



LeasePlan

What's next?

Compreender a segurança dos condutores

Como um programa ativo de
segurança da frota contribui para
um negócio saudável

Índice

Introdução	3
Por que motivo a segurança dos condutores é crucial	4
Desenvolvimentos relacionados com a segurança	5
Por que motivo o progresso da segurança rodoviária estagnou?	5
Legislação	6
Tecnologia	8
O que podem as empresas fazer	11
Conclusão	17
Contacto	18
Referências	18



Introdução

Os ferimentos e as mortes resultantes da circulação rodoviária atingem proporções epidémicas

São necessárias medidas urgentes para atingirmos um progresso efetivo

O número de ferimentos e mortes resultantes da circulação rodoviária atingiu proporções epidémicas, a um nível global, e continua a subir, na maioria das regiões. Todos os anos, entre 20 milhões e 50 milhões de utentes da estrada sofrem ferimentos não fatais nas estradas, e ocorrem mais de 1,35 milhões mortes. Aliás, espera-se que os sinistros rodoviários constituam a quinta principal causa de morte até 2030.

Pelo lado positivo, a segurança rodoviária na União Europeia (UE) e nos Estados Unidos da América (EUA) melhorou bastante, nas últimas décadas, e as estradas europeias são as mais seguras do mundo. Não obstante, com todo o continente americano a registar um número atual de 15,6 mortes por cada 100 000 habitantes e com a Europa a registar 9,3, o número de mortes e ferimentos continua demasiado elevado.

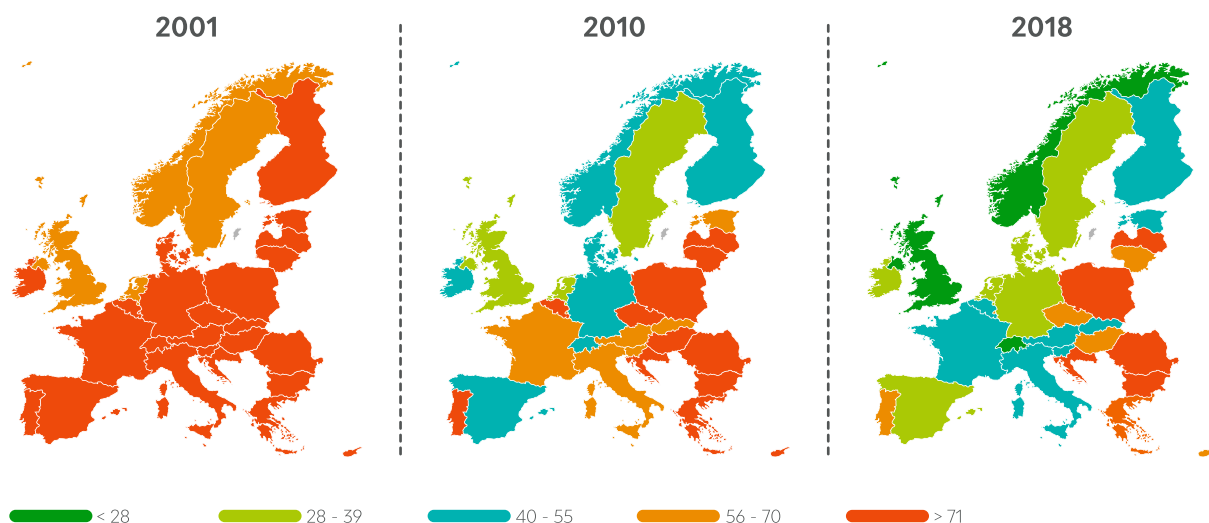
A segurança é fundamental para qualquer sistema de mobilidade. Na UE, as estatísticas mostraram uma redução substancial de mortes nas estradas em relação há cerca de uma década, mas desde 2013 que o progresso

estagnou. Esta estagnação – a qual ocorreu apesar de os automóveis estarem a ficar mais seguros e de os governos introduzirem cada vez mais iniciativas de segurança – significa que, em 2020, o número real de mortes ultrapassará o objetivo da UE estipulado no início da década em cerca de 10 000.ⁱ

É necessária uma forte determinação política, bem como medidas urgentes, para reduzir a diferença entre o progresso pretendido e o progresso efetivo. Neste contexto, o Parlamento Europeu estipulou um novo objetivo: reduzir para metade o número de mortes e ferimentos graves na estrada entre 2020 e 2030.ⁱⁱ

O presente documento tem por objetivo sensibilizar para o problema da segurança rodoviária, bem como fornecer informações sobre o desenvolvimento contínuo e a implementação de várias medidas dos setores público e privado. Também contém sugestões sobre como as próprias empresas podem contribuir para uma melhoria muito necessária da segurança rodoviária.

Figura 1: Mortes na estrada por milhão de habitantes em 2001/2010/2018



Fonte: ETSC, 13th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, 2019

Por que motivo a segurança dos condutores é crucial

A segurança dos condutores é crucial

Os sinistros rodoviários relacionados com o trabalho representam até um terço de todas as mortes relacionadas com o trabalho

Atualmente, cerca de 50% dos veículos em circulação encontram-se registados em organizações empresariais. Por conseguinte, as empresas podem desempenhar um papel bastante importante para travar e inverter o atual aumento global de mortes na circulação rodoviária – primeiro, ao reconhecerem os ferimentos na estrada como um problema grave de saúde e desenvolvimento e, segundo, intensificando o respetivo apoio na prevenção de sinistros.

Na UE, nos EUA e na Austrália, os sinistros rodoviários relacionados com o trabalho representam entre um quarto e um terço de todas as mortes relacionadas com o trabalho. A taxa de colisão de condutores de automóveis de empresa é 50% superior à de condutores particulares (após ajuste de exposição).ⁱⁱⁱ

Além do preço incalculável resultante da perda pessoal devido a uma colisão fatal, o custo financeiro quantificável é também muito elevado. A Comissão Europeia estima que os custos socioeconómicos por fatalidade variam entre 0,7 milhões e 3 milhões de euros.

Impacto dos custos de um sinistro não fatal

- Período de tempo sem trabalhar e perdas de produtividade
- Custos médicos de emergência
- Reparação do veículo e custos de manutenção
- Custos legais e com seguros
- Danos à reputação do empregador (especialmente quando estão envolvidos veículos identificados com o nome da empresa)
- Custos ambientais (por exemplo, devido a derrames de substâncias perigosas)

Desenvolvimentos relacionados com a segurança

Por que motivo o progresso em termos de segurança rodoviária estagnou?

As distrações durante a condução comportam grande parte da culpa

• Distrações

A segurança rodoviária é uma responsabilidade social partilhada. Esta realidade é sublinhada pelo facto de mais de 90% de todos os sinistros serem causados por erros dos condutores, tais como fraca capacidade de antecipação, reações inadequadas a um perigo e violação das regras de circulação rodoviária.^{iv} O comportamento dos utentes da estrada, incluindo peões, ciclistas e condutores, representa, de longe, a maior possibilidade de melhorar a segurança rodoviária.

O excesso de velocidade é o principal fator em 30% dos sinistros fatais, enquanto as distrações provocam 10-30% das fatalidades rodoviárias. Igualmente preocupante é o facto de 25% de todas as fatalidades rodoviárias na Europa estarem relacionadas com o álcool.

Existem vários passos simples que todos podemos adotar para ajudar a manter as nossas estradas seguras. Se toda a gente utilizasse o cinto de segurança, respeitasse os limites de velocidade e não conduzisse sob o efeito de álcool ou drogas, poderíamos reduzir o número de vítimas nas estradas europeias para metade.^v

Mas o crescente risco de distrações durante a condução, devido à proliferação de dispositivos móveis, é, provavelmente, a maior razão para a estagnação do progresso na redução das fatalidades rodoviárias nos últimos anos, apesar de todas as medidas governamentais e avanços tecnológicos que melhoraram a segurança do veículo. O que mais pode, e deve, ser feito? Aprofundemos um pouco a questão.

Principais 5 fatores de risco elevado responsáveis pela maioria dos sinistros durante a condução

- Sonolência
- Álcool
- Condução sob efeito de drogas
- Excesso de velocidade



Desenvolvimentos relacionados com a segurança

Legislação

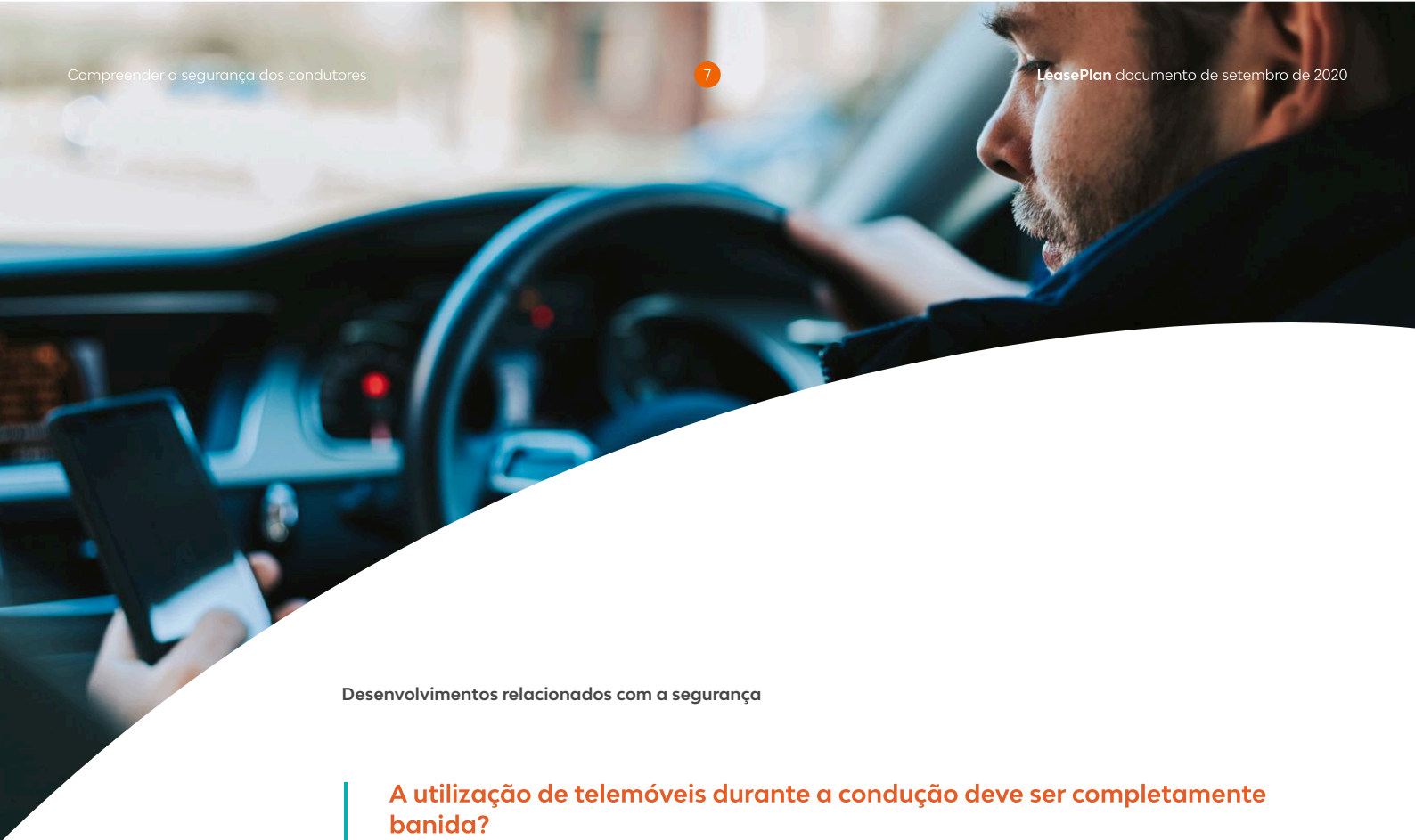
Zero fatalidades rodoviárias até 2050

Os órgãos governamentais, como a Comissão Europeia (CE) e a Administração Nacional da Segurança Rodoviária (National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA) dos EUA, desempenham um papel fulcral em termos de legislação e elaboração de políticas. Estas entidades estabelecem um quadro e definem as funções e responsabilidades dos vários intervenientes, como governos locais, cidadãos e fabricantes de automóveis. Além de adotarem leis, tais entidades definem objetivos, apoiam campanhas de educação pública, auxiliam países individuais, regiões e outras organizações de segurança rodoviária na partilha de experiências relevantes, e também disponibilizam financiamento. Tudo isto com o objetivo de abordar todos os fatores que desempenham um papel nos sinistros rodoviários: infraestrutura, segurança do veículo, comportamento do condutor e resposta de emergência.

Por exemplo, a meta "Vision Zero" da CE estabelece o objetivo a longo prazo de zero mortes na estrada até 2050 e de uma redução de 50% dos ferimentos graves entre 2020 e 2030. A NHTSA tem um objetivo semelhante para reduzir mortes, ferimentos e perdas económicas por sinistros rodoviários. Em maio de 2018, em apoio à meta "Vision Zero", a CE lançou a iniciativa "A Europa em Movimento", a qual inclui uma nova abordagem à política de segurança rodoviária da UE, em conjunto com um plano de ação estratégico. Esta traduz a meta "Vision Zero" em políticas que são, em seguida, implementadas em grande escala. Também aborda a implementação do conceito "Safe System" ao nível da UE, isto é, veículos seguros, infraestruturas seguras, utilização segura da estrada (velocidade, condução sóbria, cintos de segurança e capacetes).

Legislação de apoio a desenvolvimentos tecnológicos

Novos avanços tecnológicos, como o acesso a correio eletrónico, Internet e conteúdos visuais para dispositivos móveis dentro de veículos e durante a condução, introduziram o potencial para novos riscos de segurança. Contudo, também podem deter a chave para soluções futuras, pois podem permitir a aplicação da legislação dentro dos veículos. Os governos também apoiam a implementação de outras novas tecnologias para a deteção e punição de comportamentos de condução não seguros, como excesso de velocidade e utilização de smartphones, através, por exemplo, da utilização de câmaras de infravermelhos para analisar os condutores e verificar as respetivas imagens térmicas, a fim de ver se estão a segurar no telemóvel.



Desenvolvimentos relacionados com a segurança

A utilização de telemóveis durante a condução deve ser completamente banida?

A utilização do telemóvel durante a condução é ilegal em mais de 40 países, e a utilização de telemóveis com sistema mãos-livres durante a condução é amplamente debatida. Várias organizações de segurança (incluindo o Conselho Nacional de Segurança dos EUA, o Conselho Europeu de Segurança dos Transportes ao nível da UE e a Royal Society for Prevention of Accidents do Reino Unido) apelaram à total proibição da utilização de telemóveis durante a condução. Na UE, Portugal é, atualmente, o único país que, para além de limitar a utilização do telemóvel durante a condução, limita também a utilização de telemóveis com sistema mãos-livres. Nos EUA, algumas jurisdições apoiam a proibição legislativa de qualquer utilização do telemóvel durante a condução a jovens recém-encartados e condutores de autocarros escolares, mas não a todos os condutores. Noutros países, a utilização do telemóvel durante a condução é abrangida de forma mais ampla por legislação relativa à distração do condutor e à condução descuidada ou perigosa.

Incentivar os utentes da estrada a melhorarem o respetivo comportamento, em linha com a legislação, é um elemento crucial para fazer com que as estradas sejam mais seguras. Isto é especialmente aplicável à conformidade com os limites de velocidade/álcool em vigor e à utilização de cintos de segurança, visto estes serem dos principais fatores influenciadoras das fatalidades rodoviárias. Com vista a assegurar a conformidade com a lei é necessário um controlo sistemático: as transgressões rodoviárias devem ser acompanhadas pela aplicação de sanções eficazes, de forma consistente, para todos os transgressores. Todas estas medidas facilitarão a aproximação ao objetivo a longo prazo de zero fatalidades rodoviárias.

Desenvolvimentos relacionados com a segurança

Tecnologia

O valor da segurança ativa em situações de emergência

A segurança rodoviária é uma das maiores prioridades para a indústria automóvel. Na Europa, o setor investe grande parte do seu orçamento anual de 54 mil milhões de euros para I&D no sentido de aumentar a segurança dos veículos de passageiros e veículos comerciais^{vi}.

Em termos de design do veículo, as medidas de segurança rodoviária podem ser divididas em duas categorias principais: segurança passiva e segurança ativa. Os sistemas de segurança passiva reduzem as consequências de um sinistro durante/após o impacto, enquanto os sistemas de segurança ativa monitorizam constantemente o desempenho e as imediações de um veículo, de forma a evitar ou reduzir o pré-impacto de um sinistro, ou seja, antes da ocorrência efetiva de uma colisão.

Embora os sistemas de segurança passiva tenham representado um grande contributo para a segurança rodoviária, ao longo dos anos, reduzindo a gravidade dos ferimentos sofridos em sinistros, o nível de maturidade desta tecnologia limita o alcance de melhorias adicionais. Ao invés, as medidas de segurança ativa apresentam, agora, um grande potencial para melhorar ainda mais a segurança rodoviária ao ajudarem, ativamente, os condutores a gerirem e a reduzirem o impacto de situações de emergência, ou mesmo ao evitarem por completo situações de emergência.

Segurança passiva

A tecnologia de segurança passiva inclui uma gama de mecanismos incorporados que protegem os ocupantes de um veículo e outros utentes da estrada na ocorrência de uma colisão, através da redução do impacto de um sinistro ou do nível dos ferimentos.^{vii}

Exemplos comuns de sistemas de segurança passiva incluem airbags (almofadas que encham imediatamente após o impacto, disponibilizando uma barreira suave entre os ocupantes e o interior do veículo durante uma colisão) e cintos de segurança, os quais mantêm a posição correta dos passageiros, caso o veículo realize uma paragem repentina, reduzindo, assim, o impacto do interior do veículo no corpo e evitando a ejeção dos ocupantes.

A maioria dos veículos também é concebida com zonas de deformação (também designadas de zonas de "impacto" ou "esmagamento"), as quais absorvem a energia cinética de uma colisão, a fim de minimizar as consequências nocivas para os ocupantes do veículo. Os sistemas de segurança passiva apenas são realmente eficazes se as pessoas usarem os respetivos cintos de segurança, o que faz com que os sistemas de aviso de cinto de segurança, e a respetiva aplicação, sejam igualmente importantes.



Desenvolvimentos relacionados com a segurança

Como parte da meta "Vision Zero", a CE propõe a obrigatoriedade de determinadas funcionalidades de segurança e assistência ao condutor, com muitas destas a já serem amplamente adotadas pelos fabricantes de automóveis. Os veículos mais recentes estão equipados com sistemas de transporte inteligentes que alertam, assistem e até corrigem o condutor, por exemplo, e muitos destes não podem ser desativados manualmente.

A partir de 2022, novas funcionalidades de segurança serão obrigatórias na UE, devido a um novo tipo de requisito em termos de segurança geral, proteção de ocupantes do veículo e de utentes da estrada vulneráveis (por exemplo: peões, motociclistas e ciclistas). As novas funções de segurança obrigatórias incluem:

- Para automóveis, carrinhas e autocarros: aviso sobre a sonolência e distração do condutor (por exemplo, utilização do smartphone durante a condução), adaptação inteligente da velocidade, segurança em marcha-atrás com câmara ou sensores e equipamento de registo de dados de eventos ("caixa negra") em caso de sinistro
- Para automóveis e carrinhas: assistência à manutenção na faixa de rodagem, travagem de emergência avançada e cintos de segurança melhorados (submetidos a testes de impacto)
- Para camiões e autocarros: requisitos específicos para melhorar a linha de visão direta dos condutores de autocarros e camiões e para eliminar ângulos mortos, além de sistemas na dianteira do veículo para detetar e avisar utentes da estrada vulneráveis (especialmente em curvas).

Segurança ativa

Muitos dos automóveis de passageiros e veículos comerciais atuais estão equipados com a primeira vaga de tecnologias de segurança. Cerca de 80%-90% dos automóveis nas estradas europeias estão equipados com tecnologias como sistemas de travagem antibloqueio (ABS) e controlo da estabilidade eletrónico (ESC) para evitar que o condutor perca o controlo do veículo em operações de travagem ou controlo da direção. De momento, está a ocorrer a introdução de uma segunda vaga de medidas de segurança ativa, como sensores de bordo, radar, câmaras, GPS e lasers – a fim de evitar totalmente uma colisão ou, se a colisão for mesmo inevitável, de abrandar o veículo antes do impacto. Ambas estas medidas podem salvar vidas.



Desenvolvimentos relacionados com a segurança

Além dos governos e dos fabricantes de automóveis, o terceiro elemento impulsionador das soluções de segurança rodoviária é a indústria tecnológica, visando, sobretudo, reduzir o erro humano através da conectividade e automatização. Um exemplo de um avanço tecnológico recente é a solução de deteção de distração do condutor, a qual evita que o condutor utilize o smartphone durante a condução e também dispõe de funcionalidade de relatórios (por exemplo, para o gestor da frota). Outros exemplos são os dispositivos de telemática que recolhem dados e classificam a tomada de riscos do condutor (excesso de velocidade, travagem, aceleração, curvas), bem como câmaras de bordo que emitem avisos quando o condutor se depara com situações potencialmente perigosas.

É evidente que a tecnologia do veículo é apenas uma peça do complexo puzzle que é a segurança rodoviária. O comportamento dos condutores e de outros utentes da estrada, a conceção e manutenção da infraestrutura rodoviária, a clareza e a aplicação de regras de trânsito, e a idade e composição da frota de veículos são fatores igualmente importantes. Não basta ter o foco em apenas um destes fatores à custa dos outros. O progresso efetivo da segurança rodoviária necessitará de uma abordagem integrada, na qual as empresas e os condutores também desempenham um papel.

Exemplos das funcionalidades de segurança de veículos mais recentes

- Sistemas avançados de travagem de emergência
- Bloqueio por excesso de álcool
- Deteção de sonolência e distração
- Assistência à manutenção na faixa de rodagem
- Sistemas de aviso de colisão
- Condução assistida
- Adaptação inteligente da velocidade
- Câmara retrovisora e sistemas de deteção
- Sistema de monitorização da pressão dos pneus
- Deteção de utentes da estrada vulneráveis e aviso na dianteira e lateral do veículo
- Vidro de segurança
- Equipamento de registo de dados de eventos





O que podem as empresas fazer

O que podem as empresas fazer para melhorar a segurança dos condutores?

Os programas eficazes de segurança da frota contribuem para um negócio mais saudável

Sendo a segurança rodoviária uma das principais prioridades nos programas nacionais e internacionais, como forma de reduzir as vítimas e os ferimentos graves relacionados com sinistros rodoviários, as empresas procuram, cada vez mais, implementar programas de segurança da frota, geralmente como parte das respetivas políticas de responsabilidade social (RSE). Esta é uma boa combinação, visto que a RSE abrange questões como a saúde e segurança no trabalho: a obrigação legal de assegurar a segurança no local de trabalho e evitar riscos. Neste caso, o local de trabalho é alargado a veículos da empresa que são conduzidos para efeitos da atividade empresarial, o que significa que as empresas são responsáveis pela segurança dos respetivos funcionários quando estes se encontram na estrada.

Um programa eficaz de segurança da frota abrange medidas ativas de prevenção de sinistros, incluindo a educação dos condutores sobre comportamentos responsáveis e conscientes em termos de segurança, bem como a garantia de que os veículos que estes conduzem são seguros. Tal programa demonstra que uma empresa faz todo o possível para garantir que a sua força de trabalho e o público geral estão protegidos, que os condutores estão preparados para lidar com possíveis riscos e que os veículos da empresa são legais, seguros e respeitam as normas aplicáveis.

Por que motivo um programa de segurança da frota é importante para a minha empresa?

Enquanto empregador, é responsável pela saúde e segurança dos seus funcionários – e de outros – em todos os aspetos relacionados com o trabalho. Isto significa que deve avaliar todos os riscos a que os seus funcionários podem estar expostos e deve preparar medidas preventivas e de proteção, como assegurar que cada funcionário recebeu a informação e a formação necessárias sobre saúde e segurança. Em vários países, os veículos são, agora, considerados como um "local de trabalho", pelo que qualquer empresa que disponha de veículos deve olhar para a segurança da frota como uma consideração fundamental^{viii}.

O que podem as empresas fazer

De forma a garantir o sucesso contínuo da sua empresa, é crucial manter-se atualizado com as obrigações legais e boas práticas operacionais. Agora que a redução de mortes e ferimentos na estrada é uma das principais prioridades na agenda política internacional, é mais importante do que nunca que as empresas tenham noção das implicações legais, morais e financeiras de ignorar riscos de segurança rodoviária relacionados com o trabalho. A implementação de um programa eficaz de segurança da frota e a prevenção ativa de sinistros permitirão à sua empresa reduzir custos e reduzir o risco na respetiva atividade empresarial. Os benefícios imediatos incluem:

- Menor frequência e gravidade dos sinistros
- Menos custos operacionais com veículos
- Maior bem-estar, motivação e retenção de funcionários
- Menos custos com reparações e prémios de seguros
- Menos tempo de inatividade de funcionários e veículos

Em acréscimo, uma prevenção eficaz dos sinistros demonstra que a segurança rodoviária está a ser levada a sério, proporcionando, assim, uma garantia operacional. Isto pode ajudar a melhorar a sua imagem e reputação corporativas, a reforçar as credenciais de RSE da sua empresa e a criar uma vantagem competitiva, resultando numa maior rentabilidade.

“Independentemente da dimensão da sua empresa, tem a responsabilidade e o dever de garantir que existem sistemas e controlos eficazes, e que estes são comunicados a todas as partes relevantes. A implementação de um programa de segurança da frota é a forma ideal de conseguir isto.”

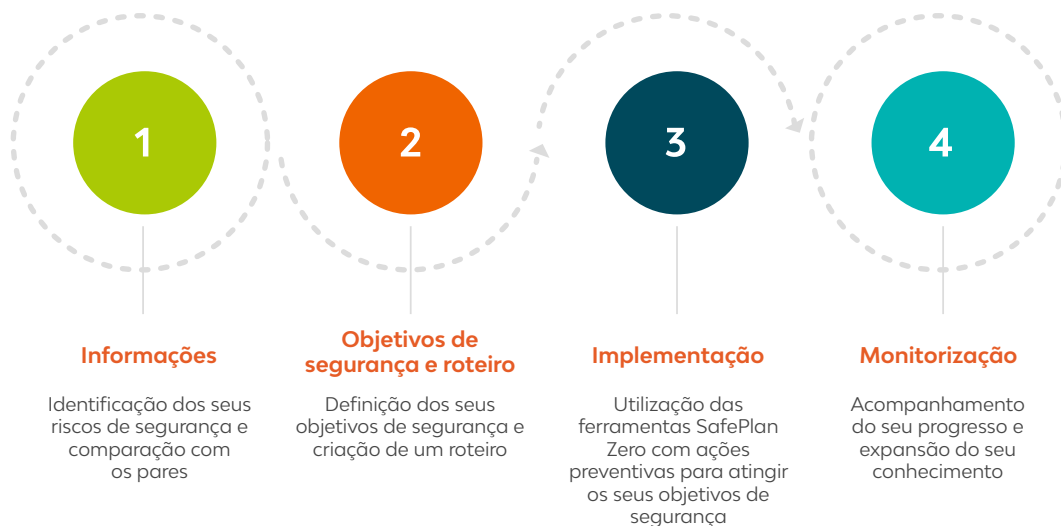
O que podem as empresas fazer

Prevenção ativa de sinistros

Uma das formas mais eficazes em como as empresas podem melhorar a segurança é através da implementação de um programa de prevenção ativa, a fim de alterar o comportamento do condutor e reduzir a taxa de frequência de sinistros e a taxa de ferimentos corporais, bem como reduzir os sinistros que envolvem ferimentos de condutores e de outros utentes da estrada. Como parte do programa de prevenção ativa, são recolhidos e analisados dados quantitativos e qualitativos para a compreensão das causas de origem dos sinistros, e os dados de seguros pagos são utilizados para comparar níveis de frequência de sinistros e identificar áreas de alto risco. Este processo permite que as empresas definam um conjunto de medidas preventivas personalizadas que podem ajudar a reduzir os ferimentos rodoviários.

Figura 2: Uma abordagem de quatro passos para reduzir os ferimentos rodoviários

Abordagem SafePlan Zero da LeasePlan para reduzir os ferimentos rodoviários



O que podem as empresas fazer

Como implementar um programa de segurança rodoviária

Para um programa de segurança ativa ser verdadeiramente bem-sucedido, deve estar enraizado na cultura da empresa. Obviamente, existem várias formas de o fazer. Na LeasePlan, desenvolvemos o SafePlan Zero: um programa abrangente para condutores e proprietários de frotas. O SafePlan Zero mobiliza condutores e proprietários de frotas ao sensibilizá-los em termos de condução segura e facultando orientação, ferramentas práticas e assistência. O SafePlan Zero é apresentado com uma metodologia comprovada, com base numa abordagem de quatro passos:

1. Informações

Identifique os seus riscos de segurança

Como primeiro passo, necessita de começar a recolher dados para obter uma imagem clara de todos os riscos de segurança rodoviária que a sua empresa enfrenta. Os elementos a avaliar incluem:

- Taxa de frequência de sinistros e taxa de ferimentos corporais
- Tipos de sinistros
- Condutores de alto risco, incluindo tipos de veículos, quilometragem, percursos e tipos de trabalho

Análise da causa de origem e análise comparativa

Quando compreender verdadeiramente os números reais associados a cada risco, pode realizar a análise da causa de origem para identificar as áreas de risco elevado para a sua organização. A análise comparativa da frequência e gravidade de sinistros com os números dos seus pares suportará a gestão de riscos e indicará as medidas preventivas que devem ser prioritárias.

2. Objetivos de segurança e roteiro

Quando os riscos de segurança, as causas de origem e os perfis de risco dos condutores estiverem bem definidos, o passo seguinte é definir os objetivos de segurança e criar um roteiro. Ao nível da UE, o objetivo é atingir as zero mortes na estrada até 2050 e uma redução de 50% em ferimentos graves entre 2020 e 2030. As empresas podem apoiar esta iniciativa através da definição de objetivos semelhantes e traduzindo-os em metas secundárias personalizadas para a próxima década, por exemplo, redução das taxas de ferimentos corporais, redução da frequência de danos próprios ou obtenção de zero causadores de sinistros múltiplos.

Figura 3: Exemplo de objetivos de segurança e roteiro

Goal	2019	2020	2021	2022	
1. Taxa de danos corporais de zero até 2030	0.46%	0.4%	0.35%	0.3%	Objetivo de zero ferimentos rodoviários até 2030
2. Freq. de danos próprios inferior à referência do setor	117%	100%	80%	60%	Ser a frota mais segura do setor em termos de danos próprios até ao final de 2022
3. Zero causadores de sinistros múltiplos	20% com 63% de seguros pagos por danos próprios	20% com 50% de seguros pagos por danos próprios	20% com 35% de seguros pagos por danos próprios	20% com 20% de seguros pagos por danos próprios	Os causadores de danos múltiplos irão tornar-se condutores de baixo risco

O que podem as empresas fazer

3. Implementação de ações preventivas

As atitudes das pessoas não mudarão até começarem a ver os benefícios das suas mudanças de comportamento. Algumas das formas em como uma empresa pode sensibilizar e estimular a mudança cultural e, por conseguinte, de comportamento, incluem a comunicação aos condutores sobre como se prepararem antes e como se comportarem durante as viagens, incluindo medidas de segurança e opções de melhoria da segurança do veículo e acessórios na política para automóveis, introduzindo incentivos para um comportamento de condução segura e disponibilizando feedback e formação aos condutores. O SafePlan Zero disponibiliza orientação e apoio, bem como ferramentas práticas para capitalizar as vitórias fáceis e enfrentar os riscos de segurança mais complexos.

Figura 4: Alguns exemplos de ferramentas de prevenção



Frota segura

- Relatórios de segurança
- Política de frota segura
- Guia de recomendações de segurança
- Consultadoria de segurança



Condutor seguro

- Boletim sobre segurança dos condutores
- Vídeos sobre condução segura
- Autoavaliação do risco do condutor
- Formação do condutor



Veículo seguro

- Opções de segurança de veículos
- Descrição geral de tecnologias inteligentes
- Glossário de segurança de veículos



O que podem as empresas fazer

4. Monitorização

Acompanhe o seu progresso e expanda o seu conhecimento através da monitorização dos seus ICD, como:

- Taxas de ferimentos corporais
- Frequência de seguros pagos
- Causadores de sinistros múltiplos

A partir de agora, é importante gerir, de forma contínua e ativa, o seu programa de segurança e os seus condutores. As práticas comuns incluem:

- Reuniões mensais da comissão de segurança
- Reuniões trimestrais com os seus fornecedores de leasing e de seguros para avaliar e debater novas perspetivas
- Manter o programa ativo através de comunicações regulares e ao celebrar o sucesso
- Sendo um exemplo

Uma empresa apenas atinge uma cultura de segurança dos condutores verdadeiramente enraizada quando as mudanças se tiverem disseminado por toda a organização. Isto ocorre quando as empresas começam a colher os primeiros frutos das respetivas iniciativas de segurança da frota. A redução da frequência e gravidade dos sinistros origina menores custos relacionados com sinistros e um maior bem-estar dos funcionários, um maior índice de motivação e retenção, bem como prémios de seguro inferiores, menos custos com reparações e uma maior produtividade empresarial.

A importância de uma política bem definida

Um programa de segurança ativa deve ser apoiado por uma política de segurança bem definida, consubstanciada pelo nível certo de recursos e investimento. Isto garante que a segurança está enraizada na política de leasing. Por exemplo, a segurança é um fator na seleção de veículos, os condutores compreendem como se devem comportar e existem diretrizes a seguir em caso de sinistro.

Uma política de segurança é uma declaração abrangente que afirma o compromisso da empresa em termos de segurança da frota. Deve definir e orientar normas para a conduta empresarial e garantir a conformidade com os requisitos legais. Deve descrever as responsabilidades de todos os níveis de funcionários, desde a gestão de topo e superiores hierárquicos a funcionários que circulem na estrada. É fundamental que a política seja totalmente comunicada, compreendida e aplicada em todos os níveis da organização e que todos saibam que têm um papel na respetiva implementação.

Após a implementação, é essencial garantir que os funcionários retêm e continuam a desenvolver conhecimentos e competências relevantes para apoiar a mudança contínua de comportamento, com o objetivo de reduzir os riscos de segurança rodoviária.



Conclusão

Seja um herói, aponte para zero

Colaboração conjunta com o objetivo de zero ferimentos rodoviários graves em 2030

Todos os anos, os sinistros rodoviários causam mais de 1,35 milhões de mortes, segundo o relatório de 2018 sobre a situação da segurança rodoviária global da Organização Mundial da Saúde (OMS). Os ferimentos rodoviários são, agora, a principal causa de morte de pessoas entre os 5 e 29 anos, incluindo um número desproporcionado de peões, ciclistas e motociclistas, especialmente em países em desenvolvimento.

A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável estabeleceu o objetivo (SDG 3.6) de reduzir para metade o número global de vítimas mortais e de feridos em sinistros rodoviários. Um outro objetivo (SDG 11.2) incide em sistemas de transporte seguros e sustentáveis para melhorar a segurança rodoviária, com especial atenção nas crianças e grupos vulneráveis.

Na LeasePlan, o nosso objetivo é contribuir para atingir estes objetivos colocando as frotas dos nossos clientes e funcionários na lista das mais seguras do setor. O nosso programa dedicado que visa ajudar as empresas a reduzir substancialmente a taxa de frequência de sinistros da respetiva frota designa-se "SafePlan Zero". Este programa inclui conteúdos, ferramentas, diretrizes e relatórios sobre as três principais áreas de segurança: o condutor, o veículo e a gestão da frota.

Uma condução mais segura origina menos sinistros e reduz as mortes e os ferimentos corporais. Reduz os custos por danos e melhora a produtividade empresarial. A meta de zero sinistros evitáveis beneficiará os nossos clientes, os respetivos condutores e a sociedade, no geral.

A LeasePlan está a preparar parcerias com clientes, condutores e especialistas em segurança rodoviária para aumentar a sensibilização sobre a questão da segurança da frota. Através dos nossos gestores de conta e consultores de frota, fornecemos experiência e soluções práticas para ajudar a impedir sinistros evitáveis.

Contacto

Escrito por um painel de especialistas

A LeasePlan está a preparar parcerias com clientes, condutores e especialistas em segurança rodoviária para aumentar a sensibilização sobre a questão da segurança da frota. Através dos nossos gestores de conta e consultores de frota, fornecemos experiência e soluções práticas para ajudar a impedir sinistros evitáveis.

Os nossos especialistas



Saskia Harreman

Diretora do Centro de Conhecimento

+31 6 435 362 20

saskia.harreman@leaseplan.com



Eelco Laan

Diretor de Estratégia e Transformação

+31 6 225 504 66

eelco.laan@leaseplan.com

Referências

ⁱ <https://etsc.eu/13th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

ⁱⁱ <https://etc.eu/new-eu-transport-commissioner-commits-to-halve-road-deaths-and-serious-injuries-by-2030/>

ⁱⁱⁱ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/car_telephone_use_and_road_safety.pdf

^{iv} <https://www.acea.be/industry-topics/tag/category/safety>

^v https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour_en

^{vi} ACEA 2019; Road safety. Safe vehicles, safe drivers, safe roads

^{vii} <https://www.acea.be/news/article/animated-video-passive-safety-systems-what-are-they-and-how-do-they-work>

^{viii} https://europa.eu/youreurope/business/human-resources/social-security-health/work-safety/index_en.htm

LeasePlan

LeasePlan Portugal
Lagoas Park - Edifício 6 • 2740-244 Porto Salvo

Edifício Burgo, Avenida da Boavista,
1837 - 7º andar - sala 7.1 • 4100-133 Porto

Tel.: 800 20 42 98 • Fax: 21 446 18 77
E-mail: servico.cliente@leaseplan.com

leaseplan.com