



## Gestão de riscos para os motoristas de veículos de transporte rodoviário: Boas práticas

No sector dos transportes rodoviários, tal como em qualquer outro, as condições de trabalho são fundamentais para assegurar a existência de profissionais qualificados e motivados. O sector tem determinadas características que, em comparação com outros, dificultam a gestão dos riscos. No entanto, estes podem ser bem geridos se for tida em conta a forma como o sector opera na prática, as características dos próprios motoristas e as suas práticas profissionais. A Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho publicou um relatório de estudos de caso sobre a gestão de riscos para os motoristas de veículos de transporte rodoviário (1). Os casos apontados apresentam uma diversidade de iniciativas e intervenções destinadas a proteger os motoristas de veículos de transporte rodoviário.

Estes motoristas trabalham de forma autónoma e não auferem uma remuneração de base. Podem trabalhar por conta própria e, muitas vezes, têm já uma longa experiência como motoristas. Tal significa que nem sempre é fácil comunicar com eles, obter a sua opinião ou envolvê-los nas iniciativas levadas a cabo e que nem sempre são receptivos à mudança. Por este motivo, os motoristas precisam de estar estreitamente envolvidos nas soluções. Estas devem ser desenvolvidas por e para motoristas, utilizando métodos que promovam a sua participação, de forma a beneficiar da sua experiência e obter a sua aceitação. É fundamental consagrar tempo suficiente às iniciativas de debate, planeamento, selecção e introdução de mudanças.



© iStock

A experiência dos motoristas também pode ser aproveitada se os mesmos forem usados como agentes de sensibilização, formadores e «mentores».

A gestão de riscos necessita do envolvimento de clientes e operadores. Os agentes envolvidos na realização de entregas não operam isolados, são parte de uma cadeia. Os empregadores dos motoristas podem ter dificuldade em garantir a segurança dos seus trabalhadores quando estes estão a trabalhar nas instalações dos clientes. A natureza competitiva do negócio leva as empresas de transporte a sentir alguma relutância em fazer exigências aos seus clientes, os quais podem erradamente assumir que a segurança dos motoristas não é responsabilidade sua. Para os motoristas de veículos de transportes públicos, os passageiros são também parte do risco e da solução. Entre as outras partes que devem ser integradas no processo de gestão de risco, incluem-se:

- as empresas onde são efectuadas a recolha e a entrega de mercadorias;
- os transportes de passageiros e os transportes escolares;

- os grupos de segurança rodoviária, ministérios dos transportes, a polícia e os tribunais, etc.

Os grandes empregadores têm condições para aplicar normas de SST às empresas de entregas que contratam, o que pode estimular estas pequenas empresas a adoptarem essas mesmas normas quando trabalham com outros clientes.

As soluções de SST, tais como as medidas de segurança rodoviária, podem exigir mais tempo para serem implementadas. Este facto deve ser levado em conta, quer ao nível da organização, quer da calendarização do trabalho. Por outro lado, a introdução da condução defensiva pode resultar num menor consumo de combustível e, conseqüentemente, numa redução dos custos.

Para os motoristas, é muito importante que sejam organizadas acções de formação e reciclagem e que os procedimentos estabelecidos sejam adequadamente cumpridos, mas todas as actividades devem ser levadas a cabo no âmbito de um sistema organizacional de prevenção de riscos e com o claro empenho dos quadros de gestão.

Sempre que ocorrem mudanças, devem ser tidas em conta as implicações de SST. Por exemplo, a introdução de sistemas de tecnologia da informação e comunicação nas cabines dos motoristas pode também contribuir para melhorar a saúde e segurança dos mesmos.

Devem ser tidas em conta as diferenças existentes ao nível da mão-de-obra — por exemplo, as necessidades dos trabalhadores mais idosos ou mais jovens, dos motoristas do sexo feminino e dos trabalhadores estrangeiros.

### Entre as principais conclusões retiradas dos casos estudados, incluem-se as seguintes:

- Não raras vezes, os motoristas trabalham por conta própria, têm muita experiência e estão habituados a trabalhar com autonomia. Tal sugere que:
  - devem ser adoptadas abordagens pró-activas e não uma atitude de condescendência,
  - devem ser utilizados os locais mais frequentados pelos motoristas (áreas de serviço de auto-estradas, etc.),
  - os conselhos e as soluções devem ter por base as experiências dos motoristas, por exemplo:
    - incentivando os motoristas a participar na avaliação dos riscos e no desenvolvimento de soluções,
    - utilizando-os como agentes de sensibilização, mentores, etc.,
    - proporcionando-lhes tempo suficiente para o desenvolvimento de soluções e introdução de mudanças;
- os clientes e os operadores também devem ser envolvidos nas soluções de gestão de riscos:
  - a cadeia de abastecimento/fornecedores, instalações de entrega das mercadorias, etc.,
  - os passageiros e crianças em idade escolar,
  - os grupos de segurança rodoviária, ministérios dos Transportes, etc.;
- as grandes empresas têm condições para estabelecer normas de SST aos agentes que contratam para a entrega das suas mercadorias. Este facto pode, por sua vez, estimular as PME a adoptarem as mesmas normas com os seus outros clientes;

(1) European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA), *Managing risks to drivers in road transport: good practice cases*, EU-OSHA.

- as novas tecnologias introduzidas nas cabines também podem ser utilizadas para efeitos de SST, por exemplo, para manter os condutores informados e melhorar os prazos de entrega;
- a introdução das soluções de SST pode aumentar o tempo necessário à realização das tarefas e, como tal:
  - este facto tem de ser reconhecido na organização e calendarização do trabalho,
  - os clientes também devem ser sensibilizados para este facto;
- a formação (por exemplo, técnicas de condução defensiva) deve fazer parte de um sistema organizacional destinado a prevenir riscos e contar com a clara participação dos órgãos de gestão.

Em matéria de transporte de passageiros, vários estudos de caso têm a ver com a prevenção da violência contra motoristas, incluindo da violência perpetrada por crianças no transporte escolar. Os actos de violência podem ter várias consequências: stresse e lesões físicas, danos materiais nos autocarros e aumento do risco de acidentes rodoviários. Pelo facto de ser importante envolver as crianças na solução, têm sido adoptadas várias medidas, incluindo:

- parceria: com escolas, esquemas de prevenção da criminalidade, polícia, agentes de tráfego;
- promoção da participação das crianças, por exemplo:
  - nomeação de um agente de prevenção com responsabilidades de sensibilização, por exemplo, para trabalhar com escolas,
  - encenação de situações com crianças, para identificar questões e definir soluções,
  - definição de regras comportamentais por parte das crianças e «policimento» do autocarro,
  - formação conjunta com motoristas e crianças, com vista a promover uma melhor compreensão entre as duas partes;
- adopção de uma abordagem holística, com o envolvimento das escolas em tudo o que acontece dentro e fora dos seus portões;
- nomeação de agentes de intervenção: assistentes que trabalham com os revisores;
- instalação de revestimentos de protecção para as janelas laterais, cabines dos motoristas separadas dos passageiros, videovigilância, sistemas de localização e ligações de rádio para intervenções rápidas;
- disponibilização de apoio jurídico pós-incidente e disponibilização de aconselhamento ao pessoal.

Os estudos de caso demonstram que podem ser adoptadas várias medidas para controlar os riscos e melhorar a segurança dos motoristas dos veículos de transportes rodoviários. Estas medidas podem também melhorar o serviço prestado aos clientes e aos passageiros e trazer poupanças financeiras para as empresas de transportes.

## Exemplos

O projecto alemão DocStop foi lançado com o objectivo de melhorar as **instalações médicas para os motoristas profissionais de longo curso** quando estes estão a trabalhar. As áreas de descanso das auto-estradas servem como centros DocStop, os quais têm uma rede de médicos que os motoristas podem consultar quando estão em viagem, sem prejudicarem seriamente os seus prazos.

Na empresa dinamarquesa Arla Foods, os gestores desenvolveram um esquema em colaboração com os motoristas por forma a recolherem **informações sobre as condições de trabalho em mais de 500 áreas de carga**. Esta informação foi integrada no sistema de TI da empresa, que a disponibiliza aos



© David Tijero

motoristas quando estes imprimem os seus percursos diários. As questões abrangidas incluíram acordos com clientes. No que diz respeito aos motoristas, é importante que as medidas tenham em conta os respectivos níveis de literacia e o pouco tempo de que dispõem para efectuar entregas.

A Shell Transport, na Dinamarca, exige que os seus **subcontratantes cumpram as normas de qualidade e segurança da empresa**. Tais normas centram-se, em especial, na comunicação de acidentes e lesões, na formação e instrução de motoristas e na forma como os subcontratantes incorporam a segurança nas suas próprias práticas organizacionais. O cumprimento do programa é rigorosamente controlado.

As empresas londrinas de transportes oferecem aos **motoristas do sexo feminino** boas condições de trabalho, com vista a melhorar os níveis de contratação e retenção de trabalhadores. Para tal, proporcionam: o destacamento de «mulheres mentoras» nas estações para apoiar as mulheres motoristas e ajudas com os custos de guarda de crianças e instalações para mulheres. Foram introduzidas medidas e uma campanha de prevenção da violência nos autocarros. Algumas acções de formação destinadas a funcionários e gestores colocam a tónica na tolerância zero para com os comportamentos discriminatórios. Existe ainda a questão dos padrões de flexibilidade no trabalho. Noutra exemplo, após a realização de um estudo, o sindicato espanhol CCOO teceu algumas recomendações referentes a uniformes para motoristas do sexo feminino.

A empresa de transportes francesa Prevost adoptou várias medidas para **limitar a velocidade máxima** dos seus condutores a 80 km/hora, resultando na redução do consumo e das emissões de CO<sub>2</sub>, bem como na melhoria da saúde e segurança dos motoristas. Os funcionários beneficiaram com a poupança ao nível dos custos. A iniciativa é também promovida pela aposição de autocolantes nos veículos.

## Para mais informações

O relatório completo encontra-se disponível, em inglês, no sítio da Agência em: [http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers\\_TWE11002ENN/view](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TWE11002ENN/view), onde pode ser descarregado gratuitamente.

Esta ficha técnica encontra-se disponível em todas as línguas da UE em: <http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>.

## Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho

Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, ESPANHA

Tel.: +34 944794360, Fax: +34 944794383

Correio electrónico: [information@osha.europa.eu](mailto:information@osha.europa.eu)

© Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho. Reprodução autorizada mediante indicação da fonte. Printed in Belgium, 2011

