeiro seria a inclusão dos investimentos despendidos em SST das organizações na base do cálculo tarifário, garantindo às organizações retorno financeiro aos investimentos realizados em SST.

4.3.3.2 Publicidade negativa em SST

A publicidade negativa em SST seria um item a ser incluso na minuta de contrato. Os resultados desfavoráveis às organizações, relativos às ocorrências de acidentes e doenças do trabalho, seriam divulgados, procurando constranger as organizações atingidas. Ao mesmo tempo, tal publicidade chamaria a atenção das outras organizações. A publicidade negativa

também poderia ser usada pelo Poder Público, com a divulgação das penalidades e resultados das fiscalizações dos ambientes e condições de trabalho (SILVA, 2006).

4.3.3.3 Publicidade de dados comparativos do desempenho da SST entre organizações do mesmo segmento

Através da mídia, as organizações que alcançaram melhores desempenhos em SST seriam enaltecidas e, ao mesmo tempo, as que apresentaram baixos desempenhos, constrangidas.

Para Hopkins (2007), geralmente os dirigentes das organizações são competitivos e preocupados com suas reputações e a comparação deles com seus pares pode influenciar suas decisões para melhoria da SST.

5 CONCLUSÃO

Em todo o mundo, pessoas sofrem de doenças e acidentes relacionados com o trabalho. Uma maneira de diminuir esse problema é através da promoção de uma nova cultura de saúde e segurança nas organizações, apoiada por políticas públicas apropriadas para tornar os locais de trabalho mais seguros e saudáveis para todos.

Políticas públicas na área de Saúde e Segurança do Trabalho é o Governo agindo para garantir que o trabalho seja realizado em condições tais que contribua para a qualidade de vida, a realização pessoal e social dos trabalhadores, sem prejuízo para sua saúde e integridade física e mental.

Vários países já utilizam políticas públicas na área de SST como meio de incentivar as organizações a investirem em prevenção de riscos. Essa é uma opção de baixo custo para os governos, que procuram reduzir os números de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho.

Uma dessas políticas públicas é o estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas, o que na Europa vem sendo considerado como um instrumento importante para promoção da SST nas organizações.

A pesquisa permitiu analisar a possibilidade de implantar políticas públicas na área de SST no setor de Transporte Coletivo Urbano por ônibus de João Pessoa-PB.

No Brasil, o TCU por ônibus é um serviço público de responsabilidade do Poder Público Municipal. Geralmente, esse serviço é prestado por empresas privadas mediante concessão. As empresas são selecionadas através de processo licitatório e a delegação do serviço é regida por um marco regulatório que inclui o contrato de concessão, leis e regulamentos editados pelo Poder Público.

Em João Pessoa-PB, o TCU segue a tendência nacional: o serviço é delegado a empresas privadas e o Poder Público assume o papel de regulador.

Por se tratar de um serviço público, a pesquisa foi focada na política de estabelecimento de requisitos nas licitações públicas para promoção à saúde e segurança no trabalho. Buscou-se identificar quais itens poderiam ser inseridos nas licitações com a finalidade de incentivar a SST nas empresas.

Inicialmente, a pesquisa mostrou que no processo de licitação e nos contratos de concessão de serviço do TCU por ônibus de João Pessoa-PB não existem itens de promoção à saúde e segurança no trabalho, apesar de estar expresso na Lei das Licitações (Lei n.º 8.666/1993) que tais itens poderiam estar inseridos.

Na empresa pesquisada, observou-se que a gestão é focada no cumprimento das exigências do contrato de concessão. Quanto à política de SST, apesar de declarado que a empresa é comprometida com a saúde e segurança de seus trabalhadores, verificou-se que existem falhas no cumprimento de normas de saúde e segurança do trabalho estabelecidas pelo MTE, normas que não são fiscalizadas pela SEMOB.

No levantamento dos incentivos à SST, foram encontrados diversos mecanismos que poderiam ser inseridos no processo licitatório, tais como incentivos que ofereceriam subsídios para formulação de novas estratégias de atuação governamental em SST. Dentre eles, destaca-se a inserção de itens referentes às normas de segurança no Projeto Básico do edital de licitação. No caso em estudo, tais normas seriam baseadas na portaria n.º 340/2000 do MTE, que dispõe sobre as condições de trabalho do setor de TCU. A observância seria de caráter compulsório e seria monitorada pelo próprio órgão gestor, a SEMOB.

Outro incentivo que se destaca é a implantação de sistema de gestão em SST nas empresas, que pode ser de caráter compulsório ou incentivada. A vantagem desse incentivo é que o governo, além de promover a melhoria da SST, da conformidade legal, estaria também orientando os caminhos a serem seguidos pelas organizações para promover tal melhoria.

Outros incentivos foram estudados e apresentados. Um dos mais atrativos para as organizações são os incentivos financeiros, que também poderiam ser aplicados no setor do TCU. Porém, são necessários mais estudos, para saber quais variáveis seriam utilizadas para se obter tais incentivos. Os demais incentivos apresentados focam na publicidade, que poderia ser uma publicidade negativa, divulgando as organizações que não atingem as metas estabelecidas para a SST, ou uma publicidade com fins de comparação, que consiste na publicação de resultados de desempenho de SST de todas as empresas do setor.

Políticas Públicas de incentivo à SST nas organizações promovem a melhoria dos ambientes e condições de trabalho e reduzem a ocorrência de acidentes e doenças.

No setor Transporte Coletivo Urbano por Ônibus de João Pessoa-PB, a adoção de uma política pública que incentive a promoção à SST, através do estabelecimento de requisitos de SST nas licitações públicas, poderia resultar em um bom desempenho nas organizações. Considerando que a gestão de uma organização que presta um serviço público é focada no atendimento das determinações impostas na licitação e no contrato, se existissem itens de saúde e segurança no trabalho nos contratos ou no processo licitatório, a organização seria conduzida a sempre oferecer um ambiente saudável e seguro para seus trabalhadores.

Há de se considerar que, apesar do estudo apontar que a adoção de uma política pública para promoção à SST através do estabelecimento de requisitos de SST nas licitações

públicas é promissora para influenciar o setor de TCU por ônibus, isso não é garantia do desencadeamento de ações para promoção da melhoria do desempenho da SST. Somente após o período de implantação pelo Poder Público é que se podem obter dados que permitam inferir sobre a sua real eficácia. Nesse sentido, visualiza-se um cenário para proposição e desenvolvimento de novas pesquisas, para contribuir com a elevação da qualidade das políticas públicas e programas governamentais, bem como a promoção de um ambiente saudável e seguro para os trabalhadores das organizações.

REFERÊNCIAS

ABIKO, A. K. **Serviços públicos urbanos (Texto Técnico do PCC)**. São Paulo: Escola Politécnica, 2011.

AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA E A SAÚDE NO TRABALHO (AESST). **O impacto econômico da política de segurança e saúde no trabalho nos Estados-Membros da União Européia**. Bilbao,1998.

ALEXANDRINO, M.; PAULO, V. **Direito administrativo descomplicado**. 18. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2010.

ARAÚJO, G. M. **Legislação de Segurança e Saúde Ocupacional: Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego**. Rio de Janeiro: GVC, 2008.

ARAÚJO, G. C.; BUENO, M. P.; SOUSA, A. A.; MENDONÇA, P. S. M. Sustentabilidade Empresarial: Conceitos e Indicadores. In: Congresso Virtual de Administração – CONVIBRA. **Anais...** CONVIBRA, Nov. 2006. Disponível em: <http://www.convibra.org/2006/artigos/61_pdf.pdf> Acesso em: 24 de março de 2013.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Sistema de informação da mobilidade urbana: 04 - relatório comparativo 2003/2011**. Disponível em: <http://portall.antp.net/site/simob/Lists/rltcmp3_10/rlt.aspx>. Acesso em 26 de março de 2013.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Proposta de barateamento das tarifas do transporte público**. Brasília: NTU, 2003.

BLUFF, L. **Systematic management of occupational health and safety**. Canberra (AU): National Research Centre for OHS Regulation, 2003. Disponível em: <<http://http://regnet.anu.edu.au/nrcohsr/home>>. Acesso em: 10 de junho de 2012.

BORGES, R. C. N. **Definição de transporte coletivo urbano (Nota Técnica)**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2006. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br>>. Acesso em: 10 de agosto de 2011.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

_____. **Lei n.º 6.514 de 22 de dezembro de 1977**. Altera o Capítulo V do Título II da Consolidação das Leis do Trabalho, relativo a segurança e medicina do trabalho e dá outras providências. Brasília: Senado, 1977.

_____. **Lei n.º 8.666 de 21 de junho de 1993**. Institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Brasília: Senado, 1993.

_____. **Lei n.º 8.987 de 13 de fevereiro de 1997**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília: Senado, 1995.

_____. **Lei n.º 12.349 de 15 de dezembro de 2010.** Altera as Leis nos 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.958, de 20 de dezembro de 1994, e 10.973, de 2 de dezembro de 2004; e revoga o § 1o do art. 2o da Lei no 11.273, de 6 de fevereiro de 2006. Brasília: Senado, 2010.

BRITISH STANDARDS INSTITUTION (BSI). **Occupational health and safety management systems - Specification: OHSAS 18001.** London: BSI, 1999.

CAL/OSHA (USA). **Guide to developing your workplace injury and illness prevention program with checklists for self-inspection.** CS-1. Department of Industrial Relations– Division of Occupational Safety & Health. California: CAL/OSHA, 2002.

CHAGAS, A. M. R.; SALIM, C. A.; SERVO, L. M. S. Saúde e segurança no trabalho no Brasil: os desafios e as possibilidades para atuação do executivo federal. In: CHAGAS, A. M. R.; SALIM, C. A.; SERVO, L. M. S. (org.) **Saúde e segurança no trabalho no Brasil: aspectos institucionais, sistemas de informação e indicadores.** Brasília: IPEA, 2011

CLARO, P. B. de O.; CLARO, D. P.; AMÂNCIO, R. Entendendo o conceito de sustentabilidade nas organizações. **Revista de Administração da Universidade de São Paulo**, v. 43, n. 4, p. 289-300. Out. nov./dez. 2008

CRETELLA JÚNIOR, J. **Licitações e contratos do Estado.** 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

CRUZ, M. V. G. da. Produção do Serviço de Transporte Público Urbano por Ônibus: Aspectos da Organização do Trabalho. **Revista de Administração Contemporânea.** v.2, n.3, Set./Dez. 1998: 45-65 Disponível em: <http://www.anpad.org.br/periodicos/content/frame_base.php?revista=1>. Acesso em: 10 de junho de 2011.

DAVIS, C. **Making companies safe: what works?** A report to the Centre for Corporate Accountability. London: CCA, 2004.

DI PIETRO, M. S. Z. **Direito administrativo.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

DIAS, E. C.; MELO, E. M. de. O Papel do Estado e as Políticas de Saúde e Segurança dos Trabalhadores. In: MENDES, R. (Org.). **Patologias do Trabalho.** v. 2, 2. ed. São Paulo: Atheneu, 2002. p. 1683-1720.

ELLIS A. Experience with statutory OSH-Management systems. In: **International Labour Office (ILO) / International Association of Labour Inspection (IALI).** Summary report of Joint ILO/IALI international symposium on: Labour inspection and occupational safety and health management systems. Düsseldorf: ILO, May 2001. p.8.

ELSLER, D., TREUTLEIN, D., RYDLEWSKA, I., FRUSTERI, L., KRÜGER, H., VEERMAN, T., EECKELAERT, L., ROSKAMS, N., VAN DEN BROEK, K., TAYLOR, T.N. A review of case studies evaluating economic incentives to promote occupational safety and health. **Scandinavian Journal of Work, Environment & Health.** v. 36, n. 4. 2010. P. 289–298. Disponível em: <<http://osha.europa.eu/en/topics/economic-incentives/review-case-studies-econ-incentives.pdf>> Acesso em: 11 de julho de 2012.

EUROPEAN AGENCY FOR SAFETY AND HEALTH AND WORK (EU-OSHA). **How to create economic incentives in occupational safety and health: A practical guide.** Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011, 33pp. Disponível em: <https://osha.europa.eu/en/publications/literature_reviews/guide-economic-incentives> Acesso em: 11 de julho de 2012.

_____. **Summary of the report on Economic incentives to improve occupational safety and health: a review from the European perspective.** Factsheet 95. 2010. Disponível em: <<http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets/95>> Acesso em: 11 de julho de 2012.

EUROPEAN COMMISSION. **Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work.** Official Journal nº L 183, 29/06/1989. p. 1-8. Bruxelas (Bélgica), 1989. Disponível em: <<http://europa.eu>>. Acesso em: 11 de julho de 2012.

FARIAS, E. S.; BORENSTEIN, D. . Mobilidade Urbana e Transporte Público: Modelos e Perspectivas a partir da Pesquisa Operacional. In: Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração - EnANPAD, 2013. **Anais...**, Rio de Janeiro: EnANPAD, 2013.

FERRAZ, A. P., TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano.** São Carlos: RiMa, 2004. 428p.

FERREIRA, T. R.; MELO, M. B. F. V.. Occupational safety and health: a comparative study between public policies in Brazil and Portugal. In: Arezes, P. M.; Baptista, J. S.; Barroso, M. P.; Carneiro, P.; Cordeiro, P.; Costa, N.; Melo, R. B.; Miguel, A. S.; Perestelo, G.. (Org.). **Occupational Safety and Hygiene.** v. 1, 1. ed. London: Taylor & Francis Group, 2013, p. 503-507.

FERREIRA, T. R. Estudo das condições de trabalho dos motoristas de transporte coletivo urbano da cidade de João Pessoa-PB. In: VII SEPRONE. Mossoró, 2012. **Anais...** Mossoró: 2012.

FONSECA, B. C.; ALMEIDA, R. L. Procedimento Licitatório Como Instrumento Jurídico de Defesa Prévia Ao Meio Ambiente. **Direito e Humanidades**, n. 18. São Caetano do Sul: USCS, 2011.

GASPARINI, D. **Direito Administrativo.** São Paulo: Saraiva, 2010.

GIL, A.C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GUNNINGHAM, N. **CEO and supervisor drivers: review of literature and current practice.** Report prepared for the National Occupational Health and Safety Commission. Canberra: NOHSC, 1999.

HÖFLING, E.de M. Estado e políticas (públicas) sociais. **Cadernos Cedes**, ano XXI, nº 55. Campinas: UNICAMP, 2001.

HOPKINS, A. **Beyond compliance monitoring: new strategies for safety regulators.** Law & Policy, v. 29, n. 2. Buffalo NY: Baldy Center for Law and Social Policy, 2007. p. 210-225.

INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **CNAE 2.0**. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). Work hazards kill millions, cost billions. Safety in numbers: pointers for the global safety at work. **World of Work Magazine**, nº 47. Switzerland: ILO, jun 2003. Disponível em: <http://www.ilo.org/global/publications/magazines-and-journals/world-of-work-magazine/articles/WCMS_081326/lang--en/index.htm>. Acesso em: 09 junho 2013.

JOHNSTONE R, SARRE R. **Regulation**: enforcement and compliance. Canberra (AU): Australian Institute of Criminology, 2004.

LIMA, I. M. de O. **Transporte urbano de passageiros**: a tarifa como fonte de recursos. Texto para Discussão n.º 273. Brasília: IPEA, 1992.

LOPES MEIRELLES, H. **Direito Municipal Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2008.

MATTOS, U. A. de O. O acidente de trabalho e seu impacto socioeconômico-ambiental. In: MATTOS, U. A. de O.; MASCULO, F. **Higiene e Segurança Do Trabalho**. Rio de Janeiro: Elsevier/ABEPRO, 2011.

MAYERLE, S. F.; BEZERRA, O. de B. Qualidade e Produtividade em Empresas de Transporte Urbano de Passageiros- Proposta de Implantação de um Sistema de Controle de Indicadores. In: XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Florianópolis, 2004. **Anais...** Florianópolis: XVIII ANPET, 2004.

MELO, L. E. A. de. **A Previdência Social e a Luta Contra os Acidentes e Doenças do Trabalho no Brasil**. Informe de Previdência Social. v. 23, n. 7. Brasília: MPS, jun 2011.

MENEGUZZI, R. M. Conceito de licitação sustentável. In: SANTOS, M.G.; BARKI, T. V. P. (Coord.). **Licitações e contratações públicas sustentáveis**. Belo Horizonte: Forum, 2011. p. 21.

Ministério das Cidades (MCIDADES). Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Proposta de barateamento das tarifas do transporte público urbano**. Brasília: MCIDADES, 2006. Disponível em: <www.cidades.gov.br/>. Acesso em: 15 de junho de 2012.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (MTE). **Portaria n.º 3.214, de 8 de junho de 1978**. Aprova as Normas Regulamentadoras - NR - do Capítulo V, Título II, da Consolidação das Leis do Trabalho, relativas a Segurança e Medicina do Trabalho. Brasília: MTE, 1978. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/legislacao/portaria-n-3-214-de-08-06-1978-1.htm>>. Acesso em: 22 de abril de 2011.

_____. **Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)**. Brasília: MTE, 2013.

MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL (MPAS). **Anuário Estatístico da Previdência Social Brasília (AEPS)**. Brasília: MPAS, 2013.

MIRANDA, C. R. Garagens de Empresas de Ônibus: Uma Proposta de Ação Preventiva na Área de Segurança e Saúde no Trabalho. **Revista CIPA**. v. 24, n. 286. São Paulo: Cipa Publicações, Produtos e Serviços, set. 2003.

OLIVEIRA, J. C. Segurança e saúde no trabalho: uma questão mal compreendida. **São Paulo Perspectiva**. v.17, n. 2. São Paulo: pp. 03-12. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/spp/v17n2/a02v17n2.pdf>>. Acesso em: 10 de julho de 2013.

OLIVEIRA, J. L. A. de. **Uma Contribuição aos Estudos Sobre a Relação Transportes e Crescimento Urbano**: O Caso de João Pessoa - PB. 2006. 198f. (Dissertação em Engenharia Urbana). Universidade Federal da Paraíba – UFPB. João Pessoa, 2006.

PFEIFENBERGER, J. P.; TYE, W. B. Handle with care: a primer on incentive regulation. **Energy Policy**. v. 23, n. 9. Great Britain: Elsevier, 1995. p. 769-779.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA (PMJP). **Caminho Livre**. João Pessoa: PMJP, 2013. Disponível em: <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/caminholivre>>, Acesso em: 29 de junho de 2013.

_____. Portal da Transparência. **Mais transparência na gestão do transporte público de João Pessoa**. João Pessoa: PMJP, 2012. Disponível em: <<http://transparencia.joaopessoa.pb.gov.br/?p=430>> Acesso em: 29 de junho de 2013.

_____. **Lei n.º 12.250, de 26 de dezembro de 2011**. Transforma a Superintendência de Transporte e Trânsito – STTRANS em Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa – SEMOB e dá outras providências. João Pessoa: PMJP, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PATOS (PMPT). **Decreto n.º 046 de 16 de junho de 2010**. Dispõe do compromisso que entre si firmam município de Patos/PB e Superintendência Regional do Trabalho e Emprego no estado da Paraíba. Patos: Prefeitura Municipal de Patos, 2011.

QUELHAS, O. L. G.; ALVES, M. S.; FILARDO, P. S. As práticas da gestão da segurança em obras de pequeno porte: integração com os conceitos de sustentabilidade. **Revista Produção OnLine**, v. 4, n. 2, Santa Catarina: ABEPRO/UFSC, 2003. Disponível em: <<http://producaoonline.org.br/index.php/rpo/article/view/309>>. Acesso em: 20 de julho de 2013.

RECK, G. **Transporte Público**. Apostila da disciplina Transporte Público. Departamento de Transportes. Setor de Tecnologia. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2010.

SWAN. **Occupational Safety and Health Management System 2013**. Swan (WA):2013. Disponível em: <http://www.swan.wa.gov.au/Our_City/Corporate_Publications>. Acesso em: 13 de maio de 2013.

SARAVIA, E. Introdução à teoria da política pública. In: SARAVIA, E.; FERRAREZI, E. (Org.). **Coletânea Políticas Públicas**. v. 01. Brasília: ENAP, 2006. p. 21-42.

SEBRAE. **Nota metodológica para definição dos números básicos de MPE**. Brasília, DF: SEBRAE, 2006. p. 13.

SLACK, N.; CHAMBERS, S.; JOHNSTON, R. **Operations management**. Warwick: Pearson Education, 2007.

SILVA, R.G.da. **Incentivos governamentais para promoção da segurança e saúde no trabalho**: estudo nas companhias de terminais marítimos para graneis líquidos. 2006. 232 f. (Tese de Doutorado em Saúde Ambiental). São Paulo: Universidade de São Paulo – USP, 2006.

SILVA, R. G. da; FISCHER, F. M. Incentivos governamentais para promoção da segurança e saúde no trabalho: em busca de alternativas e possibilidades. **Saúde e sociedade**. v.17, n.4. São Paulo: USP, 2008. pp. 11-21. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-12902008000400003>. Acesso em: 13 de maio de 2013.

SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**. a. 8, n. 16. Porto Alegre: UFRGS, 2006. p. 20-45. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16>>. Acesso em: 13 de maio de 2013.

SPLINDER, M. F. **O Regime Regulatório Brasileiro de Segurança e Saúde no Trabalho e a Gestão dos Riscos Ocupacionais**: Discussão sobre o Panorama Atual. 2013. (Dissertação em Segurança e Saúde do Trabalho). São Paulo: Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho – Fundacentro, 2013.

STEPHENS, P., HICKLING, N., GASKELL, L., BURTON, M., HOLLAND, D. **Occupational health and SMEs**: focused intervention strategies. Prepared by Vectra Group Limited for the Health and Safety Executive. RR 257. Suffolk (United Kingdom): HSE Books, 2004.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO (STTRANS). Diretoria de Transportes. **Relatório de Desempenho Operacional**. João Pessoa: STTRANS, 2010.

_____. **Contrato n.º 12/2011**. Termo de contrato de concessão de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros que entre si celebram a Prefeitura Municipal de João Pessoa e o Consórcio Nossa Senhora dos Navegantes. João Pessoa: STTRANS, 2011a.

_____. **Contrato n.º 13/2011**. Termo de contrato de concessão de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros que entre si celebram a Prefeitura Municipal de João Pessoa e o Consórcio Unitrans. João Pessoa: STTRANS, 2011b.

SUPERINTENDÊNCIA EXECUTIVA DA MOBILIDADE URBANA (SEMOB). **Relatório Operacional do Sistema de Transporte Público de Passageiros - 2012**. João Pessoa: SEMOB, 2013.

_____. **Relatório – Dados Operacionais do Sistema de Transporte Público de Passageiros - 2013**. João Pessoa: SEMOB, 2014.

TAIT, R.; WALKER, D. Motivating the workforce: the value of external health and safety awards. **Journal of Safety Research**, USA, v. 31, n. 4. Winter: Elsevier, 2000. p. 243-251.

TODESCHINI, R.. Políticas Públicas em Saúde e Segurança do Trabalhador (SST) na Previdência Social: como vencer a guerra dos acidentes, doenças e mortes no trabalho. **Informe de Previdência Social**. Brasília: MPAS, 2008. Disponível em: <www.previdencia.gov.br>. Acesso em: 30 de julho de 2013.

VAN OORT, N. **Service reliability and urban public transport design**. Netherlands: TRAIL Research School, 2011.

VERRONI, J. H. Z. **Tarifa do transporte público urbano por ônibus: uma contribuição para determinação de seu valor**. Campinas: UNICAMP, 2006.

WRIGHT, M. MARSDEN, S. TURNER, D. GENNA, R. **Survey of compliance with employers' liability compulsory insurance (ELCI) Act 1969**. Prepared by Greenstreet Berman Ltd for the Health and Safety Executive. Research Report 188. Suffolk (United Kingdom): HSE Books, 2003.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA NA SEMOB**Dados Gerais**

1. Entrevistado:

--

2. Cargo:

--

3. Qual envolvimento com relação ao processo de licitação ou contratos dos serviços de Transporte Públicos de Passageiros, por ônibus, em João Pessoa-PB?

--

Processo Licitatório dos serviços de Transporte Públicos de Passageiros, por ônibus, em João Pessoa-PB

4. Como é iniciado o Processo Licitatório dos serviços de Transporte Públicos de Passageiros, por ônibus, em João Pessoa-PB?

--

5. Quem elabora o Projeto Básico do Processo Licitatório?

--

6. Quem elabora a minuta do Contrato de Concessão?

--

7. Depois da escolha das empresas concessionárias pode ser alterado o Contrato de Concessão?

--

8. Como a SEMOB acompanha continuamente a execução do contrato?

--

Importância da promoção Saúde e Segurança do Trabalho

9. Em 2010 a lei das licitações sofreu uma alteração importante, a inclusão do trecho “garantir [...] a promoção do desenvolvimento nacional sustentável” nos objetivos da licitação. O que você entende por desenvolvimento sustentável?

10. Considerando-se as três dimensões do desenvolvimento sustentável (Ambiental, Econômico e Social), se nós observarmos, especificamente a dimensão Social, um dos indicadores mais utilizados nessa dimensão é a segurança do trabalho e saúde ocupacional. Qual a sua percepção da relação entre o desenvolvimento sustentável e a promoção da segurança do trabalho e saúde ocupacional?

11. O art. 12 da lei 8.666/93 define os requisitos para os projetos básicos, um deles (inciso VI) é a adoção das normas técnicas de saúde e segurança do trabalho adequado. Este requisito é atendido no Projeto Básico dos serviços de Transporte Públicos de Passageiros, por ônibus, em João Pessoa-PB?

Sim Não

Por quê?

12. Em sua opinião, de quem é a responsabilidade da promoção da segurança do trabalho e saúde ocupacional no TCU?

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA NA EMPRESA

Dados Gerais

1. Nome da Empresa:

--

2. Entrevistado/Cargo:

--

3. Quantos funcionários a empresa possui?

--

4. Quantos funcionários por setor?

Administrativo:	_____
Manutenção:	_____
Operação:	_____
Outro:	_____

5. Qual a frota de veículos?

Com cobrador:	_____
Sem cobrador:	_____

6. Como é realizada gestão da prestação do serviço de TCU por ônibus?

--

7. A Saúde e Segurança do Trabalho (SST) está inserida na política da empresa?

() Sim	() Não
---------	---------

8. Foi implementado ou está sendo implementado algum modelo de sistema de gestão da SST?

() Não	() Sim, qual modelo foi escolhido?
() BS 8800 - Guia para sistemas de gestão da saúde e segurança ocupacional.	
() OHSAS 18001 - Occupational Health and Safety Assessment Series.	
() OIT-SST 2001 - Diretrizes sobre sistemas de gestão da segurança e saúde no trabalho.	
() NBR 18801 - Sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho.	
() Outro (especifique):	

9. Como a empresa trata das questões de SST?

--

APÊNDICE C– CHECKLIST APLICADO NA EMPRESA

Práticas Gerais de SST

1. Existem procedimentos claramente definidos e formalizados para realização de cada atividade, com relação à SST?
() Sim () Não

2. A empresa possui SESMT?
() Sim () Não
[Caso positivo] Qual a composição?
Auxiliar Técnico de Enfermagem: _____
Técnico de Segurança do Trabalho: _____
Engenheiro de Segurança do Trabalho: _____
Médico do Trabalho: _____
Enfermeiro do Trabalho: _____

3. A empresa possui CIPA?
() Sim () Não
[Caso positivo] Qual a composição? ____

4. A CIPA se reúne periodicamente, conforme a NR 5?
() Sim () Não

5. A empresa possui Mapas de Riscos nos setores de trabalho?
() Sim () Parcialmente() Não

6. A empresa possui PPRA?
() Sim () Não
[Caso negativo ir para item 9]

7. Está sendo implantado?
() Sim () Não

8. O programa é avaliado anualmente?
() Sim () Não

9. A empresa possui PCMSO?
() Sim () Não

BLOCO I - GARAGEM

Edificações

10. Nos locais de trabalho os pisos são adequados (não devem apresentar saliências nem depressões que prejudiquem a circulação de pessoas ou a movimentação de materiais)?

Sim Não

11. Onde existe perigo de escorregamento são empregados materiais ou processos antiderrapantes?

Sim Não

12. Os pisos e paredes são impermeabilizados e protegidos contra a umidade?

Sim Não

13. As coberturas dos locais de trabalho protegem contra a chuva?

Sim Não

EPI

14. Os EPI possuem CA?

Sim Não

15. Os trabalhadores recebem orientação quanto ao uso adequado dos EPI?

Sim Não

16. Os EPIs são adequados?

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • todos da oficina | |
| calçados dotados de biqueira de proteção* (pelo menos um par por ano) | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| calça e camisa ou macacão *(pelo menos dois por ano) | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| <ul style="list-style-type: none"> • funileiro | |
| óculos de segurança | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| protetor auricular tipo concha | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| luvas de raspa | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| <ul style="list-style-type: none"> • soldador | |
| máscara ou elmo de proteção facial dotado de lentes específicas para soldas | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| <ul style="list-style-type: none"> • pintor | |
| máscara com filtro mecânico e químico para tintas e solventes | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| óculos de segurança | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| protetor auricular tipo concha | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| <ul style="list-style-type: none"> • letrista | |
| máscara com filtro mecânico e químico para tintas e solventes | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| capa longa impermeável | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| luvas de pvc ou similar | <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não |
| <ul style="list-style-type: none"> • lavador | |

capa longa impermeável	() Sim () Não
luvas de pvc ou similar	() Sim () Não
bota de cano longo*(pelo menos um par por ano)	() Sim () Não
• borracheiro	
máscara contra pó	() Sim () Não
óculos de segurança	() Sim () Não
protetor auricular tipo concha	() Sim () Não
luvas de raspa	() Sim () Não

17. Os trabalhadores usam os EPI em suas atividades?

() Sim () Não

Instalações Elétricas

18. Os profissionais que atuam na parte elétrica são habilitados?

() Sim () Não

19. Nas instalações elétricas possuem partes vivas expostas?

() Sim () Não

20. Os equipamentos/máquinas (quando possível) são aterrados?

() Sim () Não

21. Nas instalações é adotada sinalização adequada de segurança?

() Sim () Não

Insalubridade

22. Existem ambientes/processos que expõe os trabalhadores aos agentes de risco (ruído, calor, vibrações, químico)?

() Sim () Não

[Caso negativo] Pule para

23. Quais ambientes/processo – agentes de riscos?

--

24. Existe monitoramento das exposições dos riscos?

() Sim () Não

[Caso Positivo] Qual?

Ergonomia

25. Existe alguma atividade/tarefa que exige transporte manual de cargas?

() Sim () Não

26. Existe alguma atividade/tarefa que exige esforço físico excessivo?
--

() Sim () Não

27. Existe alguma atividade/tarefa que exige postura inadequada?
--

() Sim () Não

28. Existem medidas de controle, caso exista alguma das situações citadas acima?
--

() Sim () Não

[Caso positivo] Quais?

Proteção contra incêndios

29. Existe acúmulo de material/resíduo inflamável nos ambientes?
--

() Sim () Não

30. Os equipamentos de combate à incêndio estão instalados de forma que permitam acesso fácil?
--

() Sim () Não

31. Existe inspeção nos extintores de incêndio?

() Sim () Não

Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho

32. As instalações sanitárias são mantidas limpas?
--

() Sim () Não

33. Existe local adequado para se realizarem as refeições?
--

() Sim () Não

34. Como é fornecida aos trabalhadores água potável de forma adequada?

Sim Não

BLOCO II – TERMINAL DE LINHA

Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho

35. Existem instalações sanitárias no Terminal de Linha?

Sim Não

[Caso Positivo] São mantidas limpas?

Sim Não

36. Existe local adequado para se realizarem as refeições?

Sim Não

37. Como é fornecida aos trabalhadores água potável de forma adequada?

Sim Não

BLOCO II – VEÍCULO DE LINHA

Insalubridade

38. Existe monitoramento das exposições dos seguintes agentes de risco?

Ruído

Calor

Vibrações

Agentes Químicos

Ergonomia

39. O assento dos veículos é adequado?

Altura ajustável Sim Não

Pouca ou nenhuma conformação na base Sim Não

Borda frontal arredondada Sim Não

Encosto adequado Sim Não

40. Existem pausas para descanso durante a jornada de trabalho dos motoristas e cobradores?

Sim Não

41. Existem pausas suficientes para refeição durante a jornada de trabalho?

Sim Não

**APÊNDICE D–DESCRIÇÃO DOS ITENS DAS NR MENCIONADAS PELA
PORTARIA 340/2000 DO MTE**

NR	Itens das NR exigidos pela Portaria 340/2000
NR 1 – Disposições Gerais	<ul style="list-style-type: none"> • Das responsabilidades do empregador, tais como: <ul style="list-style-type: none"> ○ Cumprimento das disposições legais e regulamentares sobre segurança e medicina do trabalho; ○ Elaboração de ordens de serviço sobre segurança e saúde no trabalho; ○ Informações aos trabalhadores quanto aos riscos ocupacionais, medidas de prevenção desses riscos e resultados dos exames médicos e de exames complementares, bem como os resultados das avaliações ambientais realizadas nos locais de trabalho.
NR 4 – Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho	<ul style="list-style-type: none"> • Quanto ao dimensionamento dos SESMT; • Das competências dos profissionais integrantes dos SESMT
NR 6 – Equipamento de Proteção Individual (EPI)	<ul style="list-style-type: none"> • Especifica os EPIs indicados para as atividades; • A quem cabe a recomendação dos EPIs adequado; • Obrigações do empregador, referentes ao EPI, tais como: <ul style="list-style-type: none"> ○ Adquirir o EPI adequado; ○ Fornecer gratuitamente; ○ Treinar o trabalhador quanto ao uso; e outros.
NR 7 – Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional	<ul style="list-style-type: none"> • Das responsabilidades do empregador, tais como: <ul style="list-style-type: none"> ○ Elaboração, efetiva implementação, e custeio do PCMSO. • Das obrigações do médico coordenador; • Da obrigatoriedade dos exames médicos e exames complementares.
NR 8 – Edificações	<ul style="list-style-type: none"> • Os pisos dos locais de trabalho não devem apresentar saliências nem depressões que prejudiquem a circulação de pessoas ou a movimentação de materiais. • Os pisos, as escadas e rampas devem oferecer resistência suficiente para suportar as cargas móveis e fixas, para as quais a edificação se destina. • Nos pisos, escadas, rampas, corredores e passagens dos locais de trabalho, onde houver perigo de escorregamento, serão empregados materiais ou processos antiderrapantes. • As partes externas, bem como todas as que separem unidades autônomas de uma edificação, ainda que não acompanhem sua estrutura, devem, obrigatoriamente, observar as normas técnicas oficiais relativas à resistência ao fogo, isolamento térmico, isolamento e condicionamento acústico, resistência estrutural e impermeabilidade. • Os pisos e as paredes dos locais de trabalho devem ser, sempre que necessário, impermeabilizados e protegidos contra a umidade. • As coberturas dos locais de trabalho devem assegurar proteção contra as chuvas.
NR 9 – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais	<ul style="list-style-type: none"> • As ações do PPRA devem ser desenvolvidas no âmbito de cada estabelecimento da empresa, sob a responsabilidade do empregador, com a participação dos trabalhadores, sendo sua abrangência e profundidade dependentes das características dos riscos e das necessidades de controle. • O PPRA deverá estar descrito num documento-base. • O cronograma deverá indicar claramente os prazos para o desenvolvimento das etapas e cumprimento das metas do PPRA. • Quando comprovado pelo empregador ou instituição, a inviabilidade técnica da adoção de medidas de proteção coletiva ou quando estas não forem suficientes ou encontrarem-se em fase de estudo, planejamento ou implantação ou ainda em caráter complementar ou emergencial, deverão

	<p>ser adotadas outras medidas obedecendo-se à seguinte hierarquia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Utilização de Equipamento de Proteção Individual - EPI. ● A utilização de EPI no âmbito do programa deverá considerar as Normas Legais e Administrativas em vigor e envolver no mínimo: <ul style="list-style-type: none"> ○ Seleção do EPI adequado tecnicamente ao risco a que o trabalhador está exposto e à atividade exercida, considerando-se a eficiência necessária para o controle da exposição ao risco e o conforto oferecido segundo avaliação do trabalhador usuário; ● Responsabilidades do empregador: <ul style="list-style-type: none"> ○ Estabelecer, implementar e assegurar o cumprimento do PPRA como atividade permanente da empresa ou instituição. ● Da informação. <ul style="list-style-type: none"> ○ Os trabalhadores interessados terão o direito de apresentar propostas e receber informações e orientações a fim de assegurar a proteção aos riscos ambientais identificados na execução do PPRA. ○ Os empregadores deverão informar os trabalhadores de maneira apropriada e suficiente sobre os riscos ambientais que possam originar-se nos locais de trabalho e sobre os meios disponíveis para prevenir ou limitar tais riscos e para proteger-se dos mesmos.
NR 10 – Instalações e Serviços em Eletricidade	<ul style="list-style-type: none"> ● Todas as partes das instalações elétricas devem ser projetadas e executadas de modo que seja possível prevenir, por meios seguros, os perigos de choque elétrico e todos os outros tipos de acidentes. ● As partes das instalações elétricas, não cobertas por material isolante, na impossibilidade de se conservarem distâncias que evitem contatos casuais, devem ser isoladas por obstáculos que ofereçam, de forma segura, resistência a esforços mecânicos usuais. ● As baterias fixas de acumuladores devem ser instaladas em locais ou compartimentos providos de piso de material resistente a ácidos e dotados de meios que permitam a exaustão dos gases. ● As instalações elétricas devem ser inspecionadas por profissionais qualificados, designados pelo responsável pelas instalações elétricas nas fases de execução, operação, manutenção, reforma e ampliação. ● Todo profissional qualificado, autorizado a trabalhar em instalações elétricas, deve ter essa condição anotada no seu registro do empregado.
NR 15 – Atividades e Operações Insalubres	<ul style="list-style-type: none"> ● A eliminação ou neutralização da insalubridade deverá ocorrer: <ul style="list-style-type: none"> ○ com a adoção de medidas de ordem geral que conservem o ambiente de trabalho dentro dos limites de tolerância; ○ com a utilização de equipamento de proteção individual. ● Anexo 1 - Ruído ● Anexo 3 - Calor ● Anexo 8 - Vibrações ● Anexo 11 - Agentes Químicos
NR 17 – Ergonomia	<ul style="list-style-type: none"> ● Para avaliar a adaptação das condições de trabalho às características psicofisiológicas dos trabalhadores, cabe ao empregador realizar a análise ergonômica do trabalho, devendo a mesma abordar, no mínimo, as condições de trabalho, conforme estabelecido nesta Norma Regulamentadora. ● Sempre que o trabalho puder ser executado na posição sentada, o posto de trabalho deve ser planejado ou adaptado para esta posição ● Para trabalho que necessite também da utilização dos pés, os pedais e demais comandos para acionamento pelos pés devem ter posicionamento e dimensões que possibilitem fácil alcance, bem como ângulos adequados entre as diversas partes do corpo do trabalhador, em função das características e peculiaridades do trabalho a ser executado. ● Os assentos utilizados nos postos de trabalho devem atender aos seguintes requisitos mínimos de conforto: <ul style="list-style-type: none"> ○ altura ajustável à estatura do trabalhador e à natureza da função exercida; ○ características de pouca ou nenhuma conformação na base do

	<ul style="list-style-type: none"> assento; <ul style="list-style-type: none"> ○ borda frontal arredondada; ○ encosto com forma levemente adaptada ao corpo para proteção da região lombar. • Para as atividades em que os trabalhos devam ser realizados sentados, a partir da análise ergonômica do trabalho, poderá ser exigido suporte para os pés, que se adapte ao comprimento da perna do trabalhador. • A organização do trabalho deve ser adequada às características psicofisiológicas dos trabalhadores e à natureza do trabalho a ser executado. • A organização do trabalho, para efeito desta NR, deve levar em consideração, no mínimo: <ul style="list-style-type: none"> ○ as normas de produção; ○ o modo operatório; ○ a exigência de tempo; ○ a determinação do conteúdo de tempo; ○ o ritmo de trabalho; ○ o conteúdo das tarefas. • Nas atividades que exijam sobrecarga muscular estática ou dinâmica do pescoço, ombros, dorso e membros superiores e inferiores, e a partir da análise ergonômica do trabalho, deve ser observado o seguinte: <ul style="list-style-type: none"> ○ todo e qualquer sistema de avaliação de desempenho para efeito de remuneração e vantagens de qualquer espécie deve levar em consideração as repercussões sobre a saúde dos trabalhadores; ○ devem ser incluídas pausas para descanso; ○ quando do retorno do trabalho, após qualquer tipo de afastamento igual ou superior a 15 (quinze) dias, a exigência de produção deverá permitir um retorno gradativo aos níveis de produção vigentes na época anterior ao afastamento.
NR 23 – Proteção contra Incêndios	<ul style="list-style-type: none"> • Todas as empresas deverão possuir: <ul style="list-style-type: none"> ○ proteção contra incêndio; ○ saídas suficientes para a rápida retirada do pessoal em serviço, em caso de incêndio; ○ equipamento suficiente para combater o fogo em seu início; ○ pessoas adestradas no uso correto desses equipamentos. • Em todos os estabelecimentos ou locais de trabalho só devem ser utilizados extintores de incêndio que obedecem às normas brasileiras ou regulamentos técnicos do INMETRO, garantindo essa exigência pela aposição nos aparelhos de identificação de conformidade de órgãos de certificação credenciados pelo INMETRO. • Todos os estabelecimentos, mesmo os dotados de chuveiros automáticos, deverão ser providos de extintores portáteis, a fim de combater o fogo em seu início. Tais aparelhos devem ser apropriados à classe do fogo a extinguir. • O extintor tipo "Químico Seco" usar-se-á nos fogos das Classes B e C. As unidades de tipo maior de 60 a 150 kg deverão ser montadas sobre rodas. Nos incêndios Classe D, será usado o extintor tipo "Químico Seco", porém o pó químico será especial para cada material. • Todo extintor deverá ter 1 (uma) ficha de controle de inspeção. • Cada extintor deverá ser inspecionado visualmente a cada mês, examinando-se o seu aspecto externo, os lacres, os manômetros, quando o extintor for do tipo pressurizado, verificando se o bico e válvulas de alívio não estão entupidos. • Cada extintor deverá ter uma etiqueta de identificação presa ao seu bojo, com data em que foi carregado, data para recarga e número de identificação. Essa etiqueta deverá ser protegida convenientemente a fim de evitar que esses dados sejam danificados. • As operações de recarga dos extintores deverão ser feitas de acordo com normas técnicas oficiais vigentes no País.

	<ul style="list-style-type: none"> • Os extintores deverão ser colocados em locais: <ul style="list-style-type: none"> ○ de fácil visualização; ○ de fácil acesso; ○ onde haja menos probabilidade de o fogo bloquear o seu acesso. • Os locais destinados aos extintores devem ser assinalados por um círculo vermelho ou por uma seta larga, vermelha, com bordas amarelas.
<p>NR 24 – Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Os locais onde se encontrarem instalações sanitárias deverão ser submetidos a processo permanente de higienização, de sorte que sejam mantidos limpos e desprovidos de quaisquer odores, durante toda a jornada de trabalho. • As condições de conforto deverão preencher os seguintes requisitos mínimos: <ul style="list-style-type: none"> ○ local adequado, fora da área de trabalho; ○ piso lavável; ○ limpeza, arejamento e boa iluminação; ○ mesas e assentos em número correspondente ao de usuários; ○ lavatórios e pias instalados nas proximidades ou no próprio local; ○ fornecimento de água potável aos empregados; ○ estufa, fogão ou similar, para aquecer as refeições. • Nos estabelecimentos e frentes de trabalho com menos de 30 (trinta) trabalhadores deverão, a critério da autoridade competente, em matéria de Segurança e Medicina do Trabalho, ser asseguradas aos trabalhadores condições suficientes de conforto para as refeições em local que atenda aos requisitos de limpeza, arejamento, iluminação e fornecimento de água potável. • As empresas urbanas e rurais, que possuam empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, e os órgãos governamentais devem oferecer a seus empregados e servidores condições de conforto e higiene que garantam refeições adequadas por ocasião dos intervalos previstos na jornada de trabalho. • A empresa que contratar terceiro para a prestação de serviços em seus estabelecimentos deve estender aos trabalhadores da contratada as mesmas condições de higiene e conforto oferecidas aos seus próprios empregados. • A empresa deverá orientar os trabalhadores sobre a importância das refeições adequadas e hábitos alimentares saudáveis. • Na hipótese de o trabalhador trazer a própria alimentação, a empresa deve garantir condições de conservação e higiene adequadas e os meios para o aquecimento em local próximo ao destinado às refeições. • Os recipientes ou marmitas utilizados pelos trabalhadores deverão ser fornecidos pelas empresas, devendo atender às exigências de higiene e conservação e serem adequados aos equipamentos de aquecimento disponíveis. • Em todos os locais de trabalho deverá ser fornecida aos trabalhadores água potável, em condições higiênicas, sendo proibido o uso de recipientes coletivos. Onde houver rede de abastecimento de água, deverão existir bebedouros de jato inclinado e guarda protetora, proibida sua instalação em pias ou lavatórios, e na proporção de 1 (um) bebedouro para cada 50 (cinquenta) empregados. • As empresas devem garantir, nos locais de trabalho, suprimento de água potável e fresca em quantidade superior a 1/4 (um quarto) de litro (250ml) por hora/homem trabalho. • Quando não for possível obter água potável corrente, essa deverá ser fornecida em recipientes portáteis hermeticamente fechados de material adequado e construídos de maneira a permitir fácil limpeza.

ANEXO A- PORTARIA 340/2000 DO MTE



ANEXO

R\$ 1,00

CÓDIGO	DESCRIÇÃO	FMS	NATL	REZA	FISCAL	
					ACRÉSCIMOS	REDUÇÃO
					VALOR	VALOR
42.000	MINISTÉRIO DA CULTURA				15.400	15.400
42.000	MINISTÉRIO DA CULTURA				12.594	12.594
13.300.001.400	APOIO A PROJETOS ARTÍSTICOS E CULTURAIS EM ÁREAS DE INTERESSE TURÍSTICO-CULTURAL				10.800	10.800
13.300.001.400.0001	APOIO A PROJETOS ARTÍSTICOS E CULTURAIS EM ÁREAS DE INTERESSE TURÍSTICO-CULTURAL / NACIONAL	0175			10.800	
						10.800
13.300.001.400	PROMOÇÃO E INTERCÂMBIO DE BENS CULTURAIS NO PAÍS E NO EXTERIOR				2.594	2.594

CÓDIGO	DESCRIÇÃO	FMS	VALOR	VALOR
13.300.001.400.0001	PROMOÇÃO E INTERCÂMBIO DE BENS CULTURAIS NO PAÍS E NO EXTERIOR / NACIONAL	0175	33000	1520
		0175	33000	977
		0175	337200	141
		0175	308000	2.594
42.900	FUNDO NACIONAL DE CULTURA			6.886
				6.886
13.300.001.400	APOIO A PROJETOS ARTÍSTICOS E CULTURAIS EM ÁREAS DE INTERESSE TURÍSTICO-CULTURAL			6.886
13.300.001.400.0001	APOIO A PROJETOS ARTÍSTICOS E CULTURAIS EM ÁREAS DE INTERESSE TURÍSTICO-CULTURAL / NACIONAL	0120	330000	6.886
		0120	335800	6.886

(DE. EL. nº 102000)

Ministério do Trabalho e Emprego

GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA Nº 340, DE 04 DE MAIO DE 2000

O MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso das atribuições que lhe confere o inciso II, do parágrafo único, do art. 87, da Constituição Federal, e em observância ao disposto no § 1º, do art. 160 da Constituição das Leis do Trabalho - CLT, tendo em vista o disciplinado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trabalho Brasileiro, considerando a necessidade de serem verificadas as condições de segurança do trabalhador em cada atividade ou posto de trabalho, em especial aquelas condutas de veículos de transporte coletivo de passageiros, no tocante à regulamentação, ao risco ambiental de trabalho, às condições sociais e às constantes inovações tecnológicas e, considerando ainda, a necessidade de reformular os procedimentos a serem adotados pelos Auditores-Fiscais do Trabalho no exercício de suas atribuições quando da inspeção em empresas de transporte coletivo de passageiros, reger-se-ão as seguintes disposições:

Art. 1º A empresa que pretender realizar modificações substanciais nas instalações ou equipamentos dos seus estabelecimentos nos pontos de serviços, deverá observar o disposto no NR 2 - Inspeção Prévia, aprovada pela Portaria nº 3.214, de 08 de junho de 1978.

Parágrafo único - Para efeito do previsto no caput deste artigo, consideram-se unidades de trabalho e veículo de transporte coletivo de passageiros:

- a) NR 1 - Disposições Gerais
 - 1.1 - "a", "b" e "c"
 - 1.8
- b) NR 3 - Embargo ou Interdição
 - 3.2
 - 3.8
 - 3.10
- c) NR 4 - Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho
 - 4.2
 - 4.2.3
 - 4.2.4
 - 4.2.5
 - 4.3.1
 - 4.3.3
 - 4.12 - "a", "b", "c", "d", "e", "f", "g", "h" e "i"
 - 4.14
- d) NR 6 - Equipamento de Proteção Individual - EPI
 - 6.3 - itens I, II, III, IV e V
 - 6.3.2
 - 6.4
 - 6.4.1
 - 6.6.1
 - 6.11.1
 - 6.11.2
- e) NR 7 - Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional
 - 7.3.1 - "a" e "b"
 - 7.3.2 - "a" e "b"
 - 7.4.1
 - 7.4.2
 - 7.4.5
 - 7.5.1
- f) NR 8 - Iluminação

- 8.1
- 8.3.1
- 8.3.3
- 8.3.5
- 8.4.1
- 8.4.2
- 8.4.3
- 8.5
- g) NR 9 - Programa de Proteção de Riscos Ambientais
 - 9.1.2
 - 9.2.3
 - 9.2.5
 - 9.2.6
 - 9.3.3.4 - "a"
 - 9.3.3.5 - "a"
 - 9.4.1
 - 9.4.2
 - 9.5
- h) NR 10 - Instalações e Serviços em Eletricidade
 - 10.2.1.3
 - 10.2.1.3
 - 10.2.1.9
 - 10.5.3.7
 - 10.6.1.4
- i) NR 15 - Atividades e Operações Insalubres
 - 15.4.1
 - Anexo 1
 - Anexo 2
 - Anexo 3
 - Anexo 4
- j) NR 17 - Ergonomia
 - 17.1.2
 - 17.3.1
 - 17.3.2
 - 17.3.4
 - 17.4.1
 - 17.4.2
 - 17.4.3
- k) NR 23 - Proteção contra Incêndios
 - 23.1.1
 - 23.1.2.1
 - 23.1.2.1
 - 23.1.2.1
 - 23.1.6.6
 - 23.17.1
 - 23.17.3
- l) NR 24 - Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho
 - 24.1.3
 - 24.3.15.1
 - 24.3.15.2
 - 24.6.1
 - 24.6.2
 - 24.6.3
 - 24.6.3.3
 - 24.7.1
 - 24.7.1.1
 - 24.7.1.2
- m) NR 25 - Rótulos Industriais
 - 25.1.2
 - 25.1.3
 - 25.1.4
- n) NR 35 - Sinalização de Segurança
 - 35.1.2
 - 35.1.3
 - 35.1.4
 - 35.1.5.1
 - 35.1.5.3
 - 35.1.5.5

Art. 3º O Auditor - Fiscal do Trabalho verificará nos locais abarcados o cumprimento dos dispositivos constantes do NR 23 - Instalações e Serviços em Eletricidade, no que couber.

Art. 4º O Auditor - Fiscal do Trabalho, sem prejuízo de sua competência para emitir pareceres, deverá examinar o cumprimento das normas gerais de proteção ao trabalho e dos Normas Regulamentadoras, observando a fiel exceção do artigo final.

Art. 5º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

FRANCISCO DORNELLES

(DE. EL. nº 1102000)

PORTARIA Nº 345, DE 4 DE MAIO DE 2000

O MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 87, inciso II, da Constituição Federal, resolve:

Art. 1º O pedido de registro sindical, dirigido ao Ministro do Trabalho e Emprego, incidirá o endereço completo do requerente e será:

I - remetido por via postal, com Aviso de Recebimento à Agência de Correios, para o endereço: Ministério do Trabalho e Emprego, Brasília - DF, ou

II - entregue no Protocolo Geral do Ministério do Trabalho e Emprego, no mesmo endereço.

Art. 2º O pedido de registro sindical será instruído com as seguintes documentações adicionais:

I - edital de convocação dos membros da categoria para a assembleia geral de fundação da entidade, publicado com antecedência mínima de dez dias de sua realização, com seguinte valoração de comunicação impressa:

a) em jornal diário de grande circulação no Estado ou Estado abarcado pela pretensa base territorial, e, também, se houver, em jornal de circulação no Município ou Região de pretensão base territorial; e

b) no Diário Oficial dos Estados ou do União.

II - ata da assembleia geral a que se refere o inciso anterior;

III - cópia do estatuto social, aprovado pela assembleia geral, que deverá conter os elementos identificadores da representação pretendida, em especial:

a) a categoria em categoria representativa, nos termos do art. 511 da Constituição das Leis do Trabalho - CLT;

b) a base territorial.

Art. 3º O pedido de registro de fundação e de recondução será instruído com cópia mecanográfica do respectivo estatuto e das atas da assembleia de cada unidade constituída da federação ou do Conselho de Representantes de cada federação constituída da confederação, das quais constando a expressa autorização para a fundação de nova entidade e para o respectivo filiação e afiliação, em que couber, e previsto no artigo anterior.

Art. 4º A Secretaria de Relações do Trabalho terá o prazo de sessenta dias, a contar da data do protocolo do pedido, para emitir a instrução de processo e publicar o pedido de registro no Diário Oficial da União ou estadual, o requerente, mediante Atos de Reconhecimento, a seguir eventuais suspensões.

§ 1º No âmbito do pedido constante do § 2º, preliminarmente, ao o requerente atente, quanto à representatividade, o disposto no art. 511, 534 e 535, caput, da Constituição das Leis do Trabalho - CLT, conforme o caso, sob pena de anulação.

§ 2º O requerente terá o prazo de trinta dias para cumprir a(s) exigência(s), contado da data de juntada aos autos do comprovante de entrega do artigo de Reconhecimento.

§ 3º Decorrido o prazo de que trata o § 2º, sem que o requerente tenha cumprido a(s) exigência(s), o pedido será declarado inerte e, a seguir, arquivado.

Art. 5º A entidade sindical, cujo representatividade contestada, se não for o caso, com a do requerente, terá o prazo de trinta dias para apresentar impugnação, contado da data da publicação de que trata o caput do artigo anterior.

§ 1º A impugnação será feita mediante requerimento, instruído com os documentos a seguir indicados e entregue no Protocolo Geral do Ministério do Trabalho e Emprego:

a) comprovante de registro de impugnação no Ministério do Trabalho e Emprego;

b) recibo de depósito, em favor do Ministério do Trabalho e Emprego, relativo ao recolhimento da importância correspondente ao