

# FOLHA DE OPINIÃO



## ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS PETROLÍFERAS

A segurança é, e sempre foi, uma prioridade da Indústria Petrolífera. De referir que os custos que estão associados às acções de segurança e prevenção são considerados como um investimento numa perspectiva de gestão, pelo impacto positivo na produtividade, rentabilidade e reputação das empresas, bem como numa perspectiva de responsabilidade social.

Passados 11 anos sobre o estabelecimento do então denominado ASRA – Acordo sobre Segurança Rodoviária Acrescentada – parece-nos altura de partilhar resultados, na expectativa de que a sua adopção, por parte de outros, possa contribuir para o objectivo geral que é a Segurança de Todos.

Quando, em Fevereiro de 1998, um grupo de especialistas provenientes das Associadas da APETRO criaram um conjunto de especificações, tinham como objectivo primordial uniformizar as boas práticas na gestão de riscos potenciais no transporte por estrada de produtos derivados do petróleo e petroquímicos, consignando elevados padrões de segurança e protecção dos meios materiais e humanos envolvidos.

Enquadrando temporalmente este “Acordo Sobre Segurança Rodoviária Acrescentada” é de referir que já tinha sido introduzida uma estratégia de gestão que privilegiava um Focar das empresas no seu “Core Business” e nas suas “Core Competences” e que levou ao surgimento do “Outsourcing”.

Nesta área específica dos transportes rodoviários, e como consequência desta nova estratégia, o mercado das empresas de transporte de produtos petrolíferos expandiu-se (ver gráfico 1) e teve de adoptar as práticas operacionais mais eficazes e mais eficientes que lhes eram recomendadas pelos “novos” clientes, indo para além do simples cumprimento da Lei.

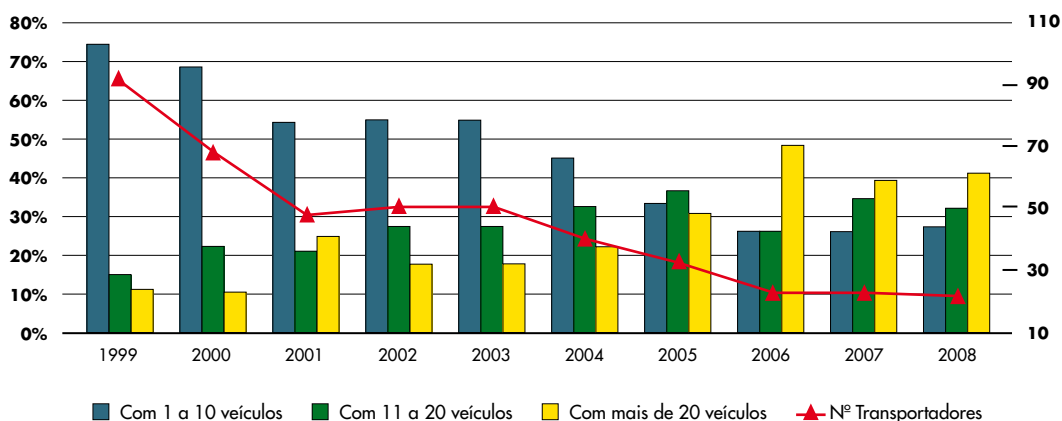


Gráfico 1

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nº transportadores	92	68	48	51	51	40	33	23	23	22
Com 1 a 10 veículos	74%	68%	54%	55%	55%	45%	33%	26%	26%	27%
Com 11 a 20 veículos	15%	22%	21%	27%	27%	33%	36%	26%	35%	32%
Com mais de 20 veículos	11%	10%	25%	18%	18%	23%	30%	48%	39%	41%

Em 1999, os transportadores com mais de 20 veículos representavam 11% da Frota contratada pelas Associadas passando para 41% em 2008.

Este aumento significativo da dimensão dos transportadores tem elevado o seu nível de profissionalismo.

Estas regras possibilitaram não só transparência nos requisitos e especificações e igualdade de oportunidades a todos os operadores, como esperamos venham a contribuir, através da sua aplicação, para a melhoria das disposições legais em vigor, tendo como principal objectivo: a redução de acidentes e do impacto das suas consequências – “zero acidentes” é, ainda hoje, a nossa meta.

Como se compreende, a implementação de um sistema de gestão de segurança eficiente teria que abranger: os veículos, os motoristas, e o próprio sistema de Gestão de Qualidade e de Segurança, dos operadores de transporte.

Evidentemente que, no decorrer destes 11 anos, fruto de variadas razões como o desenvolvimento tecnológico e a melhoria contínua dos planos de formação, verificou-se uma evolução no conjunto de especificações, normas e procedimentos utilizados.

## **Veículos**

Os requisitos respeitantes aos equipamentos que deverão equipar os veículos utilizados no transporte de produtos petrolíferos, requisitos estes que vão para além do que é exigido pela lei e não mencionando os que são particulares à Indústria Petrolífera, tais como compartimentação de cisternas, válvulas de respiro de emergência, válvulas de pressão e vácuo, portas de visita, extintores, kit de absorção, corrimão anti-queda, sistema de trasfega de emergência, entre outros, são os seguintes:

- ▶ Todas as unidades motoras deverão obrigatoriamente estar equipadas com motores EURO3, se matriculadas em Portugal a partir de 1 de Junho de 2002 e EURO4 se matriculadas a partir de 1 de Abril de 2006;
- ▶ O sistema ABS é obrigatório em todos os veículos articulados e rígidos;
- ▶ Todos os veículos articulados, com a 1ª matrícula após Janeiro de 2006, deverão estar equipados (tractor e semi-reboques) com o sistema anti-capotamento;
- ▶ Todos os lugares de todos os veículos, devem estar equipados com cintos de segurança com três pontos de fixação à cabina ou aos bancos, caso montados de origem e homologados, e sistema retráctil;
- ▶ Obrigatória a aplicação dos limitadores de velocidade em todos os veículos;
- ▶ Inspeção Técnica do Veículo (ITV) após a construção dos reboques e semi-reboques, e antes de serem afectos a qualquer prestação de serviços (qualquer deficiência encontrada implica a sua não utilização);
- ▶ Nos veículos matriculados após Agosto de 1998, deverão ser aplicados guarda-lamas individuais por rodado;
- ▶ Obrigatória a aplicação de palas anti-nuvem (spray-flap) em todos os guarda-lamas;
- ▶ Não é permitido o uso de pneumáticos recauchutados em qualquer dos eixos no caso de veículos de transporte de produtos a granel e no eixo direccional no caso de produtos embalados;
- ▶ A profundidade mínima de piso dos pneumáticos de todos os veículos nunca poderá ser inferior a 1,6 mm;
- ▶ Os veículos devem ser equipados com avisador sonoro de marcha atrás, accionado automaticamente com o seu engrenamento;
- ▶ Os veículos devem ser equipados com avisador sonoro de não accionamento do travão de mão;
- ▶ Todos os veículos têm de ser equipados com uma luz de travagem suplementar;
- ▶ Todos os veículos cisternas têm de estar equipados com faixas reflectoras suplementares, a todo o comprimento de cada um dos lados, assim como no seu topo traseiro;
- ▶ Os Operadores de Transporte deverão ter um Plano Integrado de Manutenção da Frota de Veículos, de modo a garantir uma boa gestão da manutenção dos veículos e dos seus equipamentos e que deverá, no mínimo, englobar os seguintes documentos:

- Plano Geral de Manutenção Preventiva
- Check-list, ou conjunto de check-lists, para a verificação quadrimestral dos diversos sistemas, órgãos mecânicos, equipamento e acessórios
- Check-list para o motorista efectuar diariamente a inspecção à viatura antes de cada turno.

## **Motoristas**

Sendo o factor humano a principal causa de acidentes, facilmente se compreende que o exercício da actividade de motorista de veículos de transporte de produtos petrolíferos esteja condicionada ao preenchimento de condições e requisitos específicos para o seu desempenho.

As áreas de formação e controlo médico anual têm uma importância vital, razão pela qual as associadas da APETRO aplicam programas específicos de formação para motoristas e fazem a avaliação contínua do seu desempenho. Desta avaliação poderá inclusive resultar a recusa, temporária ou definitiva, por parte das Associadas da APETRO, do exercício da actividade de motorista ao seu serviço, quando se verificarem casos de ocultação de factos relativos a contaminações ou derrames ou quando se detectem níveis de alcoolemia não permitidos.

A avaliação dos operadores de transporte através de auditorias ao sistema de gestão de segurança no que respeita aos motoristas passa, entre outros, por:

- ▶ Controlo médico – realização de exames médicos e de rastreio visual, electrocardiograma, prova de esforço, electroencefalograma, microrradiografia ou RX do tórax, RX à coluna, controlo de álcool e de drogas.
- ▶ Controlo de alcoolemia – A taxa de alcoolemia permitida aos motoristas, quando em serviço, é mais exigente do que a constante na legislação em vigor, evoluindo tendencialmente para zero, devendo os motoristas ser submetidos a 3 controlos aleatórios por ano.
- ▶ Política de percursos – todos os operadores de transportes devem ter uma Política de Percursos que devem ser seguidos rigorosamente pelos motoristas.
- ▶ Manual do Motorista – deve sempre acompanhar o motorista e estar disponível no interior do próprio veículo.
- ▶ Cinto de segurança – obrigatoriedade de utilização correcta do cinto de segurança em toda e qualquer deslocação.

- ▶ **Calços** – obrigatoriedade de utilização de calços de estacionamento sempre que haja uma paragem da viatura e o motorista saia da cabine.
- ▶ **Telemóveis** – durante a condução só é permitido utilizar telemóvel desde que ligado a um kit de mãos livres, instalado segundo condições pré-definidas e apenas para receber chamadas breves.
- ▶ **Inspecções** – realização anual de 3 inspecções-surpresa para avaliar o desempenho do motorista na carga, transporte (acompanhamento em estrada) e descarga.
- ▶ **Formação** – várias são as áreas de formação para motoristas algumas das quais específicas da Indústria, como é o caso do manuseamento de produtos petrolíferos, ou de âmbito mais genérico como é o caso da formação em socorrismo. Das que se relacionam directamente com a condução do veículo destacam-se as acções de formação em:
  1. Condução defensiva – formação com uma estrutura definida que é constituída por uma parte teórica e outra prática, que se realiza quando da admissão do motorista e posteriormente a cada 2 anos. Os formando são avaliados tanto na componente teórica como prática, sendo necessária uma classificação igual ou superior a 60% para poderem exercer a sua actividade ao serviço das Associadas da APETRO.
  2. Condução em situações de emergência – visa abranger as situações de emergência que ocorrem com maior frequência na estrada, englobando o treino exercícios de travagem de emergência, desvio de obstáculos na faixa de rodagem e técnicas para evitar capotamento (roll over). A periodicidade da realização destes exercícios pelos motoristas não deverá ser superior a três anos, mantendo-se, de uns anos a esta parte, praticamente constante o número de acções de formação e o número de motoristas abrangidos por ano (Gráfico 2)

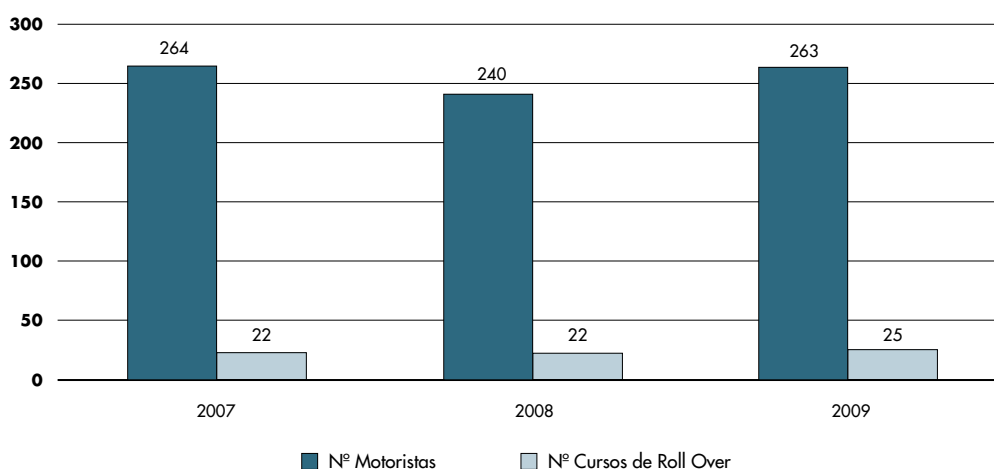


Gráfico 2

### **Sistema de Gestão de Qualidade**

A existência de um “Sistema de Gestão de Qualidade” é considerada como condição base de aceitação de relacionamento como fornecedor de serviços entre os Operadores de Transporte e as Associadas da APETRO.

Todas as Empresas de Transporte que prestam serviço às Empresas Associadas da APETRO deverão ter o seu sistema de Gestão de Qualidade certificado no âmbito do Sistema Português de Qualidade e de acordo com as normas ISO/NP série 9000 aplicáveis à data da certificação.

### **Sistema de Gestão de Segurança**

A definição de um sistema de gestão de segurança procura, complementando recomendações de carácter técnico, integrar de uma forma sistematizada, um conjunto de procedimentos que promovam e potenciem as atitudes de envolvimento permanente nas acções de segurança, do mesmo modo que é seguido para as restantes actividades de um negócio. A adopção de conceitos e padrões comuns facilitará a criação de sinergias na análise e prevenção de acidentes rodoviários.

A estrutura base de organizações da gestão de segurança tem como vertentes principais:

- ▶ Definição da política da Empresa em estrutura organizacional e atribuição de responsabilidades
- ▶ Critérios genéricos de análise de acidentes e incidentes, e implementação de medidas correctivas
- ▶ Avaliação estruturada de risco nos diversos sectores da empresa.

### **Avaliações dos Operadores de Transporte**

As Associadas da APETRO realizam avaliações aos operadores de transporte, com o objectivo de verificar a sua capacidade de desempenhar o serviço com absoluto respeito pelas normas legais e “Regras Sobre Boas Práticas Comuns”.

Para esta avaliação são considerados:

- ▶ O resultado da auditoria ao Sistema de Gestão de Segurança;
- ▶ O cumprimento das implementações das recomendações da auditoria anterior ao Sistema de Gestão de Segurança;
- ▶ Os resultados das inspecções surpresa aos veículos;
- ▶ O follow-up efectuado às anomalias detectadas nas inspecções surpresa aos veículos.

No gráfico 3 apresenta-se a evolução das auditorias e dos seus resultados.

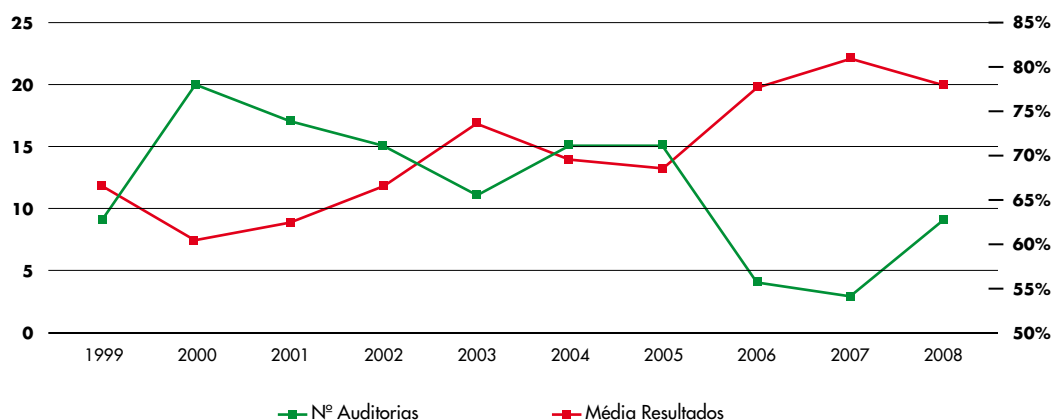


Gráfico 3

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nº Auditorias	9	20	17	15	11	15	15	4	3	9
Média resultados	66%	60%	62%	66%	74%	70%	68%	78%	81%	78%

A redução do número de auditorias realizadas anualmente é reflexo de uma diminuição gradual do número de transportadores e o aumento generalizado do intervalo entre auditorias, consequência dos resultados, isto é, de melhorias verificadas.

Tal como referimos a auditoria, sendo o mais importante, é só um dos quatro factores a ter em conta. O outro factor mais importante é o resultado das inspecções aos veículos.

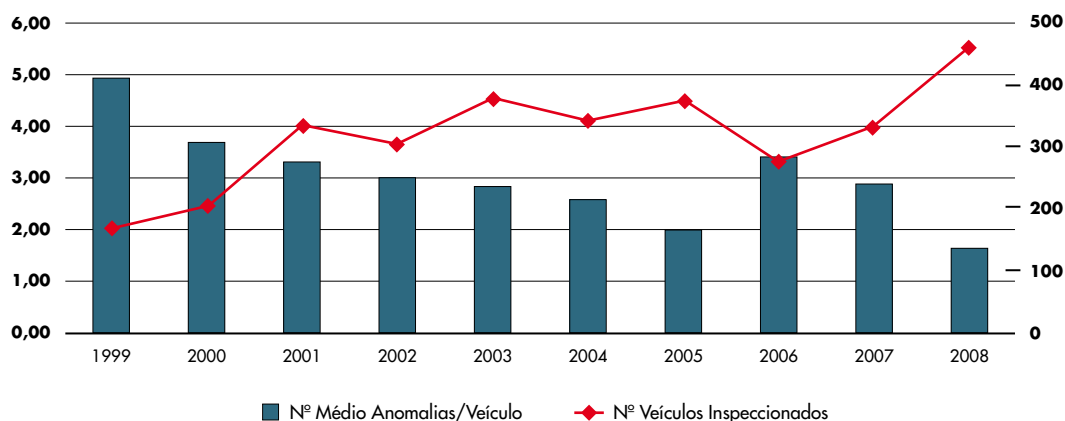


Gráfico 4

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nº veícul. Inspeccionad.	165	204	332	304	377	342	373	276	330	459
Nº médio anomal./veíc.	4,9	3,7	3,3	3,0	2,8	2,6	2,0	3,4	2,9	1,6

Como se pode verificar no gráfico 4 é notória a evolução positiva dos resultados, sendo a inflexão manifestada em 2006, devida exclusivamente ao acréscimo (+18) de equipamentos e sistemas verificados em cada veículo.

Por último, gostaríamos de realçar que os resultados práticos de todas estas acções e procedimentos se reflectem na estatística de acidentes rodoviários.

O quadro seguinte (gráfico 5), diz respeito à análise de acidentes rodoviários ocorridos pelos transportadores contratados pelos associados APETRO, relativo a combustíveis líquidos e gasosos, produtos químicos e betumes, embalados ou a granel.

O número de acidentes rodoviários tem vindo a decrescer de uma forma sustentada, como se pode verificar, aproximando-se em 2008 da meta do ASRA, isto é, "zero acidentes".



## Acidentes Rodoviários Reportáveis

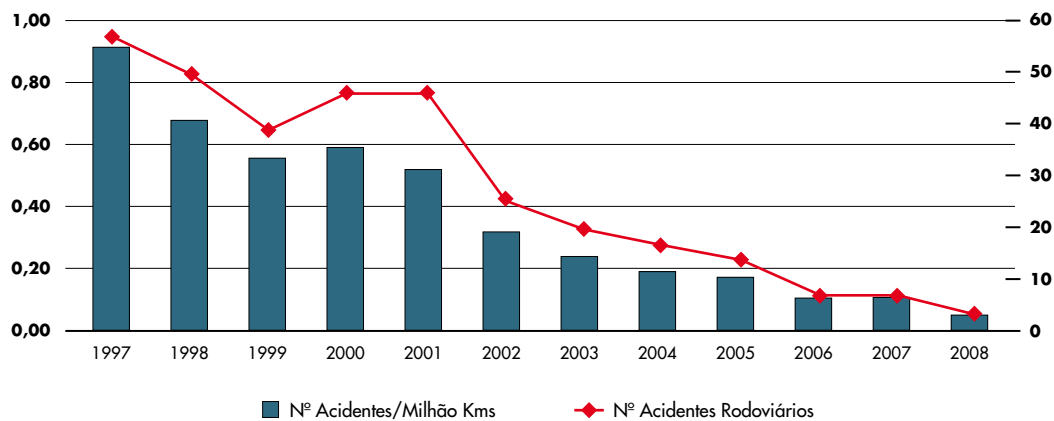


Gráfico 5

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nº acidentes	57	50	39	46	46	26	20	17	14	7	7	3
Acidentes/M kms	0,92	0,68	0,55	0,59	0,52	0,32	0,24	0,20	0,17	0,10	0,10	0,05

Estamos convictos que através deste conjunto de acções, que nos propomos continuar a desenvolver, planear e executar, conseguiremos aproximar-nos cada vez mais do nosso objectivo, contribuindo para a redução da sinistralidade rodoviária e das suas consequências.