

**Eixo Temático: Inovação e Sustentabilidade em Diferentes Setores**

**AS CONTRIBUIÇÕES DA RESPONSABILIDADE SOCIAL PARA AS EMPRESAS  
DO SETOR DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

**THE CONTRIBUTIONS OF SOCIAL RESPONSIBILITY FOR COMPANIES IN THE  
BRAZILIAN TRAFFIC**

Fernando Burg, Giovane Matias Burg, Lucas Veiga Ávila e Celina Hoffmann

**RESUMO**

A responsabilidade social é um tema novo que está crescendo na economia, tornando-se um dos caminhos primordiais para as empresas que visam buscar a excelência, e, estão preocupadas com suas ações e relações sociais entre os *Stakeholders*. A partir disso, é necessário que as empresas tornem-se responsáveis em suas ações com a sociedade, as quais pertencem ao domínio da responsabilidade social. O presente estudo tem como objetivo analisar as atividades de responsabilidade social desenvolvidas no setor de trânsito. A pesquisa é de revisão bibliográfica com abordagem qualitativa. Foram realizadas análises de conteúdos disponibilizados nos sites e documentos secundários apresentados por três organizações: SINDICFC/RS, CFC Rumo Certo e DETRAN do Rio de Janeiro. Quanto aos resultados, salienta-se que o setor de trânsito, está preocupado e buscando aprimorar a formação de condutores conscientes, seja por meio da qualificação de seus profissionais, bem como com novas ações e projetos voltados à instrução dos condutores quanto as ações de promoção da paz no trânsito. Destaca-se a iniciativa do DETRAN/RJ em oferecer curso específico para pessoas com deficiência auditiva.

**Palavras-chave:** Trânsito, Responsabilidade Social, Projetos Sociais.

**ABSTRACT**

Social responsibility is a new topic in this growing economy, becoming one of the primary ways for companies that aim to strive for excellence, and are concerned about its actions and social relations between the stakeholders. From this it is necessary for companies to become responsible for their actions to society, which belong to the field of social responsibility. The present study aims to analyze the social responsibility activities developed in the transit industry. The research is a literature review with a qualitative approach. Analyses of content available on sites and secondary documents presented by three organizations: SINDICFC / RS, CFC Rumo Certo and DMV's Rio de Janeiro. As for the results, it is noted that the transit industry is concerned and seeking to improve the training of drivers aware, either through their professional qualification, as well as new initiatives and projects aimed at education of drivers as promotion actions peace in traffic. Noteworthy was the initiative of the DMV / RJ to offer specific course for people with hearing impairment.

**Keywords:** Traffic, Social Responsibility, Social Projects.

## 1 INTRODUÇÃO

O transporte de cargas tem papel fundamental nas relações de comércio desde os primórdios da formação da sociedade. O conceito de sistema de transportes surgiu em meados do século XIX, cujos fatores determinantes foram: a invenção da máquina a vapor e o início do transporte ferroviário. Nesta época, a indústria passava pelo ciclo do carvão, período o qual as relações de trabalho tomavam formas capitalistas e o trem transportava tanto passageiros quanto mercadorias.

A implantação do modal rodoviário deu-se entre 1885 e 1886, quando Carl Friederich Benz e Gottlieb Daimler concluíram na Alemanha, os primeiros modelos de automóveis movidos à gasolina. Na Europa, as possibilidades comerciais do transporte rodoviário ficaram evidentes durante a primeira guerra mundial, para abastecimento militar. Entretanto, foi nos Estados Unidos que alcançou a máxima difusão, que deu origem a uma poderosa indústria automobilística, quando em 1917 se iniciou a produção de automóveis em série (fordismo), sob o comando de Henry Ford.

Depois da crise de 29, indústria automobilística norte-americana emergiu como carro chefe da economia capitalista mundial. Foi neste período que o governo brasileiro deixou de lado os investimentos nas ferrovias e voltou seus investimentos para construção de estradas. Tais medidas foram justificadas por ter menor custo para a integração física do território brasileiro. Na verdade, o transporte rodoviário atendia interesses do grande capital internacional que, via no Brasil um potencial mercado de compra destes veículos.

Desde então, o transporte rodoviário de cargas segue acompanhando as inovações tecnológicas ocorridas em todos os setores da economia mundial, bem como as transformações do trabalho e do próprio capitalismo, considerando o hábito de consumo do mercado em questão, além das questões sobre meio ambiente e responsabilidade social.

Atualmente, para as empresas manterem-se competitivas, e atuantes no mercado, elas precisam realizar modificações e implementações de novos sistemas de gestão, nas áreas econômica, social e ambiental. Porém, é necessário que as empresas tenham responsabilidade em suas ações, na qual se denomina de responsabilidade social. Segundo o instituto ETHOS de responsabilidade social (2012) as empresas que tem foco apenas em interesses econômicos dos acionistas, se tornaram insuficientes no mercado atual. É necessário que as empresas busquem excelência nos processos, tenham responsabilidade social, e que seus objetivos estejam alinhados nas relações da sustentabilidade econômica, social e ambiental.

Uma empresa é socialmente responsável, quando ela vai além da obrigação de respeitar as leis, pagar impostos e observar as condições adequadas de segurança e saúde para os trabalhadores, e faz isso por acreditar que assim será uma empresa melhor e estará contribuindo para a construção de uma sociedade mais justa (ETHOS, 2012).

O fato é que sem o setor de transportes, não há desenvolvimento possível, já que é elo entre as várias cadeias produtivas, estreitando as relações entre fornecedores empresas e consumidores finais, exercendo função de diminuir distâncias territoriais entre estados, além de ser um segmento importante para as práticas de responsabilidade social. Diante desse contexto, o presente estudo visa responder ao seguinte questionamento: Como o setor de trânsito está preparado para as responsabilidades sociais? Partindo desse questionamento, o estudo tem como objetivo analisar as atividades de responsabilidade social desenvolvidas no setor de trânsito.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

Este segmento tem como objetivo apresentar o referencial teórico que serviu de suporte para a elucidação do objetivo do presente trabalho, dessa forma, serão apresentados os conceitos de responsabilidade social e suas teorias, bem como o relacionamento com o trânsito.

### 2.1 Trânsito Brasileiro e entidades representativas

O Ministério dos Transportes estima que 58% desse transporte são realizados através de rodovias, o que faz do transporte rodoviário no país um fator determinante da eficiência e da produtividade sistêmica da economia. Comparações internacionais revelam que há espaço significativo para melhoria da eficiência da atividade no Brasil.

O governo estima que, como resultado dos investimentos e iniciativas propostos na participação do modal rodoviário se reduzirá para 33% em 2025, enquanto as participações dos modais ferroviários e aquaviário aumentarão para 32% e 29%, respectivamente. Mesmo que isto ocorra, e plenamente concretizado, o modal rodoviário deverá permanecer como predominante na matriz de transporte de carga no país. Além disso, o horizonte previsto de mudança é de, pelo menos, duas décadas. Assim, é provável que os padrões de eficiência e produtividade do transporte de carga do Brasil continuem a ser determinados, por muitos anos ainda, pelo desempenho do transporte rodoviário.

Para o setor de transportes, as duas maiores entidades representativas da atividade são: Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC) e a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), estes órgãos exercem papel de articulação fundamental junto ao governo federal defendendo práticas em favor do crescimento dos transportes em todos seus modais. A ABTC foi criada para defender os interesses do segmento de transporte de cargas em todos os seus modais. Assim como a CNT que também defende a adoção de políticas que contribuam para o fomento da prática da multimodalidade.

A instalação das duas entidades na capital do Brasil, em Brasília, tem finalidade de propiciar uma ação mais eficaz, com maior interação e envolvimento nos projetos decisórios do poderes Executivo e Legislativo brasileiros, acompanhando e promovendo os melhores caminhos para o transporte de cargas (ABTC, 2010).

A ABTC apóia o governo federal nas ações de descentralização, amplo programa de concessões e promoção de maior agilidade ao projeto de retomada de investimentos voltados para a solução dos problemas mais urgentes da matriz de transportes, como a qualidade de sua infraestrutura. As iniciativas com relação a estas condições são consideradas insuficientes para qualificar positivamente nossas estradas, bem como garantir a segurança de seus usuários (ABTC, 2010). A ABTC, ciente da importância do setor na vida econômica e social do país, luta sistematicamente para efetiva aplicação dos recursos tributários próprios do setor de transportes, visando sensibilizar as autoridades governamentais para os impactos negativos produzidos pela ausência de investimentos neste segmento (ABTC, 2010).

A partir de 11 de janeiro de 2004, quando o código civil entrou em vigor alterando as características do direito societário, obrigando as empresas a se adaptarem a nova regulamentação, estabelecendo o prazo de um ano para que sociedades, associações e fundações, constituídas na forma das leis anteriores, procedessem às alterações segundo as

regras. A atitude da ABTC foi de alertar as empresas do setor de transportes e prevenir seus associados de deixar para a última hora estas providências.

Além de oferecer, subsídios ao congresso nacional visando aperfeiçoar e ajustar as propostas em tramitação que dispunham sobre o assunto e que afetavam o setor de transporte. A ABTC acompanha diariamente as principais propostas tramitando no Congresso Nacional de interesse do setor de logística e transporte de cargas com o objetivo de formalizar, quando necessário, posições junto ao legislativo do setor e que afetam diretamente seus interesses e atividade (ABTC, 2010).

Confederação Nacional do Transporte (CNT) criada em 1954, por meio do decreto nº 34.986, o seu órgão máximo de representação. Exerce função de pleitear e negociar ações junto ao Ministério dos Transportes e governo federal. Representa todas as atividades ligadas a transporte, seja de cargas ou de passageiros e em todos os seus modais, aéreo, aquaviário, ferroviário e terrestre, tendo um de seus objetivos promover e valorizar a interação entre todos modais. (CNT, 2010).

A CNT é uma associação sindical de grau superior que engloba as federações. A federação por sua vez também é uma associação sindical de grau superior que engloba sindicatos representativos de empresas que tenham mesmas atividades fins, ou ainda de mesma categoria profissional. (CNT, 2010).

A Confederação Nacional do Transporte criou em 1993 o SEST e o SENAT, por meio da lei nº8.706/93, são entidades assistenciais nas áreas da saúde e qualificação profissional tendo como público alvo os trabalhadores do transporte e seus dependentes.

O Serviço Social do Transporte (SEST) presta serviços de atendimento médico e odontológico em suas diversas especialidades, além de propiciar esporte e lazer com escolinhas de futebol ou outras modalidades, natação, ginástica, locação de espaços físicos para festas e eventos, palestras educativas, oficinas de artesanato entre outras. O Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), por sua vez, oferece cursos de qualificação para motoristas, entre eles estão os cursos regulamentados pelo DETRAN, que são fundamentais para ocupação da maioria das funções de motorista profissional. Além de outras áreas de qualificação como atendimento ao cliente, informática, Jovem Aprendiz e cursos on-line.

Existem muitas unidades do SEST/SENAT espalhadas por todo território nacional, onze delas somente no Rio Grande do Sul. As maiores unidades, denominadas Centros Assistenciais e Profissionais Integrados dos Trabalhadores em Transportes (CAPTs) estão localizadas nas maiores cidades e são de grande capacidade de atendimento, enquanto as menores unidades denominadas Postos de Atendimentos aos Trabalhadores em Transportes nas Estradas (PATs) estando em cidades de médio porte, geralmente localizadas junto a postos de gasolina, nas quais cruzam as rodovias mais movimentadas.

Esses serviços também estão disponíveis aos demais membros da comunidade, que não estão ligadas ao setor de transportes, e de maneira mais acessível financeiramente já que o SEST/SENAT é uma entidade de fins privados e sem fins lucrativos.

O transporte rodoviário de carga é regulamentado pela Agência Nacional dos Transportadores Terrestres (ANTT), que é uma das entidades integrantes da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, mandato fixo de seus dirigentes. Vinculada ao Ministério dos Transportes, tem função de fazer concessões de rodovias e ferrovias, e emitir o Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) entre outras competências e atribuições.

Através da resolução nº 3.056 de março, de 2009, a ANTT regulamenta a expedição do registro para empresas e autônomos que fazem transporte para terceiros mediante remuneração. O registro é de porte obrigatório dos interessados que exercem a atividade de transporte.

Neste contexto, podemos verificar o quanto a organização do setor e sua influência política podem servir de benefício para eles próprios. A resolução citada acima exclui toda empresa que não tiver atividade principal transporte rodoviário de carga no registro do seu código nacional de atividade econômica (CNAE), de efetuar o recadastro do RNTRC, ou seja, impedindo que empresas de outras finalidades, como comércio e indústria façam frete para terceiros. Muitas vezes realizados como complemento de seu faturamento ou apenas para custeio de suas viagens e provocando concorrência desleal com as empresas transportadoras e autônomos do transporte. Este lobby político é exemplo de mecanismos de membros do setor para garantir a sobrevivência da atividade, e para melhoramento das possibilidades para tal função.

Enfim, o papel da ANTT é regulamentar e melhorar o setor de transporte de cargas, inibindo a ação dos ilegais e disponibilizando suas bases cadastrais para o governo federal ter conhecimento da realidade do setor, podendo assim tomar medidas cabíveis para o seu desenvolvimento.

## 2.2 A Responsabilidade Social

A responsabilidade social, na concepção de Bessant e Tidd (2009) é um conceito muito amplo, que se discute em várias áreas do conhecimento, é um tema novo que começou a ser implementado nas organizações a partir da sustentabilidade do desenvolvimento sustentável e principalmente, de exigências impostas por normativas, regras de instituições, planejamento, participações de órgãos ativos em avaliações, e por livre interesse por parte dos gestores, em realizar ações sustentáveis de forma responsável. Bessant e Tidd (2009), salientam que uma empresa responsável socialmente, é aquela que alia os conceitos da sustentabilidade (econômico, social, ambiental) em suas ações, seja no convívio com seus colaboradores, nas ações com o seu entorno, nas estratégias perante seus clientes e fornecedores, na compra de matéria prima ou na venda de seus produtos.

No campo da responsabilidade social, existem inúmeros estudos e práticas adotadas por empresas, que integram o conceito da sustentabilidade em seus objetivos e metas. Estudos de Karkotli e Aragão (2004) salientam que a responsabilidade social deve ser entendida como uma obrigação que a organização tem com a sociedade, ou seja, responder por ações próprias ou de quem a ela esteja ligada (fornecedores, clientes), tornando-se um agente de transformação social, em seu entorno e nas suas relações sociais com o habitat presente.

Karkotli e Aragão (2004) ressaltam que, como nos atos humanos, qualquer organização independentemente do tamanho, setor, atividade ou lugar, tem liberdade para se instalar, se desenvolver e prosperar. Porém, tem em contrapartida a obrigação de atuar como co-responsável pelo desenvolvimento e bem-estar dos agentes do seu entorno. Já as pesquisas de Tenório (2006), apresentam que a responsabilidade social é vista como uma mudança de valores impostas pela sociedade tais como: a valorização do ser humano, o respeito ao meio ambiente, a busca de uma sociedade mais justa e uma organização de vários objetivos.

No entanto, diante desses conceitos, de Karkotli e Aragão (2004) e Tenório (2006) as empresas tornam-se peças chaves, para o andamento no processo, seja através de suas ações empresariais ou participações na sociedade. Pois a responsabilidade social aliada com a sustentabilidade, para muitas empresas, tem apresentado efeito de estratégia em contextos

empresariais, como marketing, publicidade e propaganda. Porém, é necessário que as empresas tenham atenção, pois a sustentabilidade é considerada como uma estratégia para fomentar ações e programas voltados à melhoria e manutenção do meio ambiente.

Dessa forma, a temática que envolve a responsabilidade social está presente na formação de estudantes, fortalecendo o compromisso com as ações de conscientização para garantir melhores resultados no campo da pesquisa com enfoque sustentável no meio empresarial.

Para Nascimento (2008) as empresas que possuem estratégias responsáveis para a sustentabilidade, estão sendo diferenciadas no mercado, seja através de seu planejamento arrojado, sua visão estratégica sustentável, profissionais orientados para a mudança, seus produtos “verdes” para o consumo adequado, tecnologias e ferramentas, e principalmente a imagem da organização perante seus clientes e fornecedores.

Diante do exposto por Nascimento (2008) sobre as ações para mercado, a empresa deve programar-se, para manter a perspectiva da sustentabilidade em suas ações. Estudos de Cardoso (2002) confirmam que o conceito de responsabilidade social deve ser entendido a dois níveis: o nível interno que relaciona-se com os trabalhadores, e todas as partes interessadas e afetadas pela empresa, que podem influenciar no alcance de seus resultados, e o nível externo, que tem em conta as consequências das ações de uma organização sobre os seus componentes externos, o ambiente, os seus parceiros de negócio e o meio envolvente.

Tachizawa (2009) salientam que a responsabilidade social está diretamente relacionada a gestão ambiental, uma complementa a outra. Desse modo a responsabilidade social e ambiental pode ser resumida no conceito de efetividade, com o alcance dos objetivos organizacionais e de seu desenvolvimento econômico-social, como apresenta-se na redução de recursos produtivos em detrimento da quantidade produzida, considerando insumos como água, energia, eletricidade, e ações sociais como estimulação ao voluntariado, proteção de grupos vulneráveis, como crianças e adolescentes, iniciativas voltadas à proteção do meio ambiente, perfazem ações viáveis para a prática da responsabilidade social.

No entanto, como apresentado a responsabilidade social inclui toda a administração, o governo, as universidades, os hospitais, entidades de classe, associações religiosas, enfim as organizações em geral. Os termos de responsabilidade social que são utilizados por acadêmicos da área de administração são correspondentes às denotações sobre responsabilidade social pertinentes às organizações. Tendo em vista que as organizações são instituições sociais, pois elas existem somente com a autorização da sociedade, utilizam recursos da mesma e afetam a qualidade de vida da sociedade. Desta forma, é justo que as empresas tenham responsabilidade em relação à sociedade (CAJAZEIRA, e BARBIERI, 2009).

Estudos de Ashley (2006) sobre a responsabilidade social apresentam que os primeiros movimentos aconteceram na década de 70, quando começou a Associação de Dirigentes Cristãos de Empresas – ADCE, colocando em debate o balanço social, o que lembra a maneira decisiva sobre a importância social das empresas. Já na década de 80, a Fundação do Instituto de Desenvolvimento Empresarial e Social – FIDES (2008) elaborou um modelo de balanço social das empresas, tornando-se o maior acontecimento da década sobre o assunto. Na década de 90, o processo de responsabilidade social aconteceu através da adesão crescente do terceiro setor e dos institutos de pesquisa, que passaram a considerar o conceito como parte das diretrizes de suas estratégias, o que estimulou o desenvolvimento de trabalhos acadêmicos, possibilitando a introdução das disciplinas voltadas para gestão ambiental e responsabilidade Social.

Já na primeira década do século, os movimentos sobre a responsabilidade empresarial, ganharam maior espaço e fortaleceram-se através de pesquisas, apoio institucional através das universidades, congressos, fóruns *etc.* Atualmente, dentre os inúmeros institutos, destaca-se o Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas (IBASE, 2008) que promove a divulgação dos balanços sociais da empresa e a importância em demonstrar através dele em que tipos de projetos sociais investem seus fundos, não apenas de maneira assistencial, mas também de maneira eficaz.

No entanto, a responsabilidade social no Brasil é amplamente discutida nos meios acadêmicos e empresariais, seus defensores afirmam que o comportamento é socialmente responsável como um fator diferencial que ajuda a construir e consolidar a marca empresarial, representando um investimento para a sustentabilidade do negócio e o sucesso ao longo prazo (GRAJEW, 2000).

No campo empresarial destacam-se os estudos de Karkotli e Aragão (2004) ligados às estratégias e práticas adotadas pelas empresas para investimentos em projetos sociais. Sendo assim a organização é identificada por várias premissas: geração de valor para todos os agentes internos e externos à organização, recolhimento de tributos devidos que irão contribuir para a construção de uma sociedade mais justa; transparência da comunicação de suas ações e produtos por meio de ações de marketing éticas e socialmente responsáveis, condizentes a visão e missão da organização.

Diante do apresentado, para uma empresa tornar-se responsável sustentável, deve atender à vários critérios e regras, que são primordiais para o andamento das atividades e das ações estratégicas. Uma organização que atua responsável pode obter várias vantagens, como aumento na sua lucratividade, benefícios em financiamentos e projetos, novos produtos e, principalmente adesão de novos clientes.

### **2.3 O contexto da Responsabilidade Social e o trânsito**

Estudos de Machado (2009) apresentam que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), entrou em vigor em 1998, que define as atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornecendo diretrizes para a engenharia de tráfego e estabelecer normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários desse complexo sistema. Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

Desde a publicação do CTB, os centros de formação de condutores (CFCs) passaram a ter que considerar um importante desafio: atuar no segmento de formação de condutores, com a obrigatoriedade de formar novos motoristas por meio de aulas teóricas e práticas. Machado (2009) enfatiza que as mudanças ocorridas, revelaram palavras até então um pouco familiares aos profissionais que atuavam neste sistema: qualidade da formação, avaliação, ensino-aprendizagem, técnicas de ensino, didática, material audiovisual, planejamento de ensino, objetivos instrucionais, métodos e técnicas de ensino, acompanhamento, motivação.

Dessa maneira, o novo cenário de mudanças, apresentou uma realidade muito avançada, nas formas para estar habilitado, metodologia de ensino. A missão mudou agora, a responsabilidade, é maior para habilitar novos condutores, e isso não pode ser visto como algo simples, já que envolve a educação dos alunos, com características muito particulares (adolescentes, idosos, adultos, homens, mulheres, *etc.*) com vistas a uma mudança comportamental. Ensinar a dirigir é fácil, é só ensinar a ação sobre os comandos, algumas placas e leis e pronto. Ensinar a ser motorista e participar do trânsito é muito mais do que isso,

é ensinar a conviver, a se comportar adequadamente num contexto que é extremamente dinâmico e perigoso. É conscientizar das responsabilidades e do risco das suas atitudes.

Diante desses do exposto, verifica-se a importância do papel social que as empresas formadoras de profissionais, coordenadoras de talentos em empresas de transportes, formadoras de taxistas e caminhoneiros. Neste contexto, o tema de responsabilidade social está atrelado a essas mudanças, seja por meio das exigências para conscientização, como limite de velocidade, não dirigir alcoolizado, não realizar ultrapassagens de maneira forçada, bem com ser consciente dos limites de velocidade, zelando pelas vidas e a paz no trânsito.

Nesse enfoque, há um novo processo referente à promoção do desenvolvimento de profissionais qualificados e orientados a incorporar o conceito de responsabilidade social no trânsito, isto tem exigido dos profissionais desta área como os técnicos e instrutores, uma identidade voltada as preocupações e conscientização para transformar ações e projetos formadores das novas opiniões, com a finalidade de garantir um sistema de trânsito adequado.

### **3METODOLOGIA**

A metodologia aborda as formas de se fazer ciência e tem a incumbência de cuidar das ferramentas, dos procedimentos e dos caminhos para realizar um trabalho, ou seja, a metodologia engloba todas as formas, estratégias e processos realizados na pesquisa. Na percepção de Lakatos & Marconi (2007, p. 83),

O método é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo – conhecimentos válidos e verdadeiros -, traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista.

O presente estudo classifica-se como um estudo bibliográfico e descritivo, de caráter qualitativo. Os dados utilizados foram identificados por meio de ferramenta de “busca” realizada na internet, mediante a escolha das palavras-chaves: “programas e ações de responsabilidade social em centro de formação de condutores”. Foram encontrados alguns programas em execução, sendo selecionadas 03 organizações (CFC, SINDICATO DOS CFC/RS e DETRAN/RJ) para apresentarem seus incentivos e realidade.

Conforme Furasté (2008) a pesquisa bibliográfica, baseia-se fundamentalmente no manuseio de obras literárias, quer impressas, quer capturadas via internet. Para Oliveira (2001), ela tem por finalidade conhecer as diferentes formas de contribuição científica que se realizaram sobre determinado assunto ou fenômeno. Por sua vez, a pesquisa descritiva, conforme Cervo, Bervian e Da Silva (2007) observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos (variáveis) sem manipulá-los. Procura descobrir, com maior precisão possível, a frequência com que um fenômeno ocorre, sua relação e conexão com outros, sua natureza e suas características.

Como estratégia utilizou-se de multicasos, pois em 03 organizações. Cervo, Bervian e Silva (2007) afirmam que este tipo de estudo dedica-se sobre determinado indivíduo, família, grupo ou comunidade que seja representativo de seu universo, para examinar aspectos variados de sua vida. Quanto aos dados foram extraídas fontes primárias e secundárias, segundo Marconi e Lakatos (1999, p. 28), as fontes primárias são “extraídas de dados históricos, bibliográficos e estatísticos, arquivos oficiais e particulares; registros em geral; informações, pesquisas e material cartográfico; e as fontes secundárias são da imprensa em geral e obras literárias, além de outras pesquisas já realizadas”.



#### 4 RESULTADOS

O presente estudo verificou as práticas de responsabilidade social que estão sendo realizadas no Brasil, considerando os seguintes contextos: Centro de Formação de Condutores; no DETRAN e o Sindicato dos CFC's, entidade representativa desta categoria. Quanto às ações praticadas pelo Sindicato dos Centros de Habilitação de Condutores e Auto e Moto Escolas do Estado do Rio Grande do Sul (SINDI-CFC), buscam investir permanente no aperfeiçoamento de suas relações com todos os públicos dos quais dependem e com os quais se relacionam: clientes, fornecedores, empregados, parceiros e colaboradores. Isso inclui também a comunidade na qual atuam o governo, sem perder de vista a sociedade a qual pertence. De acordo SINDI-CFC, prestar serviços de forma a não degradar o meio ambiente, promover a inclusão social e participar do desenvolvimento da comunidade de que fazem parte, entre outras iniciativas, são diferenciais cada vez mais importantes para os CFCs na conquista de novos clientes.

Ainda segundo a entidade, pelo retorno que traz, em termos de reconhecimento e melhores condições de competir no mercado, além de contribuir substancialmente para o futuro do país, qualquer negócio baseado em princípios socialmente responsáveis não só cumpre suas obrigações legais como vai além. Estas organizações têm por premissa relações éticas e transparentes, e assim ganham condições de manter o melhor relacionamento com parceiros e fornecedores, clientes e colaboradores, governo e sociedade. Ou seja, a empresa que aposta em responsabilidade e diálogo conquista mais clientes e o respeito da sociedade.

O SINDICFC-RS defende que responsabilidade social, é uma área que deve estar presente nas empresas do setor de trânsito, principalmente nos CFCs, pois são formadoras dos profissionais que atuam dentre inúmeras atividades diversas, mas devem manter a conscientização das responsabilidades perante o trânsito, tendo uma postura sistemática, para enraizar valores como a solidariedade no meio social.

Quanto às ações relacionadas ao CFC Rumo Certo, pode-se destacar um projeto, que visa promover a humanização do trânsito, desde 2005. Na execução do Projeto, o CFC Rumo Certo interage junto à comunidade da cidade de Gravataí/RS nas questões relacionadas ao trânsito, participando ativamente de palestras, debates e ações em escolas, empresas privadas, associações, ONGs, universidades, com o objetivo de minimizar os conflitos no trânsito, com a promoção de uma mudança de comportamento.

O projeto denominado "Transitando pela Vida" foi criado pelo CFC Rumo Certo em setembro de 2005, com o objetivo de conscientizar e humanizar o trânsito. A proposta do projeto está diretamente ligada à missão do Rumo Certo, que é de formar condutores conscientes pela educação, de forma humanizada, com respeito e valorização da vida, cuja postura seja a de atitude defensiva e de maior responsabilidade em todos os aspectos que envolvam o trânsito. Isto não corresponde a somente ensinar a um candidato a sinalização viária, técnicas e habilidades motoras, mas ainda proporcionar condições para o desenvolvimento de uma mentalidade e postura solidária, socialmente responsável e de respeito à vida humana e ao meio ambiente no exercício da cidadania. Trata-se de evitar o risco, cuidando de si e dos demais, passando a encarar o trânsito com uma atitude positiva, sendo um multiplicador dessa nova postura de condutor.

Além da missão de formar bons condutores, o CFC Rumo Certo tem como propósito a interação junto à comunidade a qual pertence, nas questões relacionadas ao trânsito, participando ativamente de palestras em escolas, empresas privadas, associações, ONGs,

universidades e outras instituições, sendo parceiro em projetos que visam à melhoria das condições do trânsito para a preservação da vida em todo seu aspecto.

O Projeto Transitando pela Vida é voltado a toda a comunidade de Gravataí e trabalha a partir da disseminação da informação, acreditando numa nova postura de solidariedade, respeito e paz na divisão deste espaço que é de todos, ao qual chamamos de trânsito. A disseminação da educação para o trânsito deve ser promovida em todos os níveis da sociedade, e que ultrapassa a mera transmissão de informações, deve ter como foco o ser humano, e trabalha a possibilidade de mudança de valores, comportamentos e atitudes, como já preconiza a legislação de trânsito. O Projeto visa desenvolver a importância de valores éticos e morais para o trânsito seguro, motivar toda comunidade a serem multiplicadores dessa nova postura para o desenvolvimento da paz no trânsito, conscientizar que o veículo é somente um meio de transporte, e não um objeto de status e poder, motivar a todos para o exercício da cidadania no uso do espaço público, contribuir para o cumprimento da obrigatoriedade do ensino de trânsito nas escolas estabelecida pelo Código de Trânsito Brasileiro.

O projeto já possui alguns resultados obtidos, nas ações desenvolvidas, tem a gratificação de contabilizar um total de 11.156 pessoas, que de forma direta participaram das atividades, desta forma, proporcionando o efeito multiplicador dos conceitos e atitudes positivas que promova a paz no trânsito. A empresa avalia como positiva, em relação à motivação e apoio, que acreditam estarem promovendo junto aos professores a trabalhar o tema trânsito com o educando, de forma transversal em suas disciplinas. O CFC Rumo Certo afirma que os objetivos do projeto, estão sendo alcançados, visto que, a cada ação desenvolvida fica o convite para o retorno, oportunizando a continuidade do Projeto.

Quanto às ações referentes ao DETRAN-RJ, cabe primeiramente, a seguinte contextualização: no estado do Rio de Janeiro existem 400 mil pessoas incapazes de ouvir, e que, apesar disso, apenas 1.500 delas têm carteira de motorista registrada. Para modificar esse panorama, o DETRAN-RJ oferece curso gratuito para surdos que dominam a Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS) e desejam tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ou renovar o documento. A medida torna o processo de habilitação para este público mais barato, além de ampliar a quantidade de vagas oferecidas aos surdos que desejam tirar a carteira. Atualmente, apenas dois Centros de Formação de Condutores – CFC contam, em sala de aula, com tradutores para surdos.

O curso oferecido pelo departamento é gratuito, como os surdos são isentos por lei estadual no que condiz às taxas de primeira habilitação e renovação, para tirar a carteira eles passam a desembolsar apenas o custo das aulas práticas, que varia de acordo com o CFC. Além disso, as pessoas com deficiência auditiva que se inscrevem para assistir às aulas no departamento, ainda podem fazer os exames médicos e psicológicos na sede do Detran gratuitamente.

O curso faz parte do Programa Educacional de Formação de Condutores Surdos e Capacitação dos Servidores em Libras, uma parceria entre o DETRAN/RJ e o Centro Nacional de Estudos e Projetos (CNEP), uma associação sem fins lucrativos, que promove ações de incentivo às práticas de responsabilidade social. Trata-se de um programa de responsabilidade social com o objetivo primordial de promover a inclusão e a cidadania destas pessoas, conforme a diretora de Habilitação do DETRAN/RJ, Beatriz Diniz. O presidente do CNEP, Julio César P. da Silva, também ressalta o caráter social do programa, referindo a promoção da humanização do trânsito.

O curso tem duração de quatro meses, as aulas são ministradas em libras, também destinam-se aos surdos que precisam fazer a prova teórica para renovar a CNH, mas

encontram dificuldades na interpretação do texto devido às diferenças entre a língua escrita e a dos sinais. Ao final do curso teórico, o candidato passa pelas demais etapas do processo de habilitação, tal como os demais motoristas, quanto a execução da prova teórica, e, se aprovado, poderá se inscrever em aulas de direção no CFC que preferir. Ao término do curso prático, o próprio CFC se encarrega de marcar o exame de direção. A atenção ao candidato surdo, no entanto, não termina com a conclusão das aulas teóricas. Na prova prática, possivelmente, ele será avaliado por um examinador capaz de se comunicar em Libras. Isso porque, paralelamente ao curso para surdos, o programa elaborado pelo DETRAN/RJ e pelo CNEP prevê a capacitação dos funcionários do DETRAN/RJ para o atendimento e prestação de serviço a este público.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A responsabilidade social é um dos caminhos para a construção de uma sociedade justa com condições de evoluir em parâmetros econômicos e sociais, de forma equitativa, bem como é considerada atividade estratégica nas empresas, quanto a viabilização da sobrevivência no mercado, através de ações que envolvem a inovação em seus produtos, ferramentas e tecnologias de processos produtivos que atendam aos objetivos e princípios de um público cada vez mais preocupado com a sustentabilidade social.

Diante da finalidade da realização do presente estudo, tendo em vista o contexto do setor de trânsito, com o objetivo de analisar as atividades de responsabilidade social desenvolvidas no setor de trânsito. O estudo ocorreu tendo o enfoque nas 03 organizações escolhidas. Neste sentido, pode-se verificar que o sistema de formação de condutores, está preocupado com a formação socialmente responsável dos novos alunos. Os resultados apontam para o Sindicato do Centro de Formação dos Condutores do Rio Grande do Sul que reforçou a tese da importância da responsabilidade social nas empresas, bem como tem como objetivo impulsionar atividades juntamente nos CFCs do estado.

O Projeto do CFC Rumo Certo, Transitando pela Vida, apresentou inúmeros resultados que servem de modelo para outros CFCs. Verificou-se que a empresa busca realizar ações na cidade na qual está localizada, porém as ações estão sendo disseminadas para cidades vizinhas, provocando efeito benéfico para os outros CFCs localizados na região, além disso, o apoio do sindicato da categoria fortalece o movimento. A responsabilidade social visa disseminar para um trânsito seguro, promovendo em todos os níveis da sociedade informações sóbrias e relevantes, fortalecendo a mudança do comportamento e atitude.

Quanto ao DETRAN/RJ, pode-se verificar que a preocupação com as pessoas deficientes auditivas, tem sido uma medida fundamental para a sociedade. É uma excelente estratégia para a inclusão da responsabilidade social no contexto empresarial, pois pessoas que possuem deficiência auditiva podem realizar as atividades de aprendizagem no trânsito, por meio da comunicação de sinais. A formação como um condutor habilitado, pode render inúmeros benefícios, seja por meio das atividades profissionais e geração de renda, ou até mesmo pelo melhor convívio e maior autonomia em seu deslocamento rotineiro.

Diante dos projetos desenvolvidos e referenciados por este estudo, verifica-se que o setor de trânsito está em evolução, seja por meio de suas estratégias de formar alunos capacitados e conscientizados, ou pela relação com a população que já se encontra habilitada. Estas ações são de muita relevância para o dimensionamento de um trânsito seguro, que fortalece a consciência dos motoristas para não dirigirem alcoolizados, respeitarem os limites de velocidade, entre outros cuidados a serem tomados.

A responsabilidade social é uma forma gestão organizacional que contribui para as práticas sociais relacionadas aos Centros de Formação de Condutores, DETRAN e demais Sindicatos da categoria. Diante da descrição dos processos relacionados à responsabilidade social das organizações: CFC Rumo Certo, SINDI/RS e do DETRAN/RJ, pode-se perceber o quanto o tema tem sido amplamente explorado por meio das estratégias e a importância para o trânsito brasileiro. Recomenda-se que as empresas pratiquem as estratégias aqui referenciadas. E que essas ações sejam o ponto de partida para as empresas, e que realizem novas ações para o fortalecimento da responsabilidade social.

## 5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABTC. Confira as vantagens de associar-se a ABTC. Brasília DF. Disponível em: <<http://www.abtc.org.br/vantagens.php>>. Acesso em 29 de mai de 2013.

ASHLEY, Patricia Almeida *et al.* Responsabilidade social corporativa e cidadania empresarial: Uma Análise Conceitual Comparativa. Enanpad. 2000. Atlas, 1999.

BESSANT, J.; TIDD, J. Inovação e empreendedorismo. Porto Alegre: Bookman, 2009.

CAJAZEIRA, Jorge Emanuel Reis; BARBIERI, José Carlos. Responsabilidade social empresarial e empresa sustentável: da teoria a pratica/ São Paulo . Saraiva 2009.

CARDOSO, Carlos Cabral. Responsabilidade social das empresas: Contribuição das Universidades. São Paulo : Editora Peirópolis, 2002.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino; SILVA, Roberto da. Metodologia Científica. 6. ed São Paulo: Prentice Hall, 2007.

CFC Rumo Certo. Responsabilidade Social. Disponível em <<http://www.cfcumocerto.com.br/projeto-transitando-pela-vida.php>> Acesso em Jan/2013.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Missão e Objetivos**. 21 de maio 2010. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/portal/webCNT/page.aspx?p=7ed8fb1a-0847-4ca7-ba0f-004c171ecf02>. Acesso em 19 de mai. 2013.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRANSITO DO RIO DE JANEIRO - DETRAN DO RJ. DETRAN-RJ assina convênio de parceria com o Centro Nacional de Estudos e Projetos - CNEP para oferecer curso de formação de condutores para surdo. Disponível em <<http://www.cnep.org.br/informe.asp>>. Acesso em Fev/2013.

ESCUELA SUPERIOR DEL EJÉRCITO “LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR”. POSTGRADO DE TRANSPORTE. Transporte Rodoviário. Disponível em: <[http://www.citamericas.org/imagenes/files/livros/vol\\_4/livro\\_vol\\_4\\_cap\\_02.pdf](http://www.citamericas.org/imagenes/files/livros/vol_4/livro_vol_4_cap_02.pdf)>. Acesso em 20 de maio 2013.

ETHOS – Instituto. RSC. Responsabilidade social corporativa. Disponível em: <[http://www1.ethos.org.br/EthosWeb/pt/29/o\\_que\\_e\\_rse/o\\_que\\_e\\_rse.aspx](http://www1.ethos.org.br/EthosWeb/pt/29/o_que_e_rse/o_que_e_rse.aspx)>. Acesso em 17 de outubro de 2012.

FUNDAÇÃO DO INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL E SOCIAL – FIDES. 2008. Responsabilidade Social. Disponível em:

<[http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0CDMQFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.sfiec.org.br%2Fportalv2%2Fsites%2Fsesiv3%2Ffiles%2Ffiles%2FLivro%2520de%2520Resp.pdf&ei=L-GLUKbnAY2C9QS9yYHQCA&usg=AFQjCNGGK33S\\_wNmhfj28O8CHW8T8EEYTQ&sig2=g7O5JG9SH7riTE4A496kUQ](http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0CDMQFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.sfiec.org.br%2Fportalv2%2Fsites%2Fsesiv3%2Ffiles%2Ffiles%2FLivro%2520de%2520Resp.pdf&ei=L-GLUKbnAY2C9QS9yYHQCA&usg=AFQjCNGGK33S_wNmhfj28O8CHW8T8EEYTQ&sig2=g7O5JG9SH7riTE4A496kUQ)>. Acesso em 06 de Outubro de 2012.

FURASTÉ, Pedro Augusto. Normas Técnicas para o Trabalho Científico: Elaboração e Formatação. Explicitação das Normas da ABNT. Porto Alegre: s.n, 2008.

GRAJEW, Oded. O que é responsabilidade Social. Mercado Global. São Paulo, ano 27. p. 44 –50, Junho de 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS - IBASE. Balanço social: transformando a frieza dos números em responsabilidade social. 2008. Disponível em: <<http://www.balancosocial.org.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm>>. Acesso em 07 de outubro de 2012.

KARKOTLI, Gilson; ARAGÃO, Sueli Duarte. Responsabilidade social: uma contribuição à gestão transformadora das organizações. 1. ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

MACHADO. A. P. O papel social dos Centros de Formação de Condutores. Disponível em <[http://www.qualitapsi.com.br/transito\\_textos/artigo-papel-social-dos-centros-de-formacao.pdf](http://www.qualitapsi.com.br/transito_textos/artigo-papel-social-dos-centros-de-formacao.pdf)>. Acesso Jan/2013.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. Técnicas de pesquisa. São Paulo: Atlas, 1999.  
NASCIMENTO, L. F. Gestão socioambiental estratégica: a percepção de executivos de pequenas e médias empresas americanas. In: ENANPAD, 29, 2008, Curitiba. Anais. Brasília: ANPAD, 2008.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. Tratado de Metodologia Científica: Projetos de Pesquisas, TGI, TCC, Monografias, Dissertações e Teses. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.

SINDICATO DOS CENTROS DE HABILITAÇÃO DE CONDUTORES E AUTO E MOTO ESCOLAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL SINDICFC – Responsabilidade social. Disponível em <<http://www.sindicfc-rs.com.br/rs/social.asp>>. Acesso Jan/2013.

TACHIZAWA, Takeshy. Gestão ambiental e responsabilidade social corporativa: estratégias de negócios focadas na realidade brasileira/ Takeshy Tachizawa. São Paulo, Atlas 2009.

TENÓRIO, Fernando Guilherme. Responsabilidade social empresarial: Teoria e Prática. Rio de Janeiro. Editora FGV. 2006.