

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS PETROLÍFERAS

A Indústria Petrolífera e a Segurança Rodoviária -ASRA

A segurança continua a ser uma prioridade da Indústria Petrolífera, o que se constata quando se avaliam as políticas que são definidas e que têm por objetivo a sua plena realização. Aliás, não são considerados custos mas antes investimentos, quando se fala de verbas destinadas à prossecução dessas políticas, pois todos reconhecem que se trata de um ativo de gestão, seja pelo impacto positivo que tem na produtividade, rentabilidade e reputação das empresas, seja por se tratar de uma componente básica da sua responsabilidade social.

Em 2009, na [Folha de Opinião nº 49](#), a APETRO apresentou um primeiro balanço sobre a aplicação do ASRA – Acordo Sobre Segurança Rodoviária Acrescentada. De realçar que este documento, produzido, discutido e aprovado pelas nossas Associadas em 1998 e daí para cá constantemente atualizado por um Grupo de Trabalho desde então constituído para o efeito, é um testemunho da importância e da preocupação com que elas encaram a segurança no transporte rodoviário de combustíveis (os quais fazem parte das denominadas mercadorias perigosas).

Nesse primeiro balanço foram evidenciados os resultados positivos que a sua implementação produziu, nomeadamente na redução significativa do número de acidentes, constituindo a demonstração da importância do seu conteúdo e mais uma razão para acreditarmos que os acidentes podem ser evitados e que o objetivo "Zero Acidentes" é possível de alcançar.

A progressiva e então antecipada generalização do recurso à utilização do "outsourcing", que hoje também já se estende ao transporte de GNL, na estratégia que caracteriza o modelo de negócio predominante nesta atividade, por parte das nossas Associadas, que assim se mantêm focadas nas suas "core competences" e no seu "core business", foi um motivo determinante para a decisão de se elaborar o ASRA.

Fez-se assim a identificação, a uniformização e a promoção das boas práticas, na redução de riscos potenciais no transporte por estrada de produtos derivados do petróleo e petroquímicos, consignando elevados padrões de segurança e de proteção dos meios materiais e humanos envolvidos e deu-se uma contribuição efetiva para o objetivo geral que é a Segurança de Todos.

É importante salientar que o documento não é uma conformação restrita com aquilo que a legislação define como obrigatório, pois inclui outros requisitos e exigências adicionais que a avaliação da realidade específica do nosso mercado impunha – só desta forma poderiam as nossas Associadas desenvolver e implementar com o sucesso pretendido, o tipo de parcerias que a estratégia de gestão já referida pressupunha.

Entretanto, o número de Associadas da APETRO aumentou, com a OZ Energia, a SPINERG, a Rubis e, já este ano, a Prio Energy, a juntarem-se a este projeto e a darem assim um sinal determinante para a consolidação do ASRA neste setor de atividade, como instrumento de prossecução de políticas ativas de Segurança. No entanto, a sua generalização não é ainda a desejável, pois apenas as empresas de transporte que atuam em parceria com as nossas Associadas, adotam as práticas operacionais mais eficazes e mais eficientes, indo para além do simples cumprimento da Lei, como foi referido.

Contudo, mantém-se a expectativa de que seja possível desenvolver um "benchmarking" que leve à generalização das boas práticas que o ASRA representa, a todo o sector, pois há a convicção de que estas trazem, não só transparência nos requisitos e especificações e igualdade de oportunidades a todos os operadores, como contribuem, através da sua aplicação, para a melhoria das disposições legais em vigor, tendo como principal objetivo a redução dos acidentes e do impacto das suas consequências – "Zero Acidentes", como já foi referido é, ainda hoje, a nossa meta.

Refira-se, a propósito (ver gráfico 1) que o perfil das empresas de transporte de produtos petrolíferos que operam para as Associadas da Apetro, tem mantido uma evolução praticamente constante, isto é, têm-se mantido o número de transportadores, com pequenas oscilações no que respeita ao número de veículos.

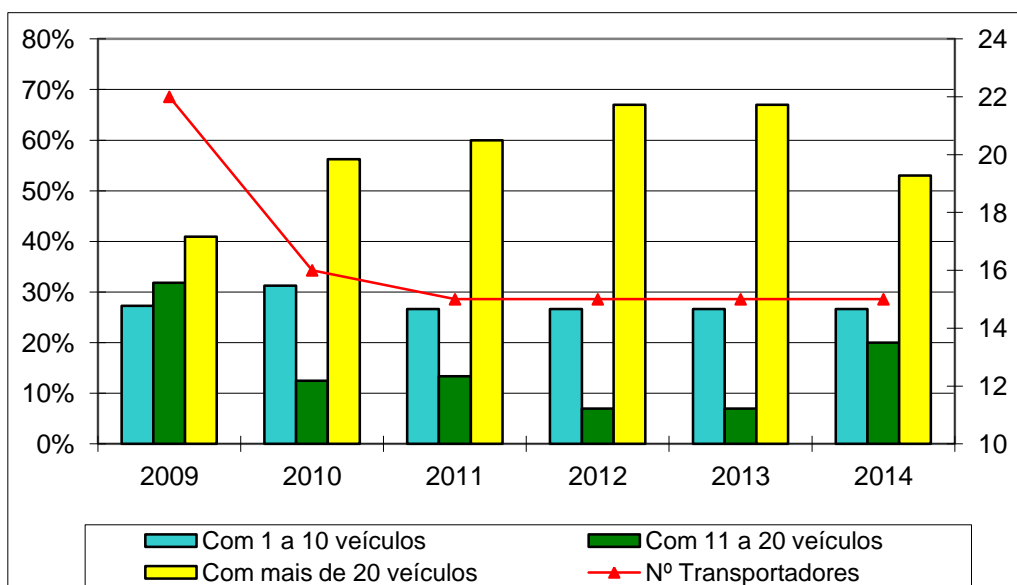


Gráfico 1

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nº Transportadores	22	16	15	15	15	15
Com 1 a 10 veículos	27%	31%	27%	27%	27%	27%
Com 11 a 20 veículos	32%	13%	13%	7%	7%	20%
Com mais de 20 veículos	41%	56%	60%	67%	67%	53%

Como mostra o quadro acima, em 2009, os transportadores com mais de 20 veículos representavam já 41% da frota contratada pelas Associadas, passando para 53% em 2014 (aumento ainda mais significativo se o compararmos com 1999, em que era apenas de 11%).

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

Mas a própria dinâmica que assim se criou, exigiu uma monitorização assertiva das normas, de modo a tornar possível a consagração das melhorias e alterações que a experiência e as mudanças legislativas pudessem determinar.

Nesse âmbito foram publicadas novas edições do manual ASRA (maio de 2012 e dezembro de 2013) onde foram introduzidas algumas alterações e algumas novidades, das quais destacamos:

1 - Veículos

- A matriz da idade máxima dos veículos de distribuição dos produtos petrolíferos foi redefinida tendo em consideração os avanços tecnológicos dos veículos e a evolução dos parâmetros logísticos.

- Os veículos afetos à distribuição primária de garrafas de GPL mereceram uma especial atenção quer no que se refere à caixa de carga, nomeadamente pelo reforço da estrutura de travamento em situações de travagens de emergência, quer quanto ao processo de estiva dos contentores onde as garrafas são acondicionadas.

- Os objetos soltos dentro das cabinas dos veículos, causas de alguns acidentes pessoais em situações de travagens bruscas, passaram a ter de estar devidamente fixados ou apropriadamente acondicionados.

2 – Motoristas

- A redefinição dos programas dos cursos de condução defensiva e de manuseamento de produtos e, acima de tudo, de nova metodologia respeitante aos três módulos da formação em condução – condução defensiva, acompanhamento em estrada e condução em situações de emergência – que passaram a ficar mais interligados e inseridos num módulo contínuo.

- A prescrição do ADR de proibição de fumar, por opção das Associadas da Apetro, foi estendida ao interior das cabinas dos veículos, enquanto ao serviço.

3 – Sistema de Gestão de Qualidade

Passaram a ser incluídas também, como referência, as seguintes normas de certificação:

- a) Norma OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Series) ou SQAS (Safety and Quality Assessment System) ou equivalente;
- b) Norma ISO 14001- Sistemas de Gestão Ambiental, aplicável à data da certificação;
- c) Norma ISO 39001 – Sistemas de Gestão de Segurança Rodoviária, aplicável à data da certificação.

Para a sua implementação foram sugeridos os seguintes modelos:

- O sistema EMAS (Eco-Management and Audit Scheme);
- A especificação ERS 3006-I/1 Transporte Rodoviário de Mercadorias – Especificações de Requisitos de Serviço.

A apresentação dos resultados e a sua análise sumária

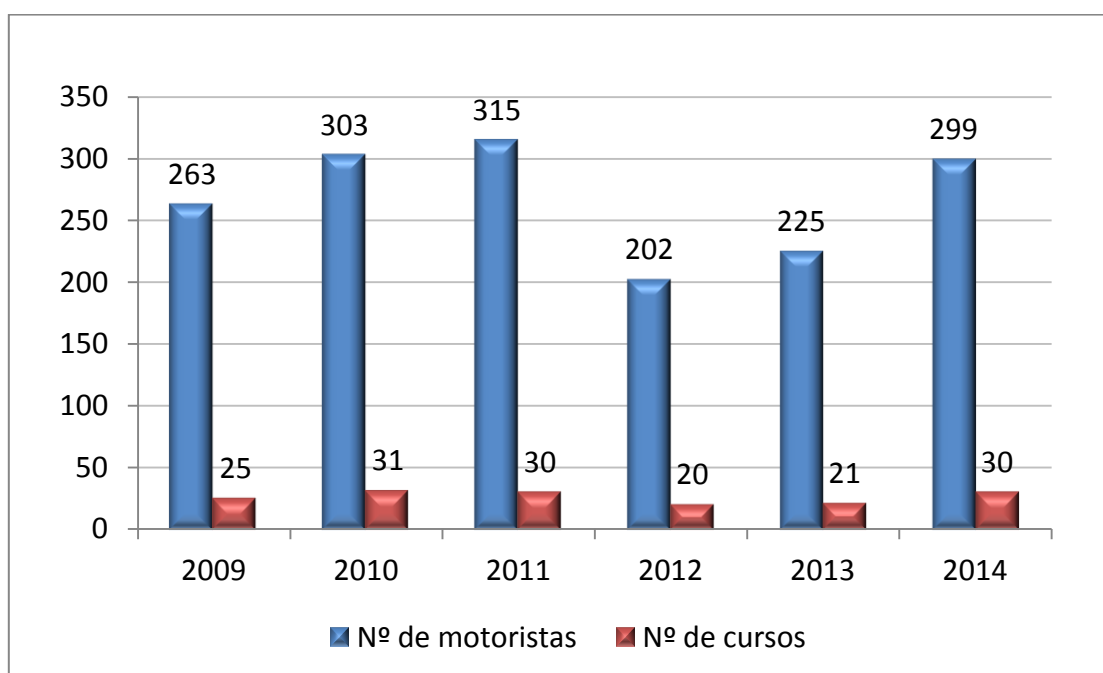


Gráfico 2

O gráfico 2 mostra a evolução da formação dos cursos em situação de emergência, onde se evidenciam:

- A frequência trianual, a formação é ministrada a cada motorista de 3 em 3 anos;
- A redução de número de formandos, consequência da redução do número de veículos devido à diminuição do consumo dos produtos petrolíferos.

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

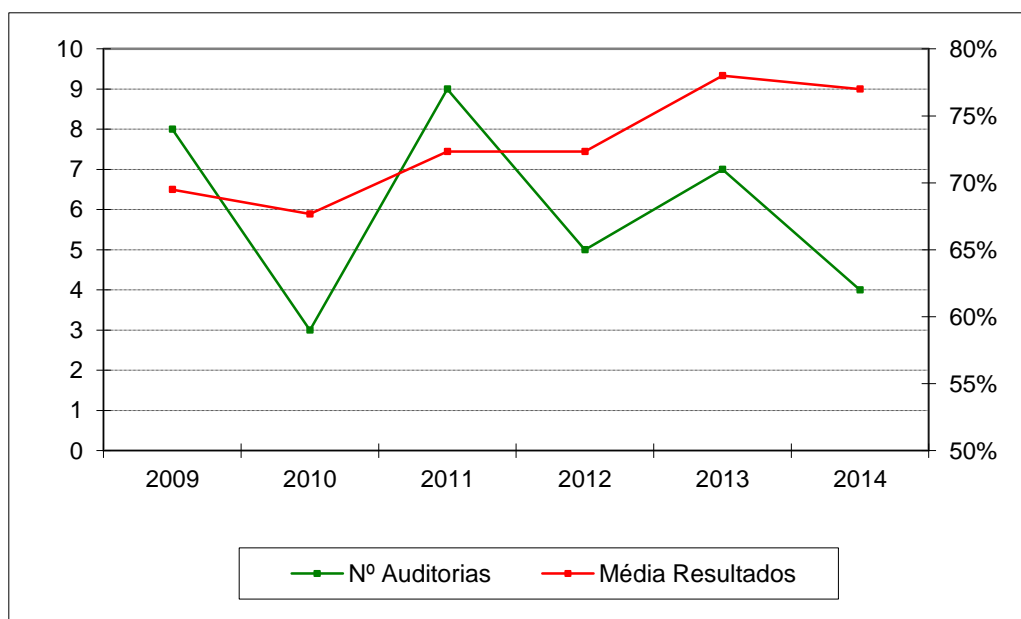


Gráfico 3

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nº Auditorias	8	3	9	5	7	4
Média resultados	70%	68%	72%	72%	78%	77%

A redução do número de auditorias realizadas anualmente é reflexo da 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 apenas um dos quatro fatores a ter em conta. O outro fator mais importante é o resultado das inspeções aos veículos.

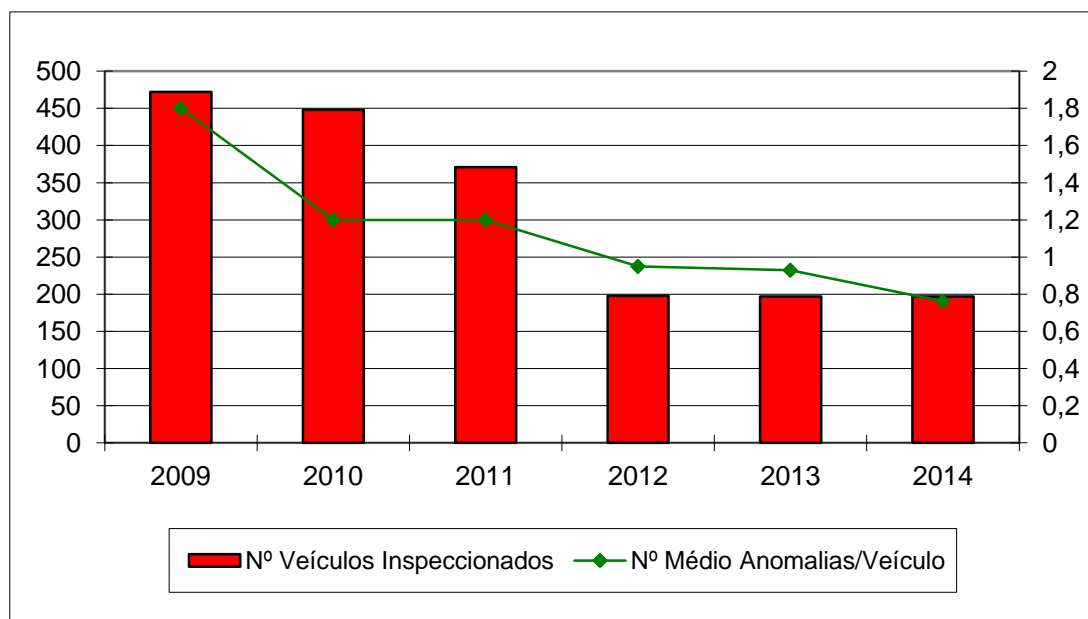


Gráfico 4

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nº veículos inspeccionados	472	448	371	198	197	197
Nº médio anomalias / veículo	1,8	1,2	1,2	0,9	0,9	0,8

Como se pode verificar no gráfico 4, é notória a evolução positiva dos resultados verificados nas inspeções aos veículos.

A redução do número de veículos inspeccionados a partir de 2012, é consequência da melhoria das condições dos veículos ao serviço das Associadas.

Gostaríamos também de realçar que os resultados práticos de todas estas acções e procedimentos se refletem 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.

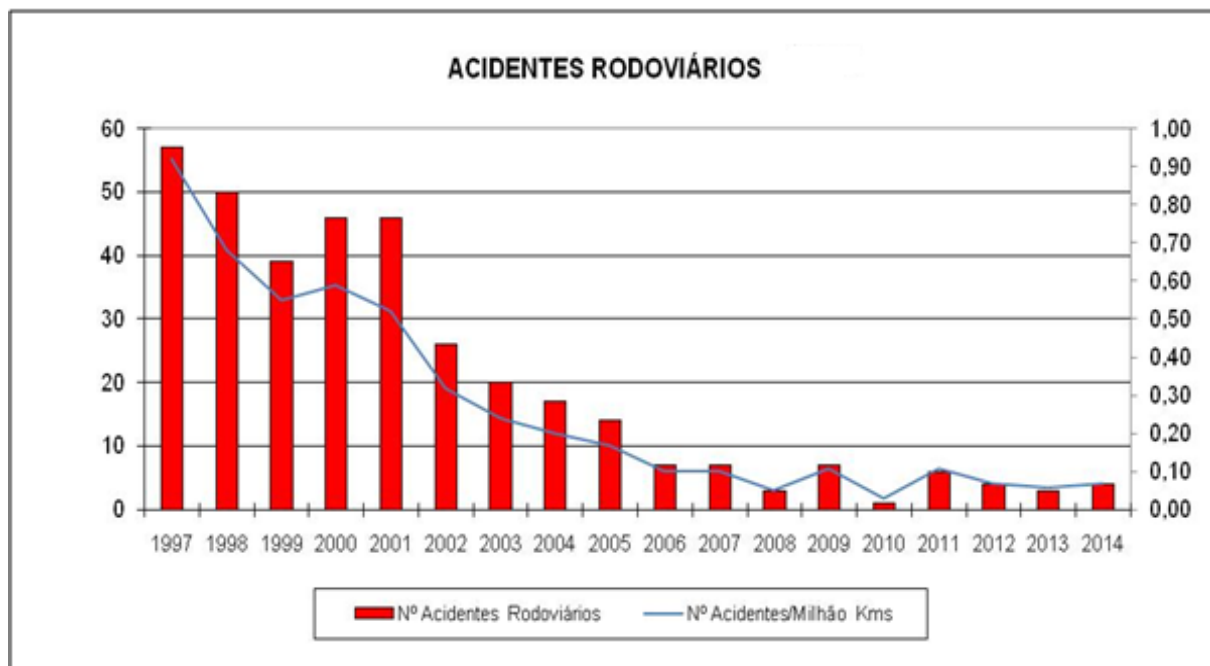


Gráfico 5

ANO	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
Nº Acidentes rodoviários	57	50	39	46	46	26	20	17	14	7	7	3	7	1	6	4	3	4
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

Como ações complementares ao ASRA, a APETRO tem promovido eventos e atividades que visam uma maior sensibilização e um maior esclarecimento dos seus objetivos das quais destacamos os seguintes:

- **Em 2013 promoveu-se o "Dia do Transportador"**, que juntou representantes das nossas Associadas e entidades oficiais com os responsáveis das empresas de transporte que lhes prestam serviços (este evento teve lugar nas instalações que são utilizadas para os cursos em condições de emergência) – foram, nessa ocasião, apresentados os novos cursos de "rollover" e executados exercícios de travagem a várias velocidades, com tratores e com veículos cisternas e ainda a demonstração da reação ao efeito de "rollover" no contorno de obstáculos e de rotundas;

- **Promoção de sessões de trabalho técnicas**, envolvendo os especialistas das nossas Associadas com os de entidades terceiras, para a discussão de temas relacionados com as áreas com impacto na segurança rodoviária, de modo a manter atualizado o conhecimento que permite melhorar as boas práticas e a definir a forma de implementá-las, como sejam a demonstração e apresentação de veículos pesados, de pneus, de tacógrafos e de GPSs, por parte de fabricantes e/ou seus representantes.

- **Sessão de trabalho com a BRISA** que incluiu a visita ao Centro de Coordenação Operacional da Brisa (CCO) e que dando cumprimento a um dos objetivos da Subcomissão ASRA para 2014, veio potenciar um conjunto de ações a implementar no âmbito da segurança rodoviária entre esta empresa e a Apetro, nomeadamente nos apoios e na troca de informações quando na presença de acidentes graves.

- **Sessão técnica sobre "Sono e Turnos"** ação que promovemos com a colaboração dos responsáveis do CENC (Centro de Eletroencefalografia e Neurofisiologia Clínica) e em que o objetivo foi perceber quais as consequências que os transtornos provocados pelo sono podem ter, no âmbito do trabalho por turnos e, especificamente, no caso dos condutores de transportes pesados de mercadorias.

As doenças geradas pela falta de sono, as consequências a nível familiar e social para o trabalhador, e sugestões para uma melhor gestão dos turnos, de forma a evitar futuros acidentes rodoviários, foram alguns dos temas abordados.

Destaque ainda para o Guia Setorial de Responsabilidade Ambiental para a distribuição de produtos petrolíferos e a respetiva "ferramenta de análise de risco" que disponibilizada no site Apetro, permite a sua utilização por qualquer operador de transportes.

Observação final

Gostaríamos de finalizar, reiterando a nossa convicção de que a generalização das boas práticas que o ASRA representa, a todo o sector do transporte de mercadorias, seria um passo significativo para o reforço da segurança rodoviária.

Para além disso e tal como já referimos, julgamos que a adoção destes procedimentos, traria igualdade de oportunidades a todos os operadores, permitiria maior transparência nos requisitos e especificações e contribuiria através da sua aplicação, para a melhoria das disposições legais em vigor, tendo como principal objetivo a redução dos acidentes e do impacto das suas consequências – “Zero Acidentes”, como já foi referido é, ainda hoje e sempre será, a nossa meta.