

VisãoZero2030 – Contributos GEP

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), cuja missão integra o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, está a desenvolver o Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – VisãoZero2030 - em alinhamento com a segunda década de ação das Nações Unidas, com a Declaração de Estocolmo, com a política de segurança rodoviária da Comissão Europeia 2021-2030 e com o Sistema Seguro.

A VisãoZero2030 pretende estabelecer a visão de longo prazo da política de segurança rodoviária em Portugal e determinar as metas e os objetivos estratégicos e operacionais correspondentes, que serão implementados por meio de planos de ação bienais, que concorrem para uma estratégia a dez anos.

Tendo o GEP recebido da ANSR um pedido de contributos para o referido Plano Estratégico até ao próximo dia 30 de outubro, é dada nota do seguinte:

A segurança rodoviária influi e relaciona-se com matérias das áreas de emprego e proteção social, na medida em que as consequências sociais dos acidentes de viação se refletem na saúde e capacidade laboral da população ativa, mas também porque há atividades produtivas que se desenvolvem, primordialmente em ambiente rodoviário.

Assim, os acidentes rodoviários podem cumulativamente ser acidentes de trabalho, seja no desempenho de funções que impliquem condução de veículos (Acidentes de Trabalho) ou nos trajetos para entradas e saídas dos locais do trabalho (Acidentes de Trajeto).

Do total de **195 761** acidentes de trabalho ocorridos em Portugal em 2018, **1,5%** envolveram meios de transporte rodoviários. Esta percentagem sobe, infelizmente, para **15,5%** quando nos referimos a Acidentes de Trabalho com consequência mortal. Em 2018, foram registados cerca de **12 000** acidentes de trajeto, sobre os quais o GEP está, pela primeira vez, a trabalhar, carecendo ainda de validação e tratamento estatístico para efeitos de divulgação.

Do ponto de vista de promoção de medidas de higiene e saúde no trabalho em funções que impliquem o manuseamento de veículos motorizados, empregadores e empresas devem apostar na promoção das mais exigentes normas de segurança rodoviária. A abordagem deve ter em conta a qualidade dos veículos e respetivos equipamentos de segurança, a regulação das horas de descanso e a formação e sensibilização dos trabalhadores para uma condução com o mínimo de riscos possível, para além de todas as normas dispostas na lei.

Questionamo-nos se os acidentes rodoviários ocorridos em contexto laboral ou de trajeto têm características diferentes dos Acidentes ocorridos, por exemplo, em contexto de lazer. Se

assim for, podem ser combatidos com estratégias diferentes, delineadas junto das empresas/empregadores, adaptadas às características da atividade profissional e condições de trabalho existentes. As empresas podem ser um veículo que passe a mensagem de “chegar em segurança ao trabalho e regressar com a mesma segurança a casa”. Esta mensagem é particularmente relevante num momento que em verificamos um crescimento da utilização de outras formas de deslocação como a bicicleta ou a trotinete.

Este deve ser um trabalho integrado e alargado a toda a população, devendo a sensibilização estender-se aos trabalhadores em funções que não requerem condução de veículos, mas que os utilizam nas suas deslocações em contexto laboral. Cobertas na eventualidade de acidente como acidente de trabalho, as deslocações para entradas e saídas dos locais de trabalho são consideradas como pertencentes à esfera profissional. A promoção da segurança rodoviária neste contexto pode significar um contributo para a diminuição do absentismo laboral e restantes efeitos sociais e profissionais dos acidentes de viação.

O absentismo resultante de acidentes de viação, assim como eventuais lesões permanentes com maior ou menor grau de incapacidade, contribuem negativamente para a produtividade laboral, com reflexo na criação de riqueza numa determinada economia e no aumento da despesa. Para além de todos os efeitos sociais e de bem-estar positivos da diminuição dos acidentes de viação, as consequências produtivas e económicas são também de assinalar pelo seu contributo para o aumento geral do bem-estar.

No que toca à proteção social previdencial a que os trabalhadores têm em direito na eventualidade acidente, a diminuição da sinistralidade rodoviária e das suas consequências – seja a morte ou lesões resultantes dos acidentes – significará a diminuição da despesa em prestações deste cariz.

Os desafios resultantes dos mais recentes desenvolvimentos tecnológicos também se refletem na segurança rodoviária e nas consequências de acidentes de viação em contexto laboral. O surgimento ou reforço da presença de novas atividades laborais que implicam a condução de veículos motorizados, ou não, com ou sem passageiros - como sejam as relacionadas com os serviços de entregas, distribuição de encomendas, estafetas ou realização de pequenos recados através de plataformas eletrónicas - sem a existência de relações laborais estabelecidas contribui para a desproteção das pessoas que as executam.

Também o trabalho (e outras atividade) que hoje em dia é possível executar através de dispositivos móveis pode significar o aumento dos momentos de distração¹ dos condutores.

¹ De acordo com o Documento de Trabalho dos Serviços da Comissão - Quadro político de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030 – Próximas etapas para a «Visão Zero», a distração durante a condução, nomeadamente por dispositivos móveis, mas também por sistemas eletrónicos integrados em veículos, é um fator importante na origem de acidentes. O risco de estar envolvido num acidente aumenta 12,2 vezes durante a marcação de um número e 6,1 vezes durante o envio de mensagens de texto. A distração é um fator em 10 a 30 % dos acidentes rodoviários, tendo as autoridades espanholas notificado a velocidade de ultrapassagem e o álcool como os fatores de risco mais elevados em 2017. Disponível em:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-pt-tra-00f.pdf

Iniciativas regulatórias que garantam o ‘direito a desligar’ ou mesmo práticas empresariais que promovam a não utilização de dispositivos móveis durante a condução poderão contribuir para os objetivos de diminuição de sinistralidade rodoviária.

O Documento de Trabalho dos Serviços da Comissão - Quadro político de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030 – Próximas etapas para a «Visão Zero» refere a segurança no trabalho, particularmente aquele realizado por transportadores ou empresas de transporte, como um elemento para a segurança rodoviária (página 18). Apesar da referência o desenvolvimento do tópico, ao contrário de outros fatores, não é aprofundado.

Serve o presente contributo para reflexão acerca da integração da segurança rodoviária no trabalho, que não se restringe a determinadas atividades e horários laborais, no Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030. A integração deverá privilegiar inicialmente também os setores e empresas que desenvolvem atividade económica diretamente relacionada com o transporte rodoviário.

Contudo, o horizonte temporal alargado do Plano Estratégico justifica a integração de reflexão – e consequente definição de ações concretas – em matéria da utilização de dispositivos móveis e digitais por razões profissionais durante a condução. Deverá, ainda, ter em consideração outros novos desafios que relacionam atividade e profissional e segurança rodoviária, nomeadamente no setor de pequenas entregas e serviços de estafetas, cujo desempenho profissional depende da velocidade da sua realização, em detrimento da necessária cautela e segurança nas estradas.

É nesta premissa que se sistematizam as propostas abaixo, no âmbito das competências do GEP, que se tentou enquadrar num dos cinco pilares do Sistema Seguro definidos para o Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – VisãoZero2030.

Gestão da Segurança Rodoviária	- Conhecer e divulgar estatísticas de Acidentes Rodoviários ocorridos em contexto laboral ou de trajeto casa-trabalho, de forma a permitir a criação de indicadores para acompanhamento e gestão;
Utilizadores Mais Seguros	- Conhecer e divulgar as características, causas e circunstâncias que estão na origem destes acidentes (em contexto laboral ou de trajeto casa-trabalho) e as suas consequências como ferramenta de apoio à criação de campanhas/políticas públicas que permitam utilizadores/Infraestrutura e/ou veículos mais seguros.
Infraestrutura Mais Segura	
Veículos Mais Seguros	
Melhorar a Assistência e o Apoio às Vítimas	- Conhecer e divulgar a localização temporal (hora, dia, mês) e geográfica (concelho) em que predominantemente sucedem mais acidentes para poder adequar a resposta à procura pelos serviços de assistência imediata; - Conhecer e divulgar as consequências dos acidentes para poder adequar a resposta às necessidades das vítimas.

Salienta-se que, por ser uma estatística nova, nunca antes divulgada pelo GEP, não é possível, nesta fase, apresentar propostas de indicadores e eventuais metas para 2021-2030. O que aqui

propomos e com o qual nos comprometemos é trabalhar no sentido de produzir mais conhecimento que permita:

- i) Identificar “grupos de risco”;
- ii) Dimensionar o problema;
- iii) Sustentar a criação de estratégias e políticas públicas adequadas.