

Guia para elaboração de

Planos Municipais de Segurança Rodoviária

The logo for ANSR (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária) is rendered in a bold, white, stylized font. The letters are thick and blocky, with a modern, sans-serif feel. The 'A' is particularly prominent, with a wide base and a curved top. The 'N' and 'S' are also very thick, and the 'R' has a distinctive shape with a curved tail. The entire logo is set against a dark red background.

ANSR

AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA é o documento director e orientador das políticas de prevenção e de combate à sinistralidade rodoviária num espaço temporal alargado (2008 – 2015).

De forma a Portugal atingir as metas previstas na ENSR, tornando-se num dos dez países europeus com índices de sinistralidade mais baixos, é necessária a intervenção de entidades públicas e privadas, bem como da comunidade em geral.

Sendo a sinistralidade rodoviária em meio urbano uma das grandes problemáticas dos nossos tempos, e reconhecendo a importância do poder autárquico como agente fundamental para a implementação de políticas locais de aplicação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária elaborou, em colaboração com o Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa o Guia para Elaboração de Planos Municipais.

Este Guia constitui um suporte à definição, desenvolvimento e implementação dos Planos Municipais que as Autarquias venham a desenvolver.

1. INTRODUÇÃO

A ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (ENSR) constituiu-se como o documento director e orientador das políticas de prevenção e de combate à sinistralidade rodoviária num espaço temporal alargado (2008 – 2015).

Ela é o instrumento por excelência da AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (ANSR) para, nesse período, enquadrar as actividades desenvolvidas por entidades públicas e privadas, de forma transversal à sociedade portuguesa, tendo em vista atingir objectivos claros, precisos e quantificados.

Reconhecendo a importância do poder autárquico como agente fundamental para a implementação de políticas locais de aplicação da ENSR, a ANSR propõe-se contribuir para essa missão das autarquias, através da elaboração de um documento – **Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária** – de suporte à definição, desenvolvimento, implementação e controlo desses planos.

2. METODOLOGIA

Para o efeito, e tendo em consideração a necessidade de existir coerência e complementaridade na aplicação das políticas de prevenção e segurança rodoviária, este documento foi elaborado a partir da ENSR, ainda que tendo como primeira premissa a salvaguarda das competências próprias e da independência da gestão autárquica.

O **Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária (PMSR)** está organizado da seguinte forma:

I. Identificação da estrutura municipal para implementação do PMSR

- a. Observatório Municipal de Segurança Rodoviária (OMSR)
- b. Estrutura Técnica de Apoio do Observatório Municipal de Segurança Rodoviária (ETA do OMSR)
- c. Conselho Consultivo do Plano Municipal de Segurança Rodoviária (CC do PMSR)

II. Identificação da sinistralidade rodoviária municipal

- a. Análise dos dados da sinistralidade municipal
- b. Análise de outra informação relevante disponível
- c. Levantamento e identificação do sistema rodoviário na área do município
- d. Aplicação da Matriz de *Haddon* à sinistralidade rodoviária na área do município

III. Definição dos objectivos quantitativos para a diminuição da sinistralidade rodoviária municipal

- a. Indicador de Sinistralidade Rodoviária Municipal
- b. Definição de objectivos quantitativos

IV. Definição dos Objectivos Estratégicos do PMSR

- a. Áreas de actuação do PMSR
- b. Identificação dos Objectivos Estratégicos
 - i. Grupos de Risco
 - ii. Factores de Risco
- c. Caracterização dos Objectivos Estratégicos
 - i. Objectivos Estratégicos de Actuação
 - ii. Objectivos Estratégicos de Cooperação
- d. Linhas de orientação para desenvolvimento dos Objectivos Estratégicos
 - i. Objectivos Estratégicos de Actuação
 - ii. Objectivos Estratégicos de Cooperação
- e. Levantamento dos indicadores de resultados dos Objectivos Estratégicos

V. Definição dos Objectivos Operacionais do PMSR

- a. Identificação dos Objectivos Operacionais
- b. Definição e calendarização dos Objectivos Operacionais
- c. Linhas de orientação para desenvolvimento dos Objectivos Operacionais
- d. Levantamento dos indicadores de gestão dos Objectivos Operacionais

VI. Linhas de orientação para o desenvolvimento das Acções Chave

- a. Definição, calendarização e orçamentação
- b. Monitorização, controlo

I. IDENTIFICAÇÃO DA ESTRUTURA MUNICIPAL PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PMSR

A especificidade e a complexidade das matérias relacionadas com a prevenção e a segurança rodoviária aconselham a criação de uma estrutura autónoma, integrada quanto possível por técnicos especializados, com a missão de estudar, desenvolver, implementar e controlar as políticas municipais de segurança rodoviária. Considerando a interligação entre estas políticas e as que se prendem com o trânsito e a mobilidade, será aconselhável que, em municípios de menores dimensões, estas funções possam ser agregadas num mesmo organismo. Poderá ser equacionada a constituição de associações de municípios na implementação de alguns destes órgãos, tendo em conta a dimensão de alguns municípios e, conseqüentemente, os meios que poderão afectar a estas disciplinas.

Esta estrutura autónoma deverá estudar a sinistralidade rodoviária e actuar, transversalmente, em todas as esferas de influência do município, sobre as suas causas e as suas conseqüências. Para esse efeito é aconselhável, ainda que tal dependa da dimensão e da organização de cada município, a sua divisão em dois núcleos orgânicos:

a. Observatório Municipal de Segurança Rodoviária (OMSR)

Com estatuto e competências próprias, este Observatório terá como missão o enquadramento orgânico da actuação do município em termos de trânsito, mobilidade e segurança rodoviária. Exercerá as suas competências através do estudo das condições de tráfego, dos fluxos de trânsito, das condições da rede viária e do restante sistema de mobilidade, da monitorização continuada da sinistralidade rodoviária e do estudo das suas causas e conseqüências.

O OMSR será o responsável técnico pela concepção, implementação, acompanhamento, monitorização e desenvolvimento do PMSR, competindo-lhe propor os Objectivos Estratégicos e Operacionais.

Competirá ainda ao OMSR o estabelecimento de contactos, nacionais e internacionais, junto de organismos autárquicos com os mesmos objectivos, tendo em vista o aprofundamento do estudo de soluções adaptáveis ao município.

b. Estrutura Técnica de Apoio ao Observatório Municipal de Segurança Rodoviária (ETA da OMSR)

Esta estrutura deverá enquadrar a acção de todos os departamentos que, de forma directa ou indirecta, possam contribuir para a mobilidade, o trânsito e a segurança rodoviária. No terreno, ela deverá levantar os problemas, anomalias e os potenciais conflitos do sistema de mobilidade do município, apresentar as soluções técnicas para os resolver e monitorizar a implementação dessas

soluções. Ela será responsável pela aplicação no terreno das Acções Chave do PMSR.

c. Conselho Consultivo do Plano Municipal de Segurança Rodoviária (CC do PMSR)

Como já foi referido, o PMSR só poderá atingir os seus objectivos se existir uma cooperação efectiva entre todas as entidades, públicas e privadas que, de forma directa ou indirecta, possam contribuir, pela sua reflexão e/ou pela sua acção para a melhoria da mobilidade, do comportamento cívico no trânsito e na prevenção e segurança rodoviária.

Para debater estas matérias e, assim, poder contribuir para uma efectiva melhoria destes factores de bem-estar e de qualidade de vida dos cidadãos, sugere-se a criação de uma estrutura de acompanhamento do PMSR, constituída por organismos, entidades, associações e indivíduos que, pela suas competências e qualificações, podem colaborar na implementação do Plano.

Sugerimos ainda que esta estrutura funcione na dependência da Presidência do Município.

II. IDENTIFICAÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA MUNICIPAL

Conhecer para agir. Esta é a única forma sustentável para enfrentar os problemas. Só através do estudo sistemático e continuado dos fenómenos se pode compreender a sua génese, intervir sobre as suas causas e compreender os seus efeitos. O PMSR terá, portanto, como base o conhecimento da realidade e dos factores que com ela interagem. Para tal, será efectuada:

a. Análise dinâmica dos dados da sinistralidade municipal e sua utilização na definição, implementação e monitorização do PMSR

- i. O OMSR efectuará, a partir dos dados disponibilizados pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) e, eventualmente, de informação local de elaboração própria, a proposta de PMSR, incluindo a definição dos Objectivos Quantitativos a atingir, dos Objectivos Estratégicos e dos Objectivos Operacionais.
- ii. O OMSR definirá o conjunto de indicadores que permitirão monitorizar e acompanhar o desenvolvimento do PMSR.
- iii. A partir dos dados fornecidos pela ANSR e, eventualmente, de informação local de elaboração própria, o OMSR efectuará a monitorização e o acompanhamento da aplicação do PMSR, propondo, a partir dos resultados obtidos e de acordo com a análise de desempenho, a sua melhoria contínua.

b. Análise de outra informação relevante disponível e criação de redes sociais para a melhoria do ambiente rodoviário

- i. O OMSR recolherá elementos que permitam estudar estes fenómenos a nível local, em cooperação com as diversas entidades que ao nível municipal estão envolvidas nas problemáticas da mobilidade, do trânsito e da prevenção e segurança rodoviária.
- ii. O OMSR, com base nesta informação, procurará implementar redes sociais de cooperação baseada na motivação dos cidadãos para estes problemas e na mobilização das instituições para a melhoria dos factores que os condicionam.

c. Levantamento, identificação e actuação sobre o sistema rodoviário na área do município

- i. A ETA do OMSR procederá de forma sistemática ao levantamento da situação no município no que se refere a todo o sistema de mobilidade com vista ao estudo de soluções integradas para a sua melhoria.
- ii. A ETA do OMSR procederá à identificação dos factores críticos que contribuem para a sinistralidade rodoviária, a partir dos dados fornecidos pelo OMSR e proporá as medidas necessárias à sua erradicação e, quando estes forem de responsabilidade municipal, acompanhará os processos individuais de melhoria.
- iii. A ETA do OMSR será responsável pela proposição das Acções Chave que serão definidas para implementar o PMSR.

d. Aplicação da Matriz de *Haddon* à sinistralidade rodoviária na área do município

O PMSR só poderá ser eficiente e atingir as suas metas se enquadrar de forma objectiva a capacidade de intervenção dos municípios, sem colocar de parte e em causa a sua capacidade de mobilização da sociedade civil e de convencimento de outros órgãos de poder.

Neste documento procurou-se identificar, através da aplicação da Matriz de *Haddon*¹, as áreas de intervenção dos municípios, por forma aos PMSR não serem um mero repositório de intenções, mas antes serem um conjunto organizado de objectivos e de definição de instrumentos que os permitem atingir. Os factores que implicam mobilização da sociedade civil / convencimento de outros órgãos de poder estão, quando aplicável no caso dos PMSR, remetidos para os factores sócio culturais e ambientais.

Tal como na ENSR, a matriz de *Haddon* é aqui associada a Acções Transversais que, sendo comuns aos Factores Determinantes, permitirão uma acção coordenada dos organismos envolvidos na aplicação do PMSR, tendo em vista a eficiência da sua actuação.

¹ Matriz desenvolvida em 1968 por William Haddon Jr., médico de saúde pública no Departamento de Saúde do Estado de Nova York, com o objectivo de apoiar o estudo da prevenção de lesões. Procurava analisar as lesões em termos de factores causais e de factores de contribuição, em vez de utilizar métodos descritivos. Esta matriz dividia os factores em Humanos, de Agente ou Veículo e de Enquadramento (ambiente), cada um deles considerado em três fases: Pré Acontecimento, Acontecimento e Pós Acontecimento.

		FACTORES DETERMINANTES			
		Comportamento (condutores e peões)	Veículo e equipamento	Meio envolvente e infra-estrutura	Sócio culturais e ambientais
ENQUADRAMENTO TEMPORAL	Antes do acidente			Concepção, Construção, Sinalização, Conservação e Requalificação de Vias; estacionamento;	Educação cívica e escolar (Pré- habilitação); Pressão social sobre os comportamentos; Educação para a condução; Exame de condução; Perda e recuperação da carta; Educação contínua; Introdução de medidas de dissuasão nas empresas (alcoholímetros, p.ex.);
	No acidente			Melhoria da capacidade de aviso;	Utilização sistemática dos dispositivos de segurança; O Socorro (Aviso e Auxílio) como prioridade cívica;
	Após o acidente	Avaliação comportamental de condutores envolvidos	Estudo dos veículos envolvidos em acidentes;	Investigação de acidentes; Análise e correcção de Pontos negros; Melhoria da capacidade de intervenção (formação dos meios de socorro e rede municipal de assistência);	Educação para o socorrismo;

ACÇÕES TRANSVERSAIS	
Cooperação	Acção sistemática para a coordenação de esforços e actuação entre todas as entidades envolvidas na segurança rodoviária a nível municipal, inter-municipal e internacional;
Fiscalização	Sistematização das acções dirigidas aos grupos e locais de risco a às prioridades do PMSR no contexto das directivas nacionais e europeias (álcool e substâncias psicotrópicas, velocidade, sistemas de segurança);
Comunicação	A Segurança Rodoviária como Desafio Municipal – Tema de campanha genérica, transversal a todo o PMSR; Definição de segmentos alvo e comunicação dirigida, de acordo com os objectivos estratégicos;
Estudos	Aprofundamento dos estudos realizados, considerando os Objectivos do PMSR e a necessidade de harmonizar os estudos técnicos e de opinião a nível nacional;

III. Definição dos objectivos quantitativos para a diminuição da sinistralidade rodoviária municipal

Depois de desenvolvidos os factores de conhecimento e tal como sucedeu na definição da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, o segundo passo para se poderem estabelecer planos sustentados, objectivos claros e metas realistas é a definição de indicadores seguros, universais e facilmente compreensíveis. Para o efeito, e sem prejuízo de serem criados indicadores individuais por municípios que possuam ou venham a desenvolver outro tipo de recolha de informação, os PMSR que sejam apoiados pela ANSR deverão utilizar o seguinte:

a. Indicador de Sinistralidade Rodoviária Municipal (ISRM)

Considerando a grande diferença de dimensão, tráfego, parque rodoviário e, mesmo, desenvolvimento, optou-se pela escolha de um indicador abrangente da sinistralidade com vítimas, o indicador de gravidade, de acordo com a seguinte fórmula:

$$IG = (100 \times M) + (10 \times FG) + (3 \times FL)$$

Em que M corresponde ao número de mortos, FG ao de feridos graves e FL ao de feridos ligeiros.

Para obviar a grandes variações do indicador, motivadas por fenómenos pontuais, foi definida a utilização de médias móveis na determinação do ISRM, sendo que ao ano N (aquele a que se refere o indicador) corresponderá um peso de 100%, ao ano N-1 de 66% e ao ano N-2 de 33%. Com esta formulação fica defendida a necessária visão de longo prazo que os fenómenos da sinistralidade rodoviária exigem.

$$ISRM_N = (IG_N + (0,66 \times IG_{N-1}) + (0,33 \times IG_{N-2})) / 3$$

Os valores do IG municipal serão expurgados da sinistralidade ocorrida nas auto-estradas, considerando que o tráfego nessas vias é apenas, na maior parte dos municípios, de passagem.

Para o aprofundamento dos estudos sobre o sistema de mobilidade local, é aconselhável que os municípios utilizem outros indicadores, associando, por exemplo, o IG e o ISRM à população residente e ao consumo total de gasolinas e gasóleo rodoviário. Estes indicadores também permitirão uma melhor comparação da evolução intermunicipal da sinistralidade rodoviária, ao atenuar alguma da influência dos factores de dimensão e desenvolvimento dos respectivos municípios.

Os quadros seguintes ilustram essas aplicações em alguns municípios portugueses.

	2005				2006				2007				ISRM ₂₀₀₇
	M	FG	FL	IG05	M	FG	FL	IG06	M	FG	FL	IG07	
Barcelos	19	37	513	3.809	12	16	498	2.854	2	22	480	1.860	1.667
Braga	8	40	666	3.198	5	61	670	3.120	4	42	611	2.653	1.923
Coimbra	8	31	867	3.711	5	22	814	3.162	9	22	827	3.601	2.304
Figueira da Foz	17	13	413	3.069	9	13	402	2.236	6	17	337	1.781	1.423
Guimarães	13	57	659	3.847	10	56	561	3.243	15	72	634	4.122	2.511
Leiria	22	62	899	5.517	23	69	841	5.513	19	44	785	4.695	3.385
Lisboa	37	352	2816	15.668	22	289	2872	13.706	19	161	2718	11.664	8.627
Mafra	9	36	336	2.268	8	33	288	1.994	5	37	314	1.812	1.292
Pombal	17	44	508	3.664	13	24	509	3.067	10	43	487	2.891	2.041
Porto	13	32	1086	4.878	4	35	991	3.723	10	23	914	3.972	2.680
Santa Maria da Feira	11	39	636	3.398	7	41	643	3.039	11	36	606	3.278	2.135
Seixal	9	35	518	2.804	8	39	586	2.948	12	23	612	3.266	2.046
Sintra	18	84	1147	6.081	12	58	1001	4.783	22	50	1027	5.781	3.648
Vila do Conde	12	26	359	2.537	8	22	351	2.073	4	26	381	1.803	1.336
Vila Nova de Famalicão	11	43	559	3.207	5	34	643	2.769	7	21	611	2.743	1.876
Vila Nova de Gaia	10	41	946	4.248	12	43	930	4.420	10	38	934	4.182	2.834

Nota: Este quadro inclui a sinistralidade nas AE

IG06 corrigido da sinistralidade em AE	M	FG	FL	IG06
Barcelos	12	16	498	2.854
Braga	5	61	670	3.120
Coimbra	5	19	814	3.132
Figueira da Foz	9	12	402	2.226
Guimarães	10	54	561	3.223
Leiria	20	63	841	5.153
Lisboa	22	287	2872	13.686
Mafra	8	33	288	1.994
Pombal	12	24	509	2.967
Porto	4	35	991	3.723
Santa Maria da Feira	6	40	643	2.929
Seixal	8	37	586	2.928
Sintra	12	55	1001	4.753
Vila do Conde	7	22	351	1.973
Vila Nova de Famalicão	4	32	643	2.649
Vila Nova de Gaia	10	41	930	4.200

	População	TOTAL gasolinas e gasóleo rodoviário	IG06	IG06/ 10 ³ hab.	IG06/ Total gás. e gasó rodov.*10 ³
Barcelos	123.831	54.055	2.854	23	53
Braga	170.858	128.790	3.120	18	24
Coimbra	142.408	115.324	3.132	22	27
Figueira da Foz	63.144	29.760	2.226	35	75
Guimarães	161.876	64.471	3.223	20	50
Leiria	124.701	150.460	5.153	41	34
Lisboa	529.485	374.334	13.686	26	37
Mafra	62.009	44.755	1.994	32	45
Pombal	58.617	67.844	2.967	51	44
Porto	238.954	119.841	3.723	16	31
Santa Maria da Feira	142.295	63.965	2.929	21	46
Seixal	164.715	57.509	2.928	18	51
Sintra	409.482	155.801	4.753	12	31
Vila do Conde	75.981	47.780	1.973	26	41
Vila Nova de Famalicão	131.690	64.985	2.649	20	41
Vila Nova de Gaia	300.868	217.879	4.200	14	19

É reconhecido que estes indicadores não são o melhor reflexo do complexo sistema que estamos a tratar. São, contudo, ferramentas de grande utilidade para servirem na monitorização dos esforços envolvidos no combate à sinistralidade rodoviária. No futuro, e será interessante assistir ao surgimento de experiências piloto ao nível dos municípios, está prevista a introdução do indicador considerado como mais fiável e que mede a sinistralidade face ao número de quilómetros percorridos.

b. Definição de objectivos quantitativos

A partir do valor determinado para o seu ISRM, cada município deverá construir metas próprias, de acordo com a análise efectuada ao seu sistema de mobilidade. Elas deverão ser, tal como foi definido na ENSR, ambiciosas mas realistas, tendo em consideração o histórico do município e, também, as metas definidas para o todo nacional.

Com efeito, sendo o PMSR um contributo importantíssimo para a ENSR, os seus objectivos devem ser coincidentes no tempo com os da Estratégia Nacional (horizontes 2012 e 2015). Da mesma forma, na sua quantificação deve ser tomado em consideração o contributo local para o todo nacional.

Como referência, indicam-se os valores de diminuição dos objectivos quantitativos da ENSR, a partir dos valores verificados, naquele caso em relação ao número de mortos por milhão de habitantes, em 2006:

- **14,3% até final de 2011**
- **31,9% até final de 2015**

IV. Definição dos Objectivos Estratégicos do PMSR

A definição dos Objectivos Estratégicos (OE) para os PMSR resulta da adequação, daqueles que foram encontrados para a ENSR, à realidade da capacidade de intervenção dos municípios. Com efeito, se pretendemos ter planos quantificáveis e monitorizáveis, os seus objectivos devem poder ser controlados eficazmente pelos responsáveis pela sua execução. Como verificámos na aplicação da Matriz de *Haddon*, a capacidade de intervenção dos municípios nos factores determinantes é bastante reduzida no que se refere aos Comportamentos e aos Veículos, salvo no que se refere à capacidade de exercer um papel federador de vontades dos diferentes agentes locais que têm intervenção em processos de melhoria nessas áreas. O mesmo se passa quanto ao papel a desempenhar pelos municípios nas Acções Transversais.

a. Áreas de actuação do PMSR

De acordo com a análise à Matriz de *Haddon* e tal como foi definido para a ENSR, as áreas que devem merecer particular atenção no estudo, planeamento e desenvolvimento de um PMSR

- i. Educação cívica, escolar e profissional
- ii. Ensino e exames de condução
- iii. Comportamento dos condutores
- iv. Segurança dos veículos
- v. Fiscalização de condutores e veículos
- vi. Melhoria da infra-estrutura
- vii. Melhoria do socorro e apoio às vítimas
- viii. Estudos sobre segurança rodoviária e sua análise
- ix. Cooperação e coordenação entre entidades
- x. Comunicação

b. Identificação dos Objectivos Estratégicos

A realidade de meios sócio demográficos e económicos muito diversos, a que se junta como factor de grande importância, a maior proximidade dos municípios aos cidadãos, aconselha a uma redefinição dos Grupos e Factores de Risco, face aos que foram encontrados para a ENSR.

i. Grupos de Risco

Foram considerados os seguintes, sem prejuízo de, em cada PMSR, serem alguns deles, nomeadamente os condutores, definidos com um âmbito mais reduzido.

1. Condutores
2. Peões
3. Circulação dentro das localidades
4. Condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas

ii. Factores de Risco

São mantidos os definidos para a ENSR, a saber

1. Velocidade
2. Dispositivos de segurança
3. Socorro às vítimas
4. Infra-estruturas
5. Veículos

c. Caracterização dos Objectivos Estratégicos

Os Objectivos Estratégicos nos PMSR devem obedecer a critérios diferentes daqueles que conduziram ao seu estabelecimento na ENSR. Com efeito, nesta os Objectivos Estratégicos tinham uma relação directa com os Grupos e Factores de Risco, na medida em que todos eles podem ser objecto de intervenção operacional das Instituições envolvidas na implementação da Estratégia. Como tal não se verifica nos PMSR, como anteriormente referido, foi necessário desenvolver um novo conceito para integrar, como Objectivos Estratégicos, matérias que, sendo de crucial importância para a diminuição da sinistralidade rodoviária, não estão na esfera directa das atribuições de competências das autarquias.

Sendo assim, os Objectivos Estratégicos dos PMSR dividem-se em:

➤ **Objectivos Estratégicos de Actuação (OEA)**

Aqueles em que o Município, pela acção dos serviços e organismos na sua dependência, pode definir os Objectivos Operacionais, as Acções Chave e os respectivos indicadores. Estes objectivos são os seguintes:

- Circulação dentro das localidades (OEA1)
- Socorro às vítimas (OEA2)
- Infra-estruturas (OEA3)

➤ **Objectivos Estratégicos de Cooperação (OEC)**

São aqueles em que o Município pode cooperar com outras entidades, públicas e privadas, nas áreas sócio culturais e ambientais nos Factores Determinantes para a Matriz de *Haddon* e nas acções transversais que lhe estão associadas. Os Objectivos Estratégicos de Cooperação são:

- Condutores (OEC1)
- Peões (OEC2)
- Condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas (OEC3)
- Velocidade (OEC4)
- Dispositivos de segurança (OEC5)
- Veículos (OEC6)

d. Linhas de orientação para o desenvolvimento dos Objectivos Estratégicos

A partir do diagnóstico efectuado à sinistralidade do Município pelo OMSR e às suas causas, pela ETA do OMSR, deverão ser estabelecidas as linhas orientadoras para o desenvolvimento do PMSR. Só a partir desse momento é que se poderão definir, em cada Município e de preferência com o envolvimento do CC do PMSR, os Objectivos Estratégicos, sejam eles de Actuação ou de Cooperação, pois só então se estará perante um cenário de compreensão da capacidade de intervenção dos vários agentes envolvidos. Como vimos anteriormente, situações em que não haja uma capacidade

efectiva de intervenção ou que esta não possa ser quantificada (OEA) ou qualificada (OEC) não devem ser consideradas como Objectivos Estratégicos.

A intervenção do CC do PMSR nestas matérias e, principalmente, o seu contributo para os OEC explicam a importância que atribuímos à criação desse órgão da estrutura municipal de prevenção e segurança rodoviária. Com efeito, para além da contribuição que pode prestar na definição, desenvolvimento, implementação e controlo dos OEA, o CC do PMSR será, em nossa opinião, a peça fulcral para o funcionamento das áreas relativas aos Factores Determinantes da Matriz de *Haddon* a nível Sócio Cultural e Ambiental e às Acções Transversais. Como referido anteriormente, estas duas são áreas chave para o sucesso do PMSR.

e. Levantamento dos indicadores de resultados dos Objectivos Estratégicos

Durante a definição dos Objectivos Estratégicos e aproveitando os estudos a realizar para esse efeito deverão ser criados indicadores de resultados para todos eles (OEA e OEC), apoiados nas projecções do OMSR e na capacidade de integração de políticas de prevenção e segurança no caso das OEC.

Esses indicadores deverão ser claros, para possibilitar uma política de comunicação do PMSR eficiente. Devem, quanto possível, ter uma relação directa com os objectivos definidos para a redução da sinistralidade.

V. Definição dos Objectivos Operacionais do PMSR (OO)

Tal como foi efectuado para a ENSR, os OO do PMSR deverão ser objecto de discussão pública com as entidades que terão a seu cargo a implementação das Acções Chave que lhes serão associadas. Este ponto é ainda mais importante pelo facto de muitas delas estarem associadas aos OEC. Neste Guia apenas apresentamos guias de orientação para a definição dos Objectivos Operacionais, considerando que não é possível abarcar todas as possíveis situações, dada a diversidade de dimensão e caracterização dos municípios.

a. Identificação dos Objectivos Operacionais

Os OO devem ser identificados a partir do cruzamento dos OE do PMSR com os OO da ENSR. Por essa razão, também neste caso existirão objectivos de actuação (OOA) e de cooperação (OOC). Apenas poderão ser considerados OOC quando os interlocutores do Município possam assegurar o seu comprometimento na realização das metas a que se propõem.

b. Definição e calendarização dos Objectivos Operacionais

Os OO, tal como para a ENSR, deverão ter um horizonte temporal que, no mínimo, abranja o primeiro período de vigência do PMSR (final de 2011).

Depois de identificados e verificadas as condições para poderem ser elegíveis, os OO serão definidos, calendarizados e enquadrados na sua contribuição para os OE.

c. Linhas de orientação para desenvolvimento dos Objectivos Operacionais

Nos casos em que exista um protocolo de cooperação entre o Município e a ANSR, esta poderá prestar assistência técnica na identificação, definição e calendarização do OO.

d. Levantamento dos indicadores de gestão dos Objectivos Operacionais

A cada OO deverão ser associados indicadores de cumprimento, face aos objectivos e metas comprometidos pelas entidades responsáveis.

VI. Linhas de orientação para o desenvolvimento das Acções Chave

As Acções Chave apenas deverão ser estudadas após a definição dos OO, na medida em que o PMSR é um sistema fechado, em que todos os seus componentes interagem de forma harmoniosa. As Acções Chave deverão ser estudadas e propostas pelas entidades que serão responsáveis pela sua implementação.

a. Definição, calendarização e orçamentação

A cada Acção Chave deve corresponder uma definição clara, um objectivo bem identificado (seja de natureza quantitativa, seja qualitativa), uma calendarização rigorosa e deve ter associado um orçamento, salvo quando a acção é suportada pelo funcionamento normal da ou das entidades que a promovem.

b. Monitorização, controlo

Cada Acção Chave será associada a indicadores de actividade e de resultados que permitirão a monitorização e o controlo da sua execução, de acordo com os parâmetros que para ela foram definidos. Enquanto as Acções Chave que estão associadas a OOA deverão ser objecto de um controlo rigoroso da estrutura operacional do PMSR, as que estão situadas na esfera de acção dos OOC deverão ser monitorizadas pelo CC do PMSR.

