

Informação nº95

## A Indústria Petrolífera e Segurança Rodoviária – ASRA

outubro, 2019

Há sempre aquele momento em que se torna inevitável voltar a temas que são parte fundamental da atividade das nossas associadas e cujos resultados positivos são exemplo a destacar e representam elemento adicional de credibilização das políticas de segurança em que estão empenhadas, como é o caso do ASRA – Acordo Sobre Segurança Rodoviária Acrescentada.

Recorde-se que em 2009, na Folha de Opinião nº 49 e em 2015 na Informação nº 32, a APETRO apresentou um primeiro balanço sobre a aplicação deste acordo. A sua implementação tem sido desde então monitorizada por um Grupo de Trabalho constituído para o efeito, que conta já com 21 anos desde a sua génese, e que tem assegurado a dinâmica necessária para que as resoluções nele contidas, possam beneficiar de uma melhoria contínua, baseada na experiência e na convicção de que os acidentes podem ser evitados e que o objetivo "Zero Acidentes" é possível de alcançar.

Estamos em 2019 e justifica-se assim que se apresentem os dados do progresso alcançado.

Lembramos que o ASRA define um sistema de gestão de segurança, que para ser eficiente, teve de abranger os veículos, os motoristas, e ainda o próprio sistema de Gestão de Qualidade e de Segurança, das empresas de transporte.

Um dado prévio a destacar é o que resulta da assinatura de compromisso das recentes Associadas da Apetro na implementação do ASRA, em 2016 – um reconhecimento do “benchmarking” positivo que gerou a consolidação substantiva do empenho de todas as Associadas na realização do objetivo de redução da sinistralidade rodoviária de modo a alcançar a meta de “Zero Acidentes”.

Após uma primeira reedição do Manual ASRA em setembro de 2015 seguiu-se uma nova revisão e a sua publicação em março de 2018 (atente-se nas respetivas “Introdução” pois sumarizam as principais alterações efetuadas) e ainda um aditamento em julho de 2018 com os novos métodos e programas das formações.

Mantêm-se assim viva a dinâmica já referida, na procura constante da redução dos riscos potenciais, quer dos que estão associados a fatores humanos, quer dos que estão mais diretamente relacionados com os veículos, sem deixar de considerar o ambiente rodoviário envolvente, o que permite identificar novas regras cuja divulgação e aplicação passou por novas edições do Manual.

Recorde-se que das alterações introduzidas na edição de setembro de 2015, merecem destaque as novas regras sobre pneus recauchutados, as que definem sistemas que não permitem que os veículos se movimentem sem que sejam garantidas algumas condições de segurança, bem como a introdução de uma nova metodologia de avaliação das empresas de transporte.

Já sobre a edição de março de 2018, há que realçar a complexa standardização da compartimentação das cisternas dos veículos articulados de 44 ton de peso bruto, as alterações às regras sobre a utilização de telemóveis e a definição dos exames de psicologia do tráfego para avaliação dos fatores de risco dos motoristas.

Apresente-se então com mais algum detalhe aquilo que surge na última edição e ainda as ações que têm sido desenvolvidas para complementar e potenciar esta abordagem.

## 01. Veículos

- ⇒ **Inspecções surpresa** – Em 2016 foi lançado o concurso e adjudicada à SGS a realização destas inspeções aos veículos, no contexto do ASRA, até então realizadas por colaboradores das nossas associadas – para cumprir adequadamente este objetivo houve a formação prévia dos inspetores da SGS.
  - Esta opção prossegue a política de “outsourcing” que as Associadas têm implementado e assim, decidiram estabelecer com a “SGS Portugal”, um protocolo cujo conteúdo define e atribui a esta empresa a realização das referidas inspeções aos veículos. A adjudicação feita a essa empresa, combina o reconhecimento do seu *know how* e a familiaridade com as do ASRA.
  
- ⇒ **Definição da compartimentação standard de cisternas rodoviárias de combustíveis para veículos articulados de 44 ton de peso bruto, na sequência da publicação do DL 132/2017, de 11 de outubro.**
  - A publicação do Decreto-Lei n.º 132/2017, de 11 de outubro, veio permitir a circulação de veículos articulados com peso bruto de 44 ton de modo que o Grupo de Trabalho com a colaboração dos três principais fabricantes de veículos cisternas, definiu nova recomendação para a compartimentação das cisternas de produtos brancos dos veículos com esta dimensão, visando com isso não apenas otimizar a logística mas potenciar os efeitos positivos na segurança rodoviária que daí decorrem.

## 02. Motoristas

- ⇒ **Desenvolvimento e implementação de uma nova metodologia de avaliação dos Operadores de Transporte;**
  - Desde o início da implementação do ASRA que se têm realizado auditorias aos transportadores de modo a verificar a aplicação das Regras nele definidas, ações que a Apetro acompanha e que lhe permitiram rever e atualizar a metodologia de avaliação dos transportadores, consubstanciado na modificação do modelo utilizado, a partir de 2016.
  
- ⇒ **Integração dos 3 módulos de formação (condução defensiva, *roll-over* e acompanhamento em estrada).**
  - Resulta dos pareceres de todas as empresas de formação registadas na Apetro, no âmbito do ASRA; também facilitou a definição de novos métodos e programas que vieram a ser publicados no aditamento de julho à edição de 2018 do Manual ASRA. Recordemos que com a implementação do Acordo, os condutores passaram a ter formação obrigatória em condução, abrangendo três modalidades distintas:
    - a) condução defensiva (em sala),

b) condução com acompanhamento em estrada para avaliação dos procedimentos defensivos referidos em a)

c) condução em situações de emergência.

Esta última, em 2017 teve alterações profundas quer no programa e método quer nos exercícios dinâmicos em pista, introduzindo-se uma nova periodicidade face ao histórico de resultados obtidos

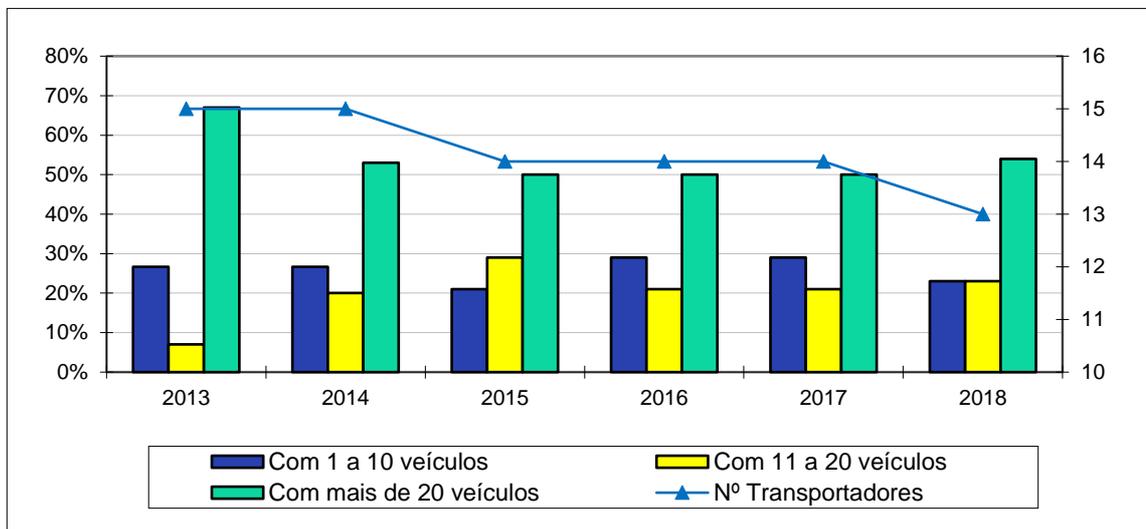
Em 2018, decidiu-se então pela integração dos três módulos formativos referidos.

### 03. Apresentação dos dados e sua análise

Vejamos agora alguns resultados, traduzidos em gráficos de modo a seguirmos uma abordagem coerente com a que anteriormente foi apresentada (em 2015) e alguns comentários que ajudam a torná-los mais compreensíveis neste contexto:

- Observando o Gráfico 1, constatamos que o perfil das empresas de transporte de produtos petrolíferos que operam para as Associadas da Apetro, tem mantido uma evolução com pequenas alterações, sendo a mais significativa a que mostra uma diminuição do número de transportadores - em 2018, os transportadores com mais de 20 veículos representam 54% da frota contratada pelas Associadas, havendo agora uma distribuição mais equitativa para as restantes situações.

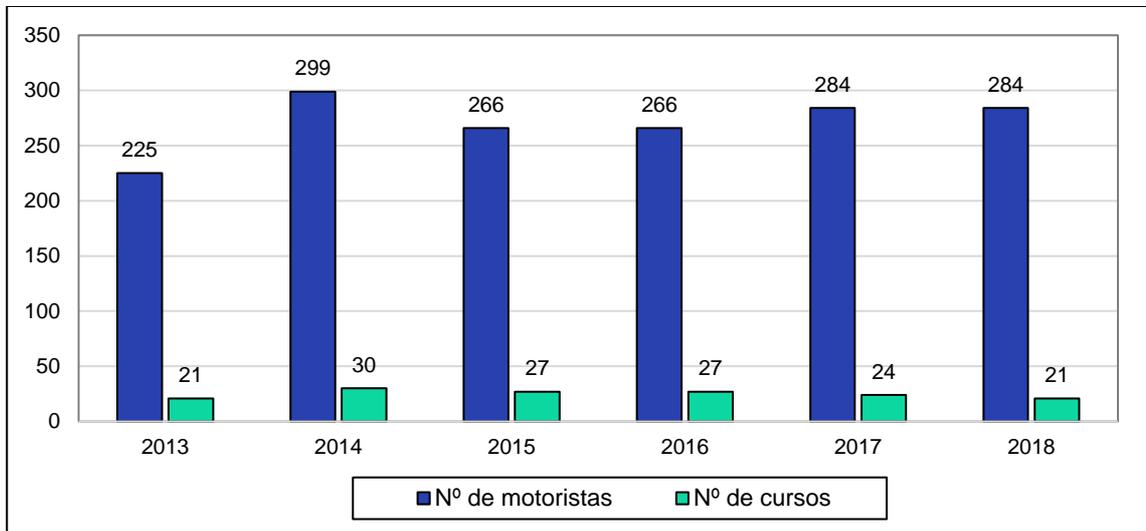
Gráfico 1



	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nº Transportadores	15	15	14	14	14	13
Com 1 a 10 veículos	27%	27%	21%	29%	29%	23%
Com 11 a 20 veículos	7%	20%	29%	21%	21%	23%
Com mais de 20 veículos	67%	53%	50%	50%	50%	54%

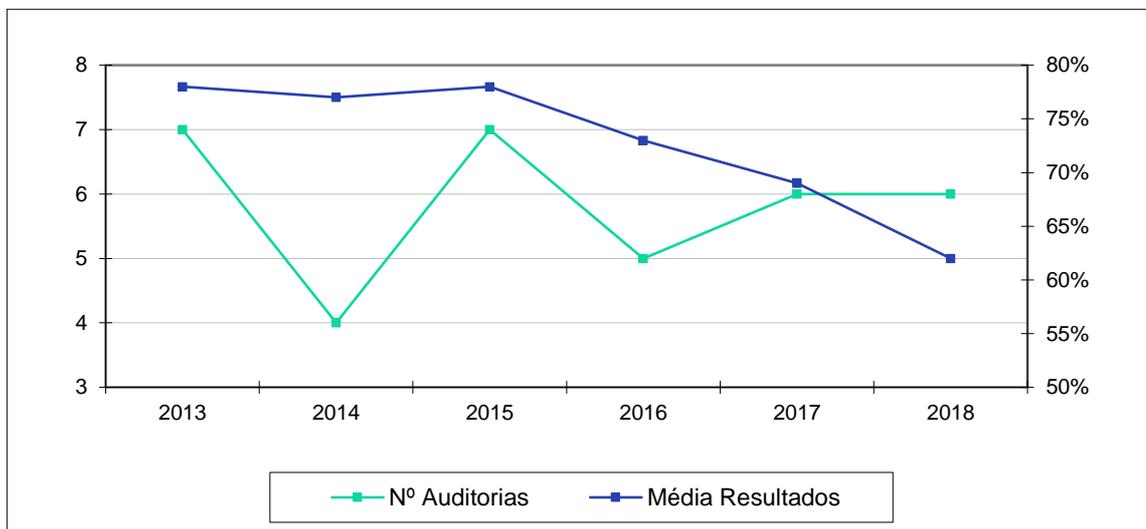
- O Gráfico 2 mostra a evolução da formação referente à condução em situação de emergência, onde se evidencia uma frequência regular do número de motoristas que anualmente cumprem esta formação e a redução do número de cursos, que recupera os valores de 2013.

Gráfico 2



3. No Gráfico 3 apresenta-se a evolução das auditorias e dos seus resultados. O número de auditorias realizadas anualmente é reflexo das variações, ainda que pequenas, do número de transportadores. Sendo as auditorias apenas um dos quatro fatores a ter em conta nas avaliações dos transportadores, também as expectativas criadas para a utilização de veículos articulados com peso bruto de 44 ton, vieram criar atrasos na substituição de algumas frotas que contribuíram para os resultados apresentados.

Gráfico 3

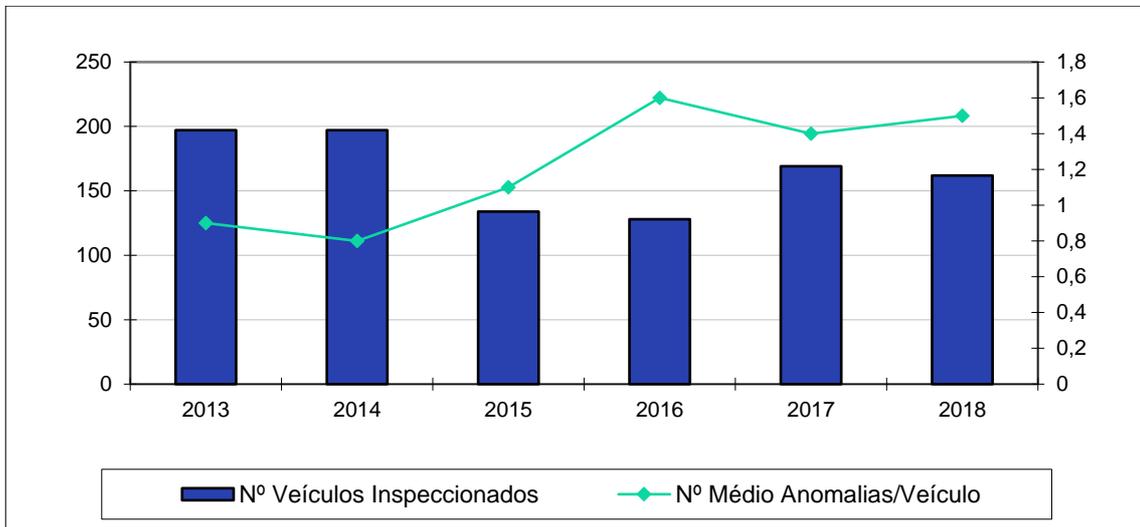


	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nº Auditorias	7	4	7	5	6	6
Média resultados	78%	77%	78%	73%	69%	62%

4. A introdução das inspeções surpresa, atrás referidas, também não é alheia aos resultados obtidos - esta alteração operacional terá sido a principal razão da verificada descontinuidade

na evolução de resultados apresentados no Gráfico 4 e também um fator importante nos do Gráfico 3, respeitantes aos resultados das auditorias.

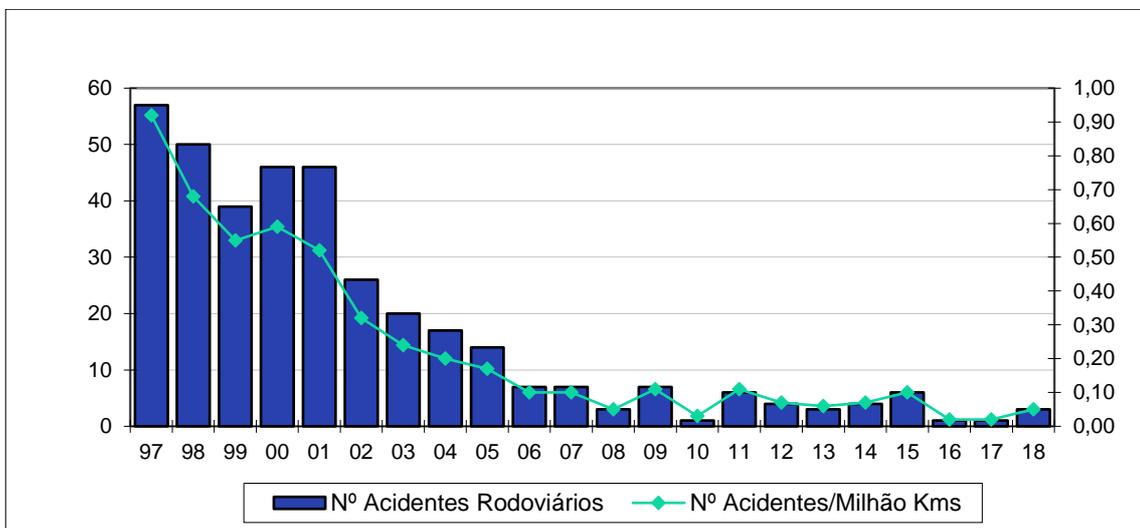
Gráfico 4



	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nº veículos inspeccionados	197	197	134	128	169	162
Nº médio anomalias/ veículo	0,9	0,8	1,1	1,6	1,4	1,5

5. O quadro seguinte (Gráfico 5) diz respeito à análise de acidentes rodoviários ocorridos com transportadores contratados pelas associadas APETRO, relativo a combustíveis líquidos e gasosos, produtos químicos e betumes, embalados ou a granel – verifica-se assim a redução efetiva do número de acidentes, muito próximos do valor absoluto perseguido (0 acidentes) e a demonstração da eficácia da implementação do ASRA.

Gráfico 5



	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Nº acidentes rodoviários	57	50	39	46	46	26	20	17	14	7	7	3	7	1	6	4	3	4	6	1	1	3
Nº acidentes / Milhão 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	0,11	0,03	0,11	0,07	0,06	0,07	0,10	0,02	0,02	0,05

## 04. Outras Atividades

A APETRO, no âmbito das responsabilidades que as associadas lhe conferem, tem procurado complementar a implementação do ASRA promovendo eventos e atividades que visam uma maior sensibilização e um maior esclarecimento dos seus objetivos, das quais destacamos os seguintes:

- Proposta ao IMT de revisão da legislação sobre Restrições à Circulação de Veículos ADR e posteriores desenvolvimentos no seio da CNTMP (2015 a 2017);
- Proposta ao IMT para que seja criada uma exceção que obrigue os veículos (incluindo os de transporte de mercadorias perigosas) a circularem com as luzes intermitentes de presença, quando estes não conseguem deslocar-se com a velocidade mínima requerida para a via em que circulam
- Participação como vogal na Comissão Técnica ad hoc, do IPQ, para a tradução da norma NP ISO 39001:2017 Sistemas de gestão de segurança rodoviária (SR) – Requisitos e orientações para aplicação (durante 2017) - considerada pela ANSR como uma valiosa ferramenta para a redução da sinistralidade rodoviária em Portugal e que culminou com o convite para em conjunto com esta entidade, a Apetro fazer parte das sessões públicas de apresentação e sensibilização para a aplicação da Norma.
- Promoção da apresentação teórica, da InfoPsi, sobre Psicologia de Tráfego, focado na avaliação psicológica e estudo de fatores de risco e posterior ação prática demonstrativa junto com representantes das Associadas (2016) - apresentou ao Grupo de Trabalho as vantagens do “Sistema de Testes Informatizados de Viena”, por ser também direcionado para os condutores de veículos; assim a realização dos testes passou a ser regra e a ter calendarização, com periodicidade previamente definida, o que vai permitir uma uniformização da avaliação e do desenvolvimento psicológico estruturado do condutor.
- Apresentação sobre Simulações e Reconstituições de Acidentes Rodoviários, pela Direção de Investigação Criminal do Comando Operacional da GNR, em Alcabideche (2017) - Sessão Técnica sobre “Simulações e Reconstituições de Acidentes” que incluiu a visita à sede da Direção de Investigação Criminal do Comando Operacional da GNR e que, dando cumprimento a um dos objetivos do grupo de trabalho ASRA para 2017, veio permitir o conhecimento do modelo de investigação de acidentes, pressupostos da reconstituição de acidentes com as intervenções multidisciplinares e multissetoriais, e a apresentação de vários exemplos com diversas tipologias.
- Colaboração com a Escola Nacional de Bombeiros (2018), que incluiu a posterior entrega pela Apetro de 2 kits de absorção de derrames – houve uma Sessão Técnica que incluiu uma visita à Escola Nacional de Bombeiros, em Sintra, e que dando cumprimento a um dos objetivos da Subcomissão ASRA definidos para 2018, possibilitou esclarecer os presentes sobre a cadeia de comando operacional para incêndios e para acidentes; igualmente com recurso a cenários virtuais simularam-se o combate a incêndios durante o enchimento de uma cisterna numa ilha de enchimento de uma instalação petrolífera e um acidente rodoviário próximo de um posto de abastecimento de combustível

## 05. Observação final

Gostaríamos de finalizar, reiterando uma vez mais a nossa convicção de que a generalização das boas práticas que o ASRA representa, a todo o setor do transporte de mercadorias, seria um passo significativo para o reforço da segurança rodoviária, como o deixa antever os resultados acumulados ao longo destes anos da sua aplicação ao sector de transportes de mercadorias perigosas.

Estes resultados reforçam ainda a nossa convicção de que é possível atingir a meta de “Zero Acidentes”, sendo ainda um fator de motivação para todos os *players* desta atividade, justificando plenamente o esforço e a dedicação que todos têm prosseguido na concretização de práticas seguras e maior sensibilização para o conhecimento dos instrumentos que lhe dão conteúdo.