



**Linhas orientadoras da nova estratégia:**

**Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030**

**VisãoZero2030**

Outubro de 2020

## Introdução

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P) tem uma missão ampla e transversal de regulamentação, licenciamento, coordenação, fiscalização e planeamento, nomeadamente nos sectores dos transportes terrestres e respetivas infraestruturas, tendo como elo agregador a satisfação das necessidades de mobilidade das pessoas e bens.

A segurança rodoviária é uma área central que pretendemos reforçar e que se insere no âmbito das atribuições do IMT, promovendo o seu desenvolvimento em conjunto com todos os intervenientes do meio rodoviário que, de uma forma ativa, contribuem para a redução dos mortos e feridos graves nas estradas.

Com este objetivo, apresentamos no presente documento os contributos para as opções estratégicas do novo Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 - VisãoZero2030, tendo em conta as atribuições do IMT, I.P. nas seguintes matérias:

- Mobilidade - Ponto **A**
- Transportes Terrestres - Ponto **B**
- Condutores - Ponto **C**
- Infraestruturas rodoviárias - Ponto **D**
- Veículos - Ponto **E**

Face ao posicionamento do IMT, as opções estratégicas encontram-se alinhadas com os 5 pilares do Sistema Seguro:

1. Melhorar a Gestão da Segurança Rodoviária
2. Utilizadores Mais Seguros
3. Infraestrutura Mais Segura
4. Veículos Mais Seguros
5. Melhorar a assistência e o apoio às vítimas.

## **A – Opções estratégicas do IMT em matéria de Mobilidade**

No âmbito da promoção da mobilidade sustentável, importa dar continuidade a ações e medidas estratégicas de fomento da utilização do transporte público, de racionalização do uso do transporte motorizado individual e de estímulo aos modos ativos, designadamente ao andar a pé e de bicicleta de forma segura.

Os instrumentos de política pública de promoção da segurança rodoviária deverão integrar as opções estratégicas que vierem a ser definidas pela futura Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal, bem como as medidas já inscritas na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, publicada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019.

Recorde-se que, de acordo com a referida Estratégia, é ambição do Governo “tornar Portugal num país «orgulhosamente ativo», onde pedalar é uma atividade segura e amplamente praticada, constituindo uma opção de mobilidade acessível e atrativa, e assim maximizando benefícios para a saúde, economia, emprego, ambiente e cidadania.”

**Neste sentido, propõe-se para o 2.º Pilar do Sistema Seguro (Utilizadores Mais Seguros) os seguintes Objetivos Operacionais (OO), alinhados com as medidas integradas da ENMAC.**

- **OO1:** Desenvolver instrumentos e medidas de proteção dos utilizadores vulneráveis promovendo deslocações seguras e confortáveis, a pé, de bicicleta e/ou através de outros meios de micromobilidade;
- **OO2:** Avaliar a introdução de medidas legislativas relativas à responsabilidade civil e criminal de acidentes envolvendo utilizadores vulneráveis, com foco nos utilizadores de bicicleta;
- **OO3:** Sensibilizar a adoção de comportamentos seguros por parte de todos os utilizadores, na partilha do espaço rodoviário, com especial foco nos peões, utilizadores de bicicleta e outros meios de micromobilidade.

- **OO4:** Estudar a implementação de Planos de Segurança Rodoviária desenvolvidos pelos atores do sistema de mobilidade e transporte (exs. empresas de transporte rodoviário, gestores de centros coordenadores de transportes, empresas de mobilidade partilhada, etc.).

## **B – Opções estratégicas do IMT em matéria de Transportes Terrestres**

O IMT é a entidade com competência para assessorar o Governo no que concerne aos serviços de transporte público, nomeadamente acompanhando os contratos de fornecimento de serviço público, incluindo contratos de concessão e contratos de prestação de serviços. É ainda competente para autorizar os serviços de transporte público de passageiros e colaborar na implementação da política tarifária dos transportes públicos, promovendo o quadro normativo e regulamentar do setor dos transportes terrestres, designadamente o acesso e permanência das atividades transportadoras e das respetivas profissões, bem como as condições de emissão de títulos habilitantes e de certificados profissionais.

Nesta matéria, compete ainda ao IMT autorizar, licenciar e fiscalizar o exercício das atividades de transporte terrestre e complementares, incluindo a coordenação do processo de licenciamento e gestão de plataformas e outras instalações logística.

**Neste quadro de atuação, propõe-se para o 1.º Pilar do Sistema Seguro (Melhorar a Gestão da Segurança Rodoviária) os seguintes Objetivos Operacionais (OO):**

- **OO1:** Promover a harmonização da legislação na área dos transportes e a sua aplicação pelas forças de segurança;
- **OO2:** Reforçar o registo eletrónico nacional das empresas de transporte rodoviário licenciadas pelo IMT, com ligação à plataforma ERRU da CE e às autoridades competentes nacionais, por forma a potenciar o sancionamento efetivo de entidades reiteradamente incumpridoras de normativos vigentes;
- **OO3:** Reforçar a fiscalização nas áreas dos transportes e promover o reforço da capacitação das entidades fiscalizadoras na área do transporte em segurança.

**Face aos referidos Objetivos Operacionais, indica-se a título de exemplo alguns caminhos de concretização:**

- Revisão (concertada) e atualização de todo o enquadramento legal dos transportes, em alinhamento com o novo Pacote da Mobilidade e outros regulamentos comunitários, por forma a potenciar harmonização de entendimentos e aplicação uniforme dos dispositivos legais por todas as entidades fiscalizadoras;
- Revisão (concertada) de diplomas estritamente nacionais que possam contribuir para o reforço da segurança rodoviária, por forma a acompanhar a forte dinâmica do sector da mobilidade.

**C – Opções estratégicas do IMT em matéria de condutores (particulares e profissionais)**

Considerando que a maioria dos acidentes rodoviários ocorre devido às atitudes e comportamentos inadequados ou desajustados dos condutores perante as situações de trânsito, face ao universo de condutores atualmente existente (6.423.260), no que se pode repercutir no aumento de veículos em circulação nas nossas estradas e no aumento de sinistralidade rodoviária, torna-se patente a necessidade de manter medidas que intervenham nesta área e que continuem a promover a segurança rodoviária.

Assim, não obstante o reforço de matérias relacionadas com a segurança rodoviária no atual Regime Jurídico do Ensino da Condução, em particular nos Módulos Comuns de Segurança Rodoviária e no Módulo Complementar Teórico-Prático<sup>2</sup>, decorrente de ações inspetivas realizadas pelo IMT, consideramos que se deve promover junto das escolas de condução o enfoque necessário a estes módulos de formação. Da mesma forma consideramos que o reforço de conteúdos de segurança rodoviária na formação ministrada aos profissionais do ensino e exames de condução deverá ser objeto da presente estratégia.

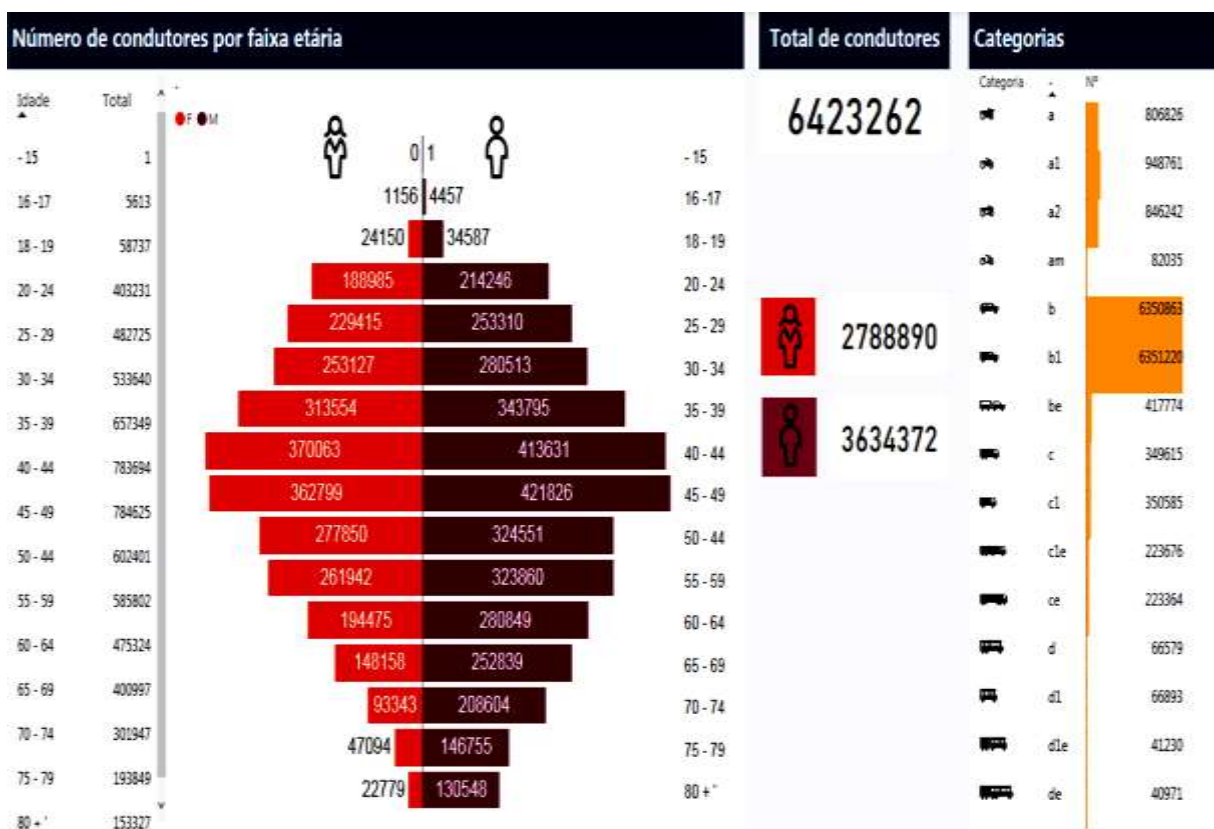
Paralelamente, ao nível do exame de condução, continuamos a desenvolver o sistema de monitorização dos exames, por forma a reforçar as condições de acompanhamento da actividade e identificar lacunas, melhorando a qualidade do exame e, em consequência, contribuindo para o aumento da segurança rodoviária.

---

<sup>2</sup> Módulo Comum de Segurança Rodoviária – 7 horas presenciais (para as categorias A1, A2, A, B1 e B)  
Módulo Específico de Segurança Rodoviária – 4 horas presenciais (para as categorias C1, C, D1 e D)  
Módulos Complementares teórico-práticos – 5 horas presenciais (obrigatória para todas as categorias de habilitação).

Por outro lado, importa lembrar que temos uma população cada vez mais envelhecida. Atualmente existem 1.050,120 condutores entre os 65 e os 80+ anos, dos quais 153.327 têm mais de 80 anos (Gráfico 1). Na Europa, a proporção de pessoas com mais de 65 anos deve duplicar entre 2010 e 2050, pelo que estes condutores carecem de medidas específicas para a sua proteção.

**Gráfico 1. Número de condutores por faixa etária**



Fonte: Base de dados do IMT, dados referentes a 1/10/2020

Tendo em conta o referido enquadramento, no que respeita às atribuições do IMT quanto à habilitação dos condutores, à certificação dos profissionais do ensino da condução e dos motoristas profissionais, à supervisão das respetivas entidades formadoras e à avaliação das condições de manutenção de títulos de condução, existem (4) grandes áreas que consideramos serem de estar refletidas no novo Plano Estratégico de Segurança Rodoviária:

- Área da formação e avaliação de novos condutores

- Área da formação e avaliação dos profissionais do ensino da condução e dos motoristas profissionais
- Área de atualização de condutores
- Área da aptidão para a condução na vertente física, mental e psicológica.

**Partindo destas áreas, propõe-se para o 2.º Pilar do Sistema Seguro (Utilizadores mais seguros) os seguintes Objetivos Operacionais (OO):**

- **OO1:** Promover o reforço do acompanhamento na formação e avaliação de novos condutores nas áreas com relevância para a segurança rodoviária;
- **OO2:** Promover o reforço do acompanhamento na formação e avaliação dos profissionais do ensino da condução e dos motoristas profissionais nas áreas com relevância para a segurança rodoviária;
- **OO3:** Incrementar e promover a atualização de conhecimentos para os condutores<sup>3</sup>;
- **OO4:** Reforçar as competências para a manutenção da condução segura nos condutores seniores;
- **OO5:** Reforçar a qualidade da avaliação física, mental e psicológica dos condutores.

**Face aos referidos Objetivos Operacionais, indica-se a título de exemplo alguns caminhos de concretização, a serem ponderados numa fase posterior de preparação do novo Plano Estratégico de Segurança Rodoviária:**

- Acompanhar e sensibilizar as escolas de condução para a necessidade de reforçar os conteúdos programáticos sobre segurança rodoviária, em particular quanto aos Módulos Comuns de Segurança Rodoviária e aos Módulos Complementares Teórico Prático;
- Acompanhar e sensibilizar as escolas de condução para a utilização de técnicas e métodos de ensino-aprendizagem que proporcionem aos candidatos a condutor uma maior tomada de consciência das exigências da tarefa da condução (ex. condução comentada, *coaching*) que apelem ao aumento da capacidade de atenção e deteção de perigos na condução e à consciencialização e responsabilidade pelas decisões de condução;

---

<sup>3</sup> A avançar com este objetivo, à semelhança de outras ações de formação realizadas pelos condutores, deixa-se à consideração da ANSR a atribuição de 1 ponto na carta de condução, no sentido de uma maior adesão pelos condutores.

- Incrementar o aumento de questões sobre segurança rodoviária na prova teórica de candidatos a condutor e na prova teórica de acesso à profissão de instrutor de condução e dos motoristas profissionais;
- Desenvolver o projeto de monitorização dos exames de condução e aumentar o enfoque das atitudes e do comportamento do condutor na prova prática;
- Acompanhar e sensibilizar as entidades formadoras dos profissionais do ensino da condução e dos motoristas profissionais para a necessidade de reforçar na formação a transmissão dos conteúdos programáticos sobre segurança rodoviária;
- Desenvolver uma ferramenta informática para a disponibilização de conteúdos de formação e informação específica para condutores, para efeitos de ação de atualização (voluntária);
- Aumentar a intervenção e a capacidade de respostas do IMT ao nível da avaliação psicológica dos condutores;
- Promover referenciais de suporte à avaliação física, mental e psicológica dos condutores.

## **D – Opções estratégicas do IMT em matéria de infraestruturas rodoviárias**

O IMT é a entidade com competência para a promoção da qualidade e a segurança das infraestruturas rodoviárias, e tem ainda responsabilidades específicas em matéria de supervisão da auditoria aos projetos e inspeção às vias, para além de assumir o papel de representante do Estado Concedente em todas as concessões rodoviárias nacionais. Compete ainda ao IMT coordenar a implementação e a continuidade de aplicações e serviços dos sistemas de transportes inteligentes.

**Nesse quadro, propõe-se para o 3.º Pilar do Sistema Seguro (Infraestrutura Mais Segura) os seguintes Objetivos Operacionais (OO):**

- **OO1:** Promover a melhoria da rede rodoviária nacional;
- **OO2:** Incentivar a capacitação tecnológica da infraestrutura rodoviária;
- **OO3:** Preparar a infraestrutura para os veículos autónomos e conectados;



- **OO4:** Promover uma melhor integração da gestão da infraestrutura com a assistência e o apoio às vítimas.

**Face aos referidos Objetivos Operacionais, indica-se a título de exemplo alguns caminhos de concretização:**

- Promover as condições de segurança das vias rodoviárias através de auditorias aos projetos e inspeções às vias, através de:
  - a efetiva implementação, no âmbito do IMT, da Portaria (a publicar) referente à certificação de entidades formadoras, à certificação/reconhecimento de cursos e outras ações de formação em segurança rodoviária, e à certificação e registo dos Auditores de Segurança Rodoviária;
  - a transposição e implementação da Diretiva (UE) 2019/1936 do Parlamento e do Conselho, de 23/10/2019, relativa à Gestão da Segurança da Infraestrutura Rodoviária, potenciando e incentivando a realização de procedimentos de gestão da segurança rodoviária tanto nas estradas da Rede Transeuropeia (já obrigatórias) como em outras estradas da Rede Rodoviária Nacional.
- Promover a capacitação da infraestrutura em matéria de C-ITS, seja através de recursos próprios, seja recorrendo a programas europeus de financiamento dinamizados pelos parceiros públicos, no sentido de assegurar que os veículos - não do futuro longínquo, mas a breve prazo - consigam comunicar com a infraestrutura e vice-versa, uma vez que os serviços C-ITS, em especial os de dia 1 e 1,5, mas também os futuros (dia 2), irão produzir certamente impactos positivos na segurança rodoviária.
- Implementar a regulamentação para permissão de testes de veículos conectados e autónomos, uma vez que a condução autónoma e conectada irá produzir benefícios em termos de sinistralidade rodoviária, e aqui com o especial foco na seleção dos troços das infraestruturas considerados adequados, e sua evolução progressiva, na medida da evolução da regulamentação europeia e nacional.

- Promover a possível evolução do sistema eCall já implementado em Portugal, com a integração nos centros de controle de tráfego dos gestores das infraestruturas rodoviárias, de forma a uma melhor e mais rápida prestação de serviços de emergência/sinalização e disseminação da informação, potenciando também a comunicação da infraestrutura com o veículo.

## **E – Opções estratégicas do IMT em matéria de veículos**

Considerando que o IMT é a entidade com competência para a inspeção ao parque de veículos de motociclos, triciclos e quadriciclos com cilindrada superior a 125 cm<sup>3</sup>, consideramos que a introdução da obrigação da inspeção periódica, bem como a realização de inspeções extraordinárias através de CITVs, constitui um elemento que permite melhorar a qualidade do parque em circulação em termos da sua segurança.

Tendo ainda em consideração que o IMT é a entidade com competência para a homologação, matrícula e transformação de veículos, entendemos que a generalização da utilização de cintos de segurança, nomeadamente através da adaptação de autocarros já matriculados deve ser fomentada, uma vez que constitui um elemento importante para a melhoria da segurança rodoviária.

No que respeita aos tratores agrícolas e seus reboques matriculados, tendo em conta que estes veículos também operam fora das vias públicas, onde a sinistralidade é relevante, consideramos que a extensão da inspeção periódica a este parque de veículos permite assegurar periodicamente a existência de condições mínimas para a circulação em segurança nas vias públicas.

**Neste sentido, no que respeita à aprovação, homologação e certificação de veículos e equipamentos afetos aos sistemas de transporte terrestre e inspeção de veículos, propõe-se para o 4.º Pilar do Sistema Seguro (Veículos mais seguros) os seguintes Objetivos Operacionais (OO):**

- **OO1:** Implementar a inspeção técnica de motociclos, triciclos e quadriciclos com cilindrada superior a 125 cm<sup>3</sup>, através dos CITVs;
- **OO2:** Implementar a inspeção periódica obrigatória para os tratores agrícolas e seus reboques;
- **OO3:** Incentivar à instalação de cintos de segurança de 3 pontos nos lugares sentados dos autocarros das categorias II e III;

- **OO4:** Regularizar as condições de aprovação e de circulação de dispositivos de mobilidade, que não se enquadram na regulamentação europeia da área dos veículos rodoviários.

## **ÁREAS TRANSVERSAIS**

Por último, neste capítulo apresentam-se algumas sugestões de ações que se enquadram em áreas transversais, deixando-se à consideração da ANSR a sua inclusão no novo Plano Estratégico de Segurança Rodoviária.

### CAMPANHAS

- Campanha de sensibilização face aos riscos associados à condução distraída (“A MELHOR SEGURANÇA É O NOSSO CÉREBRO. NÃO O DISTRAIA.”)
- Campanha de sensibilização para os condutores em geral face à potencial redução das capacidades (físicas, mentais e psicológicas) para conduzir em segurança, nomeadamente decorrentes dos efeitos associados à pandemia provocada pela COVID19.
- Campanhas de comunicação e sensibilização para grupos de risco específicos, nomeadamente jovens, idosos, condutores de motociclos, em razão do nº de acidentes existentes nestes grupos / Relançamento de campanha.
- Campanha de sensibilização dos riscos associados ao excesso de velocidade/velocidade excessiva / Relançamento de campanha.
- Campanha de sensibilização dos riscos associados à condução sob o efeito de bebidas alcoólicas e substâncias psicotrópicas / Relançamento de campanha.
- Campanhas de sensibilização dirigidas aos condutores de veículos de duas rodas / Relançamento de campanha.
- Realização de um concurso televisivo à semelhança do que acontece em Espanha, no programa produzido pela TVE denominado “Arranca en Verde”  
<https://www.rtve.es/rtve/20180226/1-estrena-arranca-verde-concurso-sobre-seguridad-vial-presentado-sara-escudero/1684728.shtml> - concurso semanal interativo, no qual se colocam questões relacionadas com a segurança rodoviária a um convidado (figura pública), com a participação simultânea e ativa do telespectador, com o objetivo de divulgar de forma lúdica regras de trânsito e sensibilizar para a prevenção rodoviária.
- Campanhas de sensibilização periódicas e regulares, nos meios de comunicação social, em parceria com a ANSR, relativamente à utilização correta quer dos

veículos quer de acessórios: velocidade, disposição da carga, refletorização, pneus, instalação de cadeirinhas, etc

## PROJETOS

Sem prejuízo das ações anteriormente referidas, indicam-se outras propostas que podem ter impacto na Segurança Rodoviária e que poderão ser objeto de trabalho conjunto, nomeadamente, com o setor privado.

- Projeto “Embaixadores de Segurança Rodoviária” que, de forma voluntária e empenhada, se envolvam em ações que ajudem a reduzir o número de mortes e feridos graves nas estradas (ex. ações *in loco* junto dos pares para dissuasão da condução sob o efeito de álcool e/ou drogas).

Angariar jovens recém-condutores por ser uma faixa etária facilitadora para a identificação com os pares e pela receptividade que os jovens têm para se envolver neste tipo de projetos.

- Programas de formação por pares, sensibilizando para as consequências de comportamentos inadequados, nomeadamente decorrente de fatores como a idade e o género, motivações da própria idade e do grupo de pares, estilo de vida, hábitos de consumo de álcool e drogas, velocidade e o uso do telemóvel ou similares. (Ex. “Close To”, com o objetivo de reduzir os riscos típicos da faixa etária 17 – 24 anos<sup>4</sup> e a reincidência e, simultaneamente, a prevenção de riscos para outros jovens e futuros condutores).
- Acompanhar a condução dos condutores no pós habilitação (*follow up*), mediante a realização de fóruns/debates que permitam abrir espaço à partilha de experiências, nomeadamente dificuldades na condução e acidentes durante os primeiros 2/3 anos, identificando fatores de risco comuns e decisões de condução mais seguras para todos. Envolver, nomeadamente, os Embaixadores de Segurança Rodoviária e os recém-encartados.

---

<sup>4</sup> A mortalidade em acidentes rodoviários é a **principal causa de morte** entre os jovens dos 18 aos 24 anos.

- Desenvolver/incrementar a interoperabilidade de dados, nomeadamente no que toca ao ciclo do condutor, no sentido de as várias entidades intervenientes nesse ciclo interagirem de forma eficaz e eficiente na troca de informação

### **Notas Finais**

Pese embora não se insira diretamente nas competências do IMT, entendemos que existem duas medidas essenciais num Plano Estratégico de Segurança Rodoviária:

- O controlo generalizado da velocidade, através de uma cobertura muito alargada da rede rodoviária nacional por radares, permitindo estabelecer uma cultura de respeito pelos limites de velocidade;
- Um controlo muito alargado dos pesos nos veículos pesados de mercadorias, com reflexo não só na segurança rodoviária como no estado de conservação da infraestrutura.