



Quadro Estratégico
Ibero-americano de
Mobilidade Segura 2030

PARA UM ESPAÇO IBERO-AMERICANO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

O presente documento foi elaborado no âmbito do Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária/OISEVI, um programa oficial da Cooperação Ibero-Americana aprovado na XXVI Cimeira Ibero-Americana de Chefes de Estado e de Governo.

O Programa Ibero-Americano integra no seu seio o Observatório Ibero-Americano de Segurança Rodoviária (OISEVI), como um fórum técnico destinado à partilha de boas práticas em matéria de dados e políticas de segurança rodoviária.

Esta versão do documento foi apresentada às autoridades nacionais de trânsito e segurança rodoviária dos 22 países da Cooperação Ibero-Americana, para sua apreciação e, se for o caso, adoção no âmbito das reuniões realizadas em Madrid entre 24 e 26 de junho de 2026, no contexto da XXX Cimeira Ibero-Americana de Chefes de Estado e de Governo.

Conteúdo

Resumo executivo	3
Mensagens-chave	4
Esquema conceptual do espaço ibero-americano de segurança rodoviária.....	5
1. Introdução e contexto regional	7
1.1. A segurança rodoviária como um desafio partilhado	7
<i>Motociclistas: um dos principais desafios regionais</i>	8
1.2. Evolução da cooperação ibero-americana.....	9
<i>OISEVI: uma infraestrutura regional de conhecimento</i>	9
1.3. Contexto internacional e oportunidade estratégica.....	10
1.4. Para um espaço ibero-americano de segurança rodoviária	11
2. Visão e princípios do Quadro Estratégico	13
2.1. Uma visão centrada nas pessoas	13
2.2. Sistema seguro e responsabilidade partilhada	13
2.3. A cooperação flexível como princípio operacional.....	14
2.4. Princípios orientadores	14
3. Eixos estratégicos.....	15
Eixo 1. Governança, fortalecimento institucional e cooperação regional	15
Diagnóstico.....	15
Objetivo estratégico.....	15
Linhas de ação.....	15
Resultados esperados.....	16
<i>Estratégias e planos nacionais de segurança rodoviária</i>	16
Eixo 2. Dados, conhecimento e cooperação técnica regional	17
Diagnóstico.....	17
Objetivo estratégico.....	17
Linhas de ação.....	17
Resultados esperados.....	17
<i>Em direção a metodologias comuns de feridos graves</i>	18
Eixo 3. Sistema seguro, utilizadores vulneráveis e assistência integral às vítimas	18
Diagnóstico.....	18
Objetivo estratégico.....	19
Linhas de ação.....	19
Resultados esperados.....	19
<i>Utilizadores vulneráveis nos países ibero-americanos</i>	20
Eixo 4. Cultura de mobilidade segura e cumprimento efetivo da norma	20

Diagnóstico	20
Objetivo estratégico	20
Linhas de ação	21
Resultados esperados	21
<i>Boas práticas ibero-americanas de fiscalização e prevenção</i>	21
Eixo 5. Integração com saúde pública, mobilidade e sustentabilidade	21
Diagnóstico	21
Objetivo estratégico	22
Linhas de ação	22
Resultados esperados	22
<i>Integração da segurança rodoviária noutras políticas</i>	22
4. Instrumentos que estruturam o espaço ibero-americano de segurança rodoviária.....	23
4.1. O OISEVI como plataforma regional de conhecimento e acompanhamento	23
4.2. Sistema regional de indicadores e KPI	23
<i>Indicadores-chave de desempenho</i>	23
4.3. Metodologias comuns.....	24
4.4. Índice Ibero-americano de Mobilidade Segura.....	24
<i>Índice Ibero-americano de Mobilidade Segura</i>	25
4.5. Harmonização progressiva de cartas de condução	26
<i>Em direção à harmonização progressiva de cartas de condução</i>	27
4.6. Modelo ibero-americano de harmonização normativa de fatores de risco	27
<i>Convergência normativa e padrões comuns de proteção</i>	29
4.7. Banco ibero-americano de boas práticas	29
4.8. Redes regionais e grupos técnicos	29
4.9. Programa regional de formação	30
5. Governança e implementação.....	31
5.1. Governança do Quadro	31
5.2. Papel do Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária	31
5.3. Papel do OISEVI	31
5.4. Cooperação flexível e assistência técnica entre pares	31
5.5. Acompanhamento, relatórios e prestação de contas	32
5.6. Alianças estratégicas.....	32
6. Horizonte 2030 e projeção regional	33
6.1. Um horizonte comum	33
6.2. Projeção internacional	33

Resumo executivo

A segurança rodoviária constitui um dos principais desafios públicos do espaço ibero-americano. Cada morte ou lesão grave na circulação representa uma perda humana evitável, gera impactos familiares, sanitários, sociais e económicos, e põe à prova a capacidade dos Estados para garantir uma mobilidade segura, inclusiva e sustentável.

O impacto económico da sinistralidade rodoviária confirma a verdadeira dimensão do problema. Nos países membros do OISEVI, as perdas atingiram 189.609 milhões de dólares em 2023, equivalentes a 3 % do PIB regional. Este valor reforça a urgência de fortalecer ações que permitam a proteção da vida, a redução das consequências humanas e sociais dos sinistros rodoviários e a melhoria da eficiência das políticas públicas.

Os países ibero-americanos construíram, ao longo das últimas décadas, uma base relevante de cooperação técnica e institucional. A criação do Observatório Ibero-Americano de Segurança Rodoviária (OISEVI), o desenvolvimento do Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária e a articulação de espaços de partilha entre autoridades, especialistas, organismos internacionais, sociedade civil e associações de vítimas permitiram consolidar um capital regional que hoje pode ser projetado para uma agenda mais ambiciosa.

O Quadro Estratégico Ibero-americano de Mobilidade Segura 2030, “Para um espaço ibero-americano de segurança rodoviária”, deve ser compreendido como um roteiro para consolidar progressivamente um espaço comum de segurança rodoviária. Este espaço não pressupõe a criação de uma autoridade supranacional nem a substituição de competências nacionais. Pressupõe, pelo contrário, o reforço de um âmbito regional de cooperação flexível, aprendizagem mútua, criação de conhecimento, convergência técnica e desenvolvimento partilhado de capacidades.

O objetivo político e técnico é claro: contribuir para a redução de forma sustentada das mortes e lesões graves por sinistros rodoviários, reforço da proteção dos utilizadores vulneráveis, melhoria da qualidade dos dados, fortalecimento das instituições públicas e posicionamento da mobilidade segura no centro das políticas de saúde pública, transporte, mobilidade, sustentabilidade e desenvolvimento territorial.

Para avançar da visão estratégica para uma agenda verificável, o Quadro deve apoiar-se em três instrumentos especialmente relevantes: a harmonização progressiva das cartas de condução, o Índice Ibero-americano de Mobilidade Segura e o modelo ibero-americano de harmonização normativa dos principais fatores de risco. Estes três instrumentos permitem ligar a cooperação regional a resultados concretos: melhor interoperabilidade documental, maior capacidade de medição, convergência legal e técnica, controlo e fiscalização mais efetivos e uma narrativa pública baseada na proteção da vida.

O contexto internacional reforça esta oportunidade. O horizonte 2030, associado à Segunda Década de Ação pela Segurança Rodoviária, oferece uma referência temporal comum para acelerar transformações, orientar prioridades e elevar a segurança rodoviária dentro da agenda pública dos países ibero-americanos.

Mensagens-chave

A mobilidade segura é uma condição de desenvolvimento. A mobilidade apenas contribui plenamente para o bem-estar social quando determina a proteção da vida como princípio orientador das políticas públicas.

A região precisa de passar da cooperação técnica dispersa para uma arquitetura regional mais integrada. O Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária e o OISEVI oferecem plataformas adequadas para ordenar prioridades, promover projetos partilhados e medir progressos.

Os utilizadores vulneráveis devem ocupar o centro da agenda. Peões, ciclistas e motociclistas concentram riscos significativos em numerosos países da região. A proteção dos motociclistas requer uma estratégia específica, pela sua exposição crescente e pelo peso do motociclo na mobilidade laboral e quotidiana.

Os dados comparáveis são uma condição para decidir melhor. A região deve avançar para metodologias comuns, indicadores regionais, integração de fontes policiais, sanitárias e forenses, e sistemas de acompanhamento capazes de orientar políticas públicas baseadas em evidência.

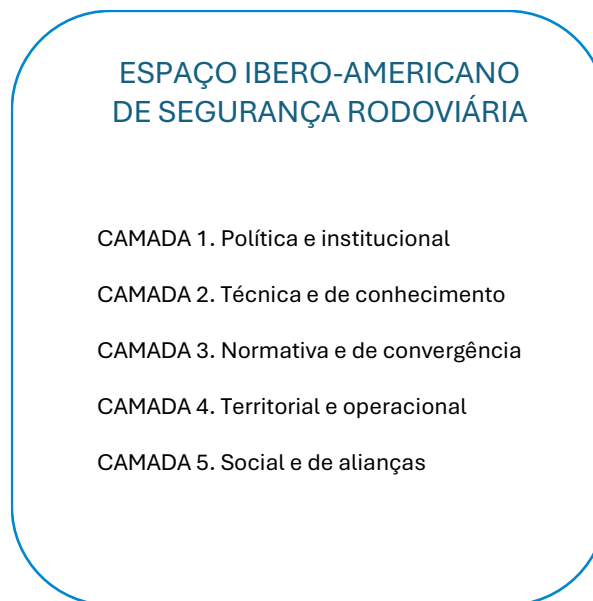
A convergência técnica pode salvar vidas. A harmonização progressiva de cartas de condução, categorias de veículos, normas de proteção, metodologias de medição e indicadores de desempenho pode elevar a qualidade das políticas nacionais sem impor modelos rígidos.

A segurança rodoviária requer governança. As instituições precisam de mandato, capacidades, coordenação intersetorial, recursos, sistemas de avaliação e continuidade política.

O horizonte 2030 requer implementação, acompanhamento e prestação de contas. O Quadro deve traduzir-se em instrumentos, grupos de trabalho, relatórios periódicos, formação técnica, cooperação entre países e mecanismos de avaliação.

Esquema conceptual do espaço ibero-americano de segurança rodoviária

O espaço ibero-americano de segurança rodoviária pode ser visto como um ecossistema regional articulado em cinco camadas complementares. Cada camada cumpre uma função específica, mas o seu valor reside na interação entre todas. A segurança rodoviária não depende apenas da ação normativa, técnica ou institucional de forma isolada, mas da capacidade de ligar decisão política, conhecimento, regulação, operação territorial e participação social:



1. **Camada política e institucional:** composta por autoridades nacionais, Conferência Ibero-Americana, Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária, SEGIB e órgãos de governança do Programa.

Proporciona orientação estratégica, legitimidade, mandato e capacidade de coordenação regional. Nesta camada encontram-se as autoridades nacionais, a Conferência Ibero-Americana, a SEGIB, o Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária e os seus órgãos de governança.

Define prioridades, promove compromissos e permite sustentar a agenda ao longo do tempo.

2. **Camada técnica e de conhecimento:** composta pelo OISEVI, sistemas nacionais de dados, universidades, centros de investigação, especialistas e redes especializadas.

Converte os dados em evidência útil para a tomada de decisões. O OISEVI ocupa aqui uma posição central como plataforma regional de informação, análise, acompanhamento e cooperação técnica.

Liga os sistemas nacionais de dados a universidades, centros de investigação, especialistas e redes especializadas, e permite construir uma base comum de conhecimento.

3. **Camada normativa e de convergência:** inclui cartas de condução, normas de proteção, fatores de risco, metodologias, indicadores e referências técnicas comuns.

Transforma a evidência em referências comuns. Inclui a harmonização progressiva de cartas de condução, as normas de proteção, os fatores de risco, as metodologias comuns, os indicadores regionais e as referências técnicas partilhadas.

Permite que os países avancem para quadros mais comparáveis, eficazes e orientados para a proteção da vida.

4. **Camada territorial e operacional:** composta por cidades, governos locais, polícias de trânsito, autoridades responsáveis pela fiscalização, sistemas sanitários e serviços de assistência pós-sinistro. Leva as decisões estratégicas ao terreno. A segurança rodoviária materializa-se em ruas, estradas, ambientes urbanos, corredores interurbanos, serviços de emergência e dispositivos de controlo.

5. **Camada social e de alianças:** proporciona legitimidade, corresponsabilidade e capacidade de mobilização. Composta por associações de vítimas, sociedade civil, organismos internacionais, bancos multilaterais, fundações, setor privado e comunidades.

Contribuem para o reforço da agenda, promoção de compromissos, geração de conhecimento, financiamento de projetos e manutenção da proteção da vida no centro do debate público.

A articulação destas camadas permitirá consolidar uma agenda regional orientada para resultados, baseada em evidência e centrada na proteção da vida. O espaço ibero-americano de segurança rodoviária deve funcionar como um ecossistema de cooperação no qual as instituições decidem, o OISEVI e as redes técnicas geram conhecimento, a regulamentação oferece referências comuns, os territórios implementam e a sociedade acompanha, exige e participa.

1. Introdução e contexto regional

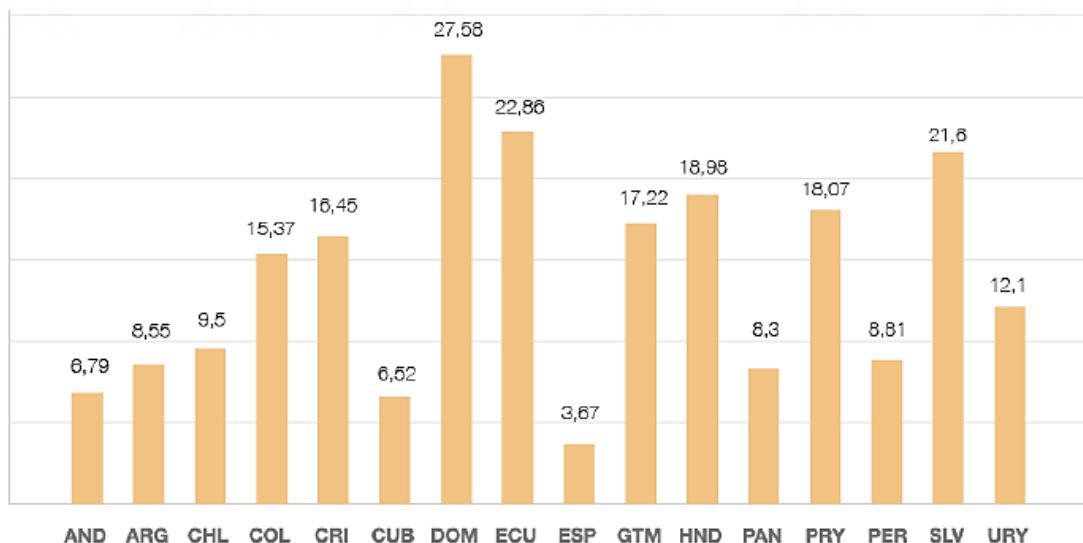
1.1. A segurança rodoviária como um desafio partilhado

A segurança rodoviária representa um desafio regional de saúde pública, desenvolvimento humano, coesão social e governança. Os sinistros rodoviários provocam mortes, lesões graves, incapacidade, perda de produtividade, custos sanitários, impactos familiares e pressão sobre as instituições públicas. O seu efeito não se limita ao âmbito da circulação: afeta a qualidade de vida, a equidade territorial, a mobilidade quotidiana, o acesso a oportunidades e a confiança na capacidade do Estado para prevenir danos evitáveis.

A dimensão económica da sinistralidade rodoviária acrescenta um argumento decisivo para colocar esta agenda entre as prioridades públicas da região. Nos países membros do OISEVI, as perdas atingiram 189.609 milhões de dólares em 2023, equivalentes a 3 % do PIB regional. Esta estimativa demonstra que a segurança rodoviária não é apenas uma obrigação ética e institucional, mas também um investimento social e económico com capacidade para reduzir custos evitáveis, libertar recursos públicos e melhorar o bem-estar coletivo.

Em 2024, a taxa regional de mortes por sinistros de trânsito situou-se em torno de 13,96 pessoas por cada 100.000 habitantes. O indicador revela uma marcada heterogeneidade entre os países: Equador, El Salvador, Honduras, Guatemala e Paraguai superam a média regional, enquanto Andorra, Argentina, Chile, Panamá e Peru registam níveis inferiores. Esta diferença confirma a necessidade de combinar uma agenda regional comum com respostas adaptadas às realidades nacionais.

Figura 1: Taxas de pessoas falecidas por cada 100.000 habitantes nos países da região ibero-americana, ano 2024.



Fonte: elaboração própria OISEVI

Motociclistas: um dos principais desafios regionais

O crescimento acelerado do parque de motociclos constitui um dos principais desafios de segurança rodoviária em muitos dos países ibero-americanos. O motociclo cumpre funções essenciais na mobilidade quotidiana, laboral e de acesso a oportunidades, mas também aumenta a exposição ao risco quando não existe uma política integral de proteção.

A proteção dos motociclistas exige uma atuação simultânea sobre infraestrutura, velocidades, cartas de condução, formação, uso de capacete certificado, fiscalização, condições laborais, controlo de fatores de risco e assistência pós-sinistro. A região deve promover uma agenda específica para motociclistas que combine prevenção, regulação, controlo e desenho seguro.

A cooperação ibero-americana pode acelerar a aprendizagem regional através de planos nacionais, partilha de dados, avaliação de medidas, normas de capacete, formação especializada, controlo efetivo e boas práticas sobre mobilidade laboral em motociclo.

Os países ibero-americanos apresentam realidades institucionais, normativas, sociais e territoriais diversas. No entanto, partilham desafios estruturais: elevada exposição de utilizadores vulneráveis, crescimento do parque de motociclos, diferenças em capacidades institucionais, necessidade de melhorar a qualidade e comparabilidade dos dados, dificuldades para controlar fatores de risco, fragilidades na coordenação intersetorial e necessidade de integrar a segurança rodoviária em políticas mais amplas de mobilidade, saúde e sustentabilidade.

A região também partilha uma oportunidade: conta com experiência acumulada de cooperação, espaços técnicos consolidados e uma base institucional que pode ser reforçada para fomentar um salto qualitativo. A cooperação ibero-americana permite a comparação de aprendizagens, a redução de assimetrias de capacidades, a aceleração da difusão de boas práticas e a construção de ferramentas comuns sem ignorar a diversidade nacional.

1.2. Evolução da cooperação ibero-americana

A cooperação ibero-americana em segurança rodoviária conta com uma trajetória que combina liderança política, diálogo técnico e construção institucional. Os Encontros Ibero-Americanos de Segurança Rodoviária, a criação do OISEVI e a implementação do Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária consolidaram uma agenda regional orientada para melhorar os dados, promover políticas integrais, fortalecer capacidades e articular atores públicos, privados, multilaterais e sociais.

O OISEVI constituiu um avanço decisivo porque dotou a região de uma infraestrutura técnica para a produção, recolha, comparação e análise de informação. O seu papel revela-se especialmente relevante numa matéria em que a qualidade da evidência determina a qualidade das decisões. A informação comparável permite identificar tendências, dar prioridade a intervenções, avaliar resultados e fortalecer a prestação de contas.

O Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária permitiu transformar redes prévias de cooperação num mecanismo mais estável. A sua abordagem integra dados, políticas públicas, fortalecimento institucional, participação social, criação ou consolidação de agências nacionais e atenção a fatores prioritários como a velocidade, os motociclistas e a fiscalização.

A construção do Quadro Estratégico Ibero-Americano de Mobilidade Segura 2030 deve apoiar-se nessa trajetória. Não parte do zero. Baseando-se em ativos institucionais existentes, procura dotá-los de uma orientação estratégica comum para 2030.

OISEVI: uma infraestrutura regional de conhecimento

O OISEVI constitui um dos principais ativos da cooperação ibero-americana em segurança rodoviária. A sua função excede a da recolha de dados: pode converter-se na plataforma regional de conhecimento, acompanhamento estratégico, metodologias comuns, indicadores comparáveis, análise técnica e apoio à tomada de decisões.

O fortalecimento do OISEVI deve permitir à região avançar para uma cultura de decisão baseada em evidência. Para esse efeito, deve consolidar normas de qualidade de dados, promover a integração de fontes, desenvolver ferramentas de visualização, apoiar relatórios regionais, facilitar a partilha de microdados e oferecer assistência técnica aos países.

O OISEVI pode ser, ainda, o suporte técnico do acompanhamento do Quadro Estratégico e dos instrumentos associados ao espaço ibero-americano de segurança rodoviária.

1.3. Contexto internacional e oportunidade estratégica

A Segunda Década de Ação pela Segurança Rodoviária 2021-2030 reforça a necessidade de reduzir, de forma substantiva, as mortes e lesões causadas por sinistros rodoviários através de abordagens integrais, sistémicas e baseadas em evidência. Este quadro internacional fomenta a adoção de políticas públicas orientadas para a melhoria da segurança de todos os utilizadores das vias, a promoção de uma mobilidade segura e acessível e o avanço para sistemas de transporte mais eficientes, inclusivos e sustentáveis.

Figura 2: Números de mortos e feridos por país em 2024



Fonte: elaboração própria OISEVI

A região deve interpretar este horizonte como uma oportunidade política. O período 2026-2030 pode transformar-se numa fase de aceleração para fortalecer instituições, melhorar sistemas de informação, consolidar capacidades locais, proteger utilizadores vulneráveis, impulsionar normas comuns e elevar a segurança rodoviária dentro da agenda ibero-americana.

A alteração dos padrões de mobilidade acrescenta urgência. O crescimento urbano, a expansão de áreas metropolitanas, o aumento do motociclo, a mobilidade laboral, a digitalização, as novas formas de distribuição e transporte, e o aumento das deslocações regionais obrigam a rever quadros regulamentares, sistemas de controlo, infraestruturas, cartas de condução, formação e mecanismos de proteção.

1.4. Para um espaço ibero-americano de segurança rodoviária

O presente Quadro Estratégico propõe evoluir para um espaço ibero-americano de segurança rodoviária entendido como um âmbito regional de cooperação, convergência normativa e técnica, partilha de conhecimento e desenvolvimento partilhado de capacidades. Este espaço deve ser flexível, progressivo e com respeito pelas competências nacionais.

A região pode partilhar metodologias, gerar indicadores comuns, fortalecer o OISEVI, promover normas mínimas de proteção, partilhar boas práticas, desenvolver assistência técnica, formar equipas nacionais e locais, desenvolver redes policiais e operacionais, e construir ferramentas de avaliação comparada. Do mesmo modo, pode avançar gradualmente para quadros comuns em âmbitos específicos, como as cartas de condução e as normas básicas relacionadas com os principais fatores de risco rodoviário, favorecendo uma maior segurança jurídica, a mobilidade internacional das pessoas, o reconhecimento mútuo de documentos e uma comunicação mais coerente e eficaz das políticas de segurança rodoviária.

A evolução para um espaço comum de segurança rodoviária reforçará os nossos vínculos económicos e culturais, irá melhorar a comunicação pública ao utilizar mensagens semelhantes em toda a região e facilitará a circulação e o cumprimento das normas quando os nossos concidadãos viajem para outros países. Da mesma forma, uma maior convergência normativa contribuirá para reduzir a complexidade regulamentar, facilitará o reconhecimento mútuo de cartas e autorizações, favorecerá a partilha de boas práticas e permitirá desenvolver campanhas de educação, sensibilização e fiscalização mais coerentes e eficazes no conjunto do espaço ibero-americano.

A consolidação deste espaço precisa de uma narrativa comum: A Ibero-América pode salvar vidas se atuar com maior coordenação, evidência, capacidade institucional e vontade política.

2. Visão e princípios do Quadro Estratégico

2.1. Uma visão centrada nas pessoas

O Quadro Estratégico Ibero-americano de Mobilidade Segura 2030 parte de uma visão: construir sistemas de mobilidade mais seguros, inclusivos e centrados nas pessoas. Esta visão reconhece que a mobilidade é essencial para o desenvolvimento económico, a integração territorial, o acesso a serviços, a educação, o emprego e a coesão social. No entanto, a mobilidade apenas pode ser considerada sustentável quando protege a vida.

A segurança rodoviária deve deixar de ser entendida como um componente acessório das políticas de transporte. Deve tornar-se num critério transversal de desenho, planeamento, regulação, investimento, fiscalização e avaliação. As decisões sobre infraestrutura, velocidades, cartas de condução, veículos, transporte público, mobilidade ativa, logística urbana, tecnologia e assistência sanitária devem incorporar desde a sua origem critérios de redução de riscos.

Uma mobilidade segura centrada nas pessoas reconhece as capacidades, limitações e vulnerabilidades humanas. As pessoas cometem erros; o sistema deve evitar que esses erros se traduzam em morte ou lesão grave. Por isso, a abordagem de sistema seguro revela-se essencial para ordenar a ação pública.

2.2. Sistema seguro e responsabilidade partilhada

A abordagem de sistema seguro altera a lógica tradicional da segurança rodoviária. Não atribui toda a responsabilidade ao comportamento individual, distribuindo antes responsabilidades entre quem desenha, regula, gere e utiliza o sistema de mobilidade.

Esta abordagem requer velocidades seguras, infraestrutura segura, veículos seguros, utilizadores seguros, fiscalização efetiva e assistência pós-sinistro adequada. Exige também instituições capazes de coordenar setores, atribuir recursos, analisar dados, avaliar impactos e sustentar políticas ao longo do tempo.

A região deve incorporar esta abordagem como referência comum. A sua aplicação será gradual e adaptada a cada contexto nacional, mas os seus princípios podem orientar a convergência técnica e a aprendizagem mútua.

2.3. A cooperação flexível como princípio operacional

O espaço ibero-americano de segurança rodoviária deve ser construído através de cooperação flexível. Os países não contam com as mesmas capacidades institucionais, orçamentais, tecnológicas nem normativas. A agenda regional deve reconhecer essas diferenças e oferecer mecanismos adaptáveis.

A cooperação flexível permite que os países avancem por etapas, participem em grupos temáticos de acordo com prioridades, recebam assistência técnica, partilhem experiências e adotem referências comuns de forma progressiva. Esta abordagem evita rigidez e aumenta a viabilidade política do Quadro.

2.4. Princípios orientadores

O Quadro deve ser orientado por sete princípios orientadores:

- **Proteção da vida.** A redução de mortes e lesões graves deve constituir o objetivo superior das políticas de mobilidade segura.
- **Sistema seguro.** As políticas devem atuar sobre o conjunto do sistema: infraestrutura, veículos, velocidades, comportamento humano, fiscalização e assistência pós-sinistro.
- **Cooperação ibero-americana.** A região deve aproveitar a partilha de conhecimento, a assistência técnica e as redes de cooperação como ferramentas de aceleração.
- **Fortalecimento institucional.** As políticas sustentáveis precisam de instituições com capacidades, mandato, liderança, recursos e sistemas de gestão.
- **Decisões baseadas em evidência.** A informação comparável e os indicadores regionais devem orientar o desenho, a implementação e a avaliação de políticas.
- **Inclusão e proteção de utilizadores vulneráveis.** Peões, ciclistas, motociclistas, crianças, pessoas idosas, pessoas com deficiência e grupos com maior exposição requerem atenção prioritária.
- **Integração intersetorial.** A segurança rodoviária deve estar integrada nas agendas de saúde pública, mobilidade, sustentabilidade, planeamento urbano, educação, trabalho e desenvolvimento territorial.

3. Eixos estratégicos

O Quadro Estratégico estrutura-se em cinco eixos orientados para transformar a cooperação regional em resultados concretos. Cada eixo combina uma dimensão política, técnica e institucional, e pode desenvolver-se através de linhas de trabalho, grupos regionais, projetos-piloto, ferramentas metodológicas e relatórios de acompanhamento.

Eixo 1. Governança, fortalecimento institucional e cooperação regional

Diagnóstico

A segurança rodoviária exige instituições sólidas. Sem uma autoridade com mandato claro, capacidade técnica, legitimidade política, recursos e coordenação intersetorial, as políticas tendem a fragmentar-se. Na região persistem diferenças importantes em termos de capacidades institucionais, sistemas de gestão, coordenação entre níveis de governo, continuidade de planos, disponibilidade de dados e mecanismos de avaliação.

A governança da segurança rodoviária deve articular ministérios, agências nacionais, governos locais, autoridades de trânsito, saúde, transporte, educação, infraestrutura, polícia, justiça, sociedade civil e setor privado. A complexidade do problema exige uma resposta institucional coordenada.

A experiência internacional demonstra que os países com melhores resultados em segurança rodoviária dispõem de organismos líderes com capacidade efetiva para coordenar os diferentes atores envolvidos, impulsionar reformas legislativas e normativas, gerir informação estratégica, promover políticas baseadas em evidência e assegurar a continuidade das atuações. Reforçar estas capacidades institucionais constitui uma condição necessária para avançar rumo a sistemas de mobilidade mais seguros.

Objetivo estratégico

Fortalecer as capacidades institucionais e os mecanismos de cooperação regional para melhorar o desenho, a implementação, o acompanhamento e a avaliação de políticas públicas de segurança rodoviária e mobilidade segura.

Linhas de ação

- Promover o reforço das agências nacionais de trânsito e segurança rodoviária ou das unidades administrativas equivalentes como organismos líderes da política pública de segurança rodoviária.
- Impulsionar modelos institucionais que assegurem capacidade de coordenação intersetorial, disponibilidade de recursos financeiros suficientes e estabilidade técnica e organizacional.
- Promover o acesso a registos administrativos e sistemas de informação que permitam conceber, implementar e avaliar políticas baseadas em evidência.

- Reforçar as capacidades para a elaboração e proposta de reformas legislativas e normativas relacionadas com a segurança rodoviária.
- Impulsionar a profissionalização das equipas técnicas através de programas de formação, especialização e cooperação técnica regional.
- Favorecer a partilha de experiências regulamentares e operacionais.
- Consolidar redes regionais de autoridades e especialistas.

Resultados esperados

O eixo deve contribuir para o reforço das agências nacionais responsáveis pela segurança rodoviária e dos mecanismos de governança pública associados. Procura-se ajudar os países a avançar rumo a instituições com maior capacidade de coordenação, recursos financeiros mais estáveis, melhor acesso à informação, maiores capacidades normativas e equipas técnicas especializadas.

Do mesmo modo, o eixo deve favorecer redes técnicas regionais mais ativas e identificar e partilhar práticas que permitam dispor de planos nacionais melhor coordenados, autoridades mais bem preparadas e mecanismos de assistência técnica e cooperação entre países mais sólidos e permanentes.

Estratégias e planos nacionais de segurança rodoviária

A maioria dos países participantes dispõe de estratégias nacionais de segurança rodoviária alinhadas com os objetivos da Década de Ação pela Segurança Rodoviária 2021-2030.

Todos contam com uma visão nacional nesta matéria, 93 % têm uma estratégia vigente e objetivos de redução de mortes, 73 % incorporam metas de redução de feridos e 87 % publicam a sua estratégia. As prioridades mais habituais centram-se na proteção de utilizadores vulneráveis, na redução de vítimas mortais e feridos graves, na aplicação de abordagens de Visão Zero ou Sistema Seguro, no controlo da velocidade e do álcool, na melhoria da infraestrutura crítica, na educação rodoviária e na coordenação interinstitucional.

No entanto, continuam a verificar-se desafios comuns relacionados com a integração e manutenção de sistemas de informação fiáveis, o acompanhamento efetivo dos KPI, o financiamento sustentado dos programas, a medição do impacto real das intervenções e a colaboração com governos subnacionais e setor privado.

Eixo 2. Dados, conhecimento e cooperação técnica regional

Diagnóstico

A disponibilidade de dados fiáveis, oportunos e comparáveis constitui uma condição essencial para desenhar políticas efetivas. Sem informação adequada, os países não conseguem identificar com precisão grupos de risco, avaliar intervenções, comparar resultados nem orientar recursos.

A região avançou na recolha de informação, mas ainda se verificam lacunas: diferenças em definições, sub-registo, integração limitada entre fontes policiais e de saúde, fragilidades na medição de feridos graves, ausência de indicadores de desempenho, baixa interoperabilidade e capacidades desiguais de análise.

Neste eixo, o Índice Ibero-americano de Mobilidade Segura deve ser entendido como uma ferramenta estratégica de diálogo, priorização e acompanhamento. A sua função não é substituir os sistemas nacionais de informação nem funcionar como instrumento de gestão diária, mas ordenar uma conversa regional sobre capacidades, lacunas e oportunidades de ação. Inspirado em lógicas comparativas de desenvolvimento, o Índice pode ajudar a converter a evidência em orientação política, investimento público e cooperação técnica.

Objetivo estratégico

Fortalecer os sistemas nacionais e regionais de informação, conhecimento e avaliação através de metodologias comuns, indicadores comparáveis, integração de fontes e cooperação técnica.

Linhas de ação

- Desenvolver metodologias regionais comuns para mortos e feridos graves.
- Documentar modelos de integração de fontes policiais, sanitárias, forenses e seguradoras, quando aplicável.
- Desenvolver indicadores-chave de desempenho sobre velocidade, capacete, cinto, álcool, drogas, distrações, infraestrutura, veículos e assistência pós-sinistro.
- Promover sistemas de microdados e interoperabilidade.
- Consolidar relatórios regionais periódicos.
- Criar ferramentas digitais de visualização e análise.
- Desenvolver capacidades técnicas em estatística, análise de dados e avaliação de políticas.

Resultados esperados

O eixo deve produzir melhor informação, metodologias partilhadas, diagnósticos mais precisos, capacidade analítica regional e um acompanhamento mais robusto do Quadro Estratégico.

Em direção a metodologias comuns de feridos graves

A medição de feridos graves representa um dos principais desafios técnicos da região. As diferenças de definição, registo e integração de fontes dificultam a comparação e limitam a capacidade de desenhar políticas orientadas à redução das lesões de elevada gravidade.

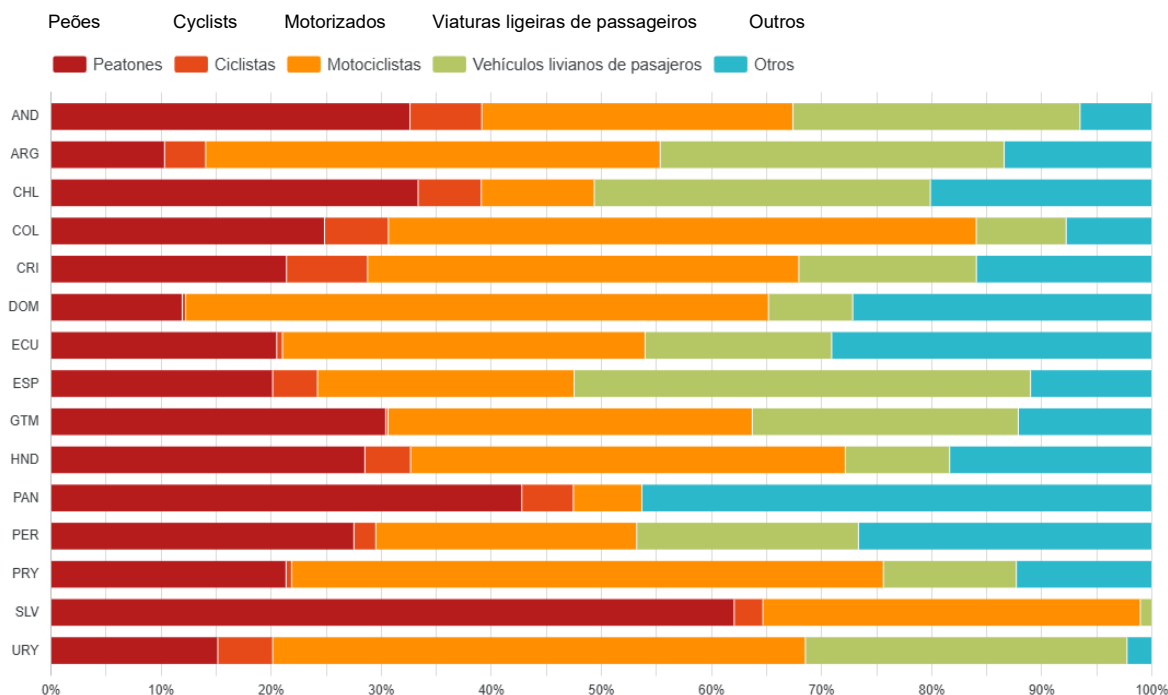
Uma metodologia regional comum deve combinar critérios clínicos, operacionais e estatísticos, e facilitar a integração entre registos policiais, sanitários e forenses. Este avanço permitiria dimensionar melhor o impacto real da sinistralidade e orientar recursos para prevenção, assistência e reabilitação.

Eixo 3. Sistema seguro, utilizadores vulneráveis e assistência integral às vítimas

Diagnóstico

Os utilizadores vulneráveis concentram uma proporção substantiva da sinistralidade grave na região. Peões, ciclistas e motociclistas têm menos proteção física e sofrem consequências mais severas perante um sinistro.

Figura 3: Proporção de pessoas falecidas por tipo de utilizador para os países da região ibero-americana. Ano 2024



Fonte: elaboração própria OISEVI

A leitura da figura anterior evidencia diferenças relevantes entre países, mas confirma um padrão regional: os utilizadores vulneráveis concentram uma parte substantiva da mortalidade rodoviária. Em vários países, os motociclistas representam uma proporção especialmente elevada das vítimas, sendo que, em ambientes urbanos, os peões enfrentam riscos associados à velocidade, infraestrutura deficiente, travessias inseguras e baixa prioridade no desenho rodoviário.

A abordagem de sistema seguro exige proteger de forma prioritária quem tem maior exposição e vulnerabilidade. Exige também a melhoria da assistência pós-sinistro, a reabilitação e o apoio às vítimas e famílias.

Objetivo estratégico

Promover políticas de sistema seguro orientadas a proteger utilizadores vulneráveis, reduzir a gravidade dos sinistros, fortalecer infraestrutura e velocidades seguras, e melhorar a assistência integral às vítimas.

Linhas de ação

- Desenvolver uma estratégia regional de proteção dos motociclistas.
- Promover políticas de segurança pedonal e ciclista.
- Promover guias de infraestrutura segura e desenho rodoviário orientado para a redução de riscos, bem como auditorias e inspeções de segurança rodoviária.
- Fortalecer políticas de velocidade segura, especialmente em ambientes urbanos.
- Promover guias de assistência pré-hospitalar, hospitalar, reabilitação e apoio psicossocial.
- Integrar as associações de vítimas na definição e avaliação de políticas.
- Desenvolver ferramentas regionais de gestão do risco rodoviário.

Resultados esperados

O eixo deve produzir políticas mais focadas nos utilizadores vulneráveis, melhores capacidades para gerir velocidades e infraestrutura, maior coordenação com a saúde e uma assistência mais integral às vítimas.

Utilizadores vulneráveis nos países ibero-americanos

Os utilizadores vulneráveis devem constituir o centro da agenda ibero-americana. A sua proteção exige intervenções específicas e uma transformação de prioridades no desenho do sistema rodoviário. A segurança de peões, ciclistas e motociclistas não pode depender exclusivamente de campanhas educativas; requer infraestrutura segura, velocidades compatíveis com a vida, fiscalização efetiva, equipamento de proteção, dados específicos e coordenação institucional.

A região deve avançar para uma leitura mais fina da vulnerabilidade rodoviária, considerando idade, género, território, tipo de deslocação, exposição laboral e acesso desigual a infraestrutura segura e transporte público de qualidade.

Eixo 4. Cultura de mobilidade segura e cumprimento efetivo da norma

Diagnóstico

A cultura de mobilidade segura combina valores, comportamentos, normas sociais, perceção de risco e confiança nas instituições. No entanto, a cultura não se transforma apenas com mensagens. Exige coerência entre educação, comunicação, infraestrutura, regulação e cumprimento efetivo da norma.

Fatores de risco como excesso de velocidade, álcool, drogas, distrações, falta de utilização de capacete, de cinto e a falta de sistemas de retenção infantil continuam a gerar um impacto significativo. A região precisa de fortalecer a capacidade de fiscalização, melhorar a qualidade das campanhas, usar evidência comportamental e consolidar redes operacionais.

A harmonização normativa dos principais fatores de risco deve ocupar um lugar central neste eixo. Contar com quadros legais e técnicos convergentes sobre álcool, capacete, cinto de segurança, telemóvel e outras tecnologias, sistemas de retenção infantil e velocidade facilita a ação pública, aumenta a perceção de risco, reduz resistências sociais perante a atualização normativa e oferece aos países referências comuns para reforçar o cumprimento efetivo.

Objetivo estratégico

Promover uma cultura de mobilidade segura centrada na proteção da vida e fortalecer o cumprimento efetivo das normas de circulação.

Linhas de ação

- Desenvolver campanhas regionais e nacionais baseadas em evidência.
- Fortalecer a educação rodoviária em ambientes escolares, laborais e comunitários.
- Promover a fiscalização efetiva de velocidade, álcool, drogas, capacete, cinto, SRI e distrações.
- Promover boas práticas em tecnologias de controlo e sistemas de gestão de infrações.
- Consolidar a Rede Ibero-americana de Polícias de Trânsito, como fórum de cooperação policial e formação especializada.
- Promover mecanismos de governança adequados entre autoridades nacionais de trânsito e segurança rodoviária e polícias de trânsito.
- Promover uma narrativa regional de corresponsabilidade e proteção da vida.

Resultados esperados

O eixo deve fortalecer a legitimidade social das normas, aumentar a capacidade de fiscalização, melhorar a prevenção de condutas de risco e promover mudanças sustentadas nos comportamentos.

Boas práticas ibero-americanas de fiscalização e prevenção

A cooperação regional permite identificar e adaptar boas práticas em fiscalização de velocidade, álcool e drogas, utilização de capacete, cinto de segurança, sistemas de retenção infantil e prevenção de distrações. A partilha entre as autoridades pode acelerar a adoção de medidas efetivas e evitar erros de implementação.

Um banco ibero-americano de boas práticas deveria documentar o problema em questão, o desenho da intervenção, os recursos necessários, as condições de aplicação, os resultados obtidos e as lições aprendidas.

Eixo 5. Integração com saúde pública, mobilidade e sustentabilidade

Diagnóstico

A segurança rodoviária é uma política pública transversal. A sua integração com a saúde pública, a mobilidade sustentável, o planeamento urbano, a educação, o trabalho, o ambiente e o desenvolvimento territorial permite abordar as causas estruturais e não apenas as consequências imediatas.

Os sinistros rodoviários geram impacto sanitário, social e económico. Afetam sistemas de emergência, hospitais, reabilitação, segurança social, produtividade e bem-estar familiar. Ao mesmo tempo, as decisões sobre cidade, transporte público, mobilidade ativa, logística e ordenamento territorial determinam níveis de exposição ao risco.

Objetivo estratégico

Integrar progressivamente a segurança rodoviária em políticas de saúde pública, mobilidade, sustentabilidade e desenvolvimento territorial através de coordenação intersectorial e abordagens centradas nas pessoas.

Linhas de ação

Promover o papel das agências de trânsito e segurança rodoviária como impulsionadoras da incorporação de critérios de segurança rodoviária noutras políticas nacionais:

- Incorporar a segurança rodoviária em estratégias sanitárias e de prevenção de lesões.
- Integrar dados sanitários nos sistemas de informação rodoviária.
- Promover transporte público seguro e acessível.
- Fortalecer a segurança nas políticas de mobilidade ativa.
- Incorporar critérios de segurança rodoviária em planeamento urbano e projetos de infraestrutura.
- Desenvolver capacidades locais e metropolitanas.
- Impulsionar cooperação com redes de cidades e organismos especializados.
- Promover abordagens de equidade, género, deficiência e ciclo de vida.

Resultados esperados

O eixo deve fortalecer a coordenação intersectorial, melhorar a incorporação da segurança rodoviária em políticas urbanas e sanitárias e ampliar a visão da mobilidade segura como componente de desenvolvimento sustentável.

Integração da segurança rodoviária noutras políticas

A segurança rodoviária deve estar integrada de forma progressiva nas políticas de saúde pública, mobilidade, sustentabilidade e desenvolvimento territorial. Esta integração permite abordar as causas estruturais da sinistralidade, reduzir os seus impactos sanitários, sociais e económicos, e orientar as decisões sobre cidade, transporte, mobilidade ativa e infraestrutura para a proteção da vida.

Para esse efeito, torna-se necessário reforçar a coordenação intersectorial, incorporar dados sanitários nos sistemas de informação rodoviária, promover transporte público e mobilidade ativa seguros, desenvolver capacidades locais e metropolitanas, e aplicar abordagens de equidade, género, deficiência e ciclo de vida.

4. Instrumentos que estruturam o espaço ibero-americano de segurança rodoviária

A visão regional requer instrumentos concretos. O espaço ibero-americano de segurança rodoviária deve apoiar-se em ferramentas que permitam produzir conhecimento, orientar decisões, fortalecer capacidades, comparar avanços e facilitar a cooperação técnica.

4.1. O OISEVI como plataforma regional de conhecimento e acompanhamento

O OISEVI, integrado no Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária, deve consolidar-se como o pilar técnico deste Quadro Estratégico. A sua missão inclui a recolha e a harmonização de dados, o desenvolvimento de metodologias comuns e indicadores regionais, a realização de análises comparadas e relatórios periódicos, o apoio aos países no acompanhamento do Quadro.

Para cumprir este papel, o OISEVI precisa de fortalecer as suas capacidades técnicas, melhorar a qualidade dos dados recebidos, facilitar a interoperabilidade, promover calendários de reporte e desenvolver produtos de conhecimento úteis para os responsáveis pela tomada de decisões.

4.2. Sistema regional de indicadores e KPI

A região deve desenvolver um sistema de indicadores que combine resultados finais, exposição, desempenho e capacidades institucionais. Não é suficiente medir os mortos. É necessário medir também fatores que antecipam o risco e permitem avaliar políticas.

Indicadores-chave de desempenho

Os indicadores-chave de desempenho permitem avaliar o cumprimento das normas de circulação, o nível de segurança de veículos e infraestruturas, e a rapidez da assistência posterior ao sinistro. Existe consenso político e técnico sobre os oito principais indicadores:

- Velocidade.
- Álcool e outras drogas.
- Uso de capacete.
- Uso de cinto e sistemas de retenção infantil.
- Uso de telemóvel e outras distrações.
- Segurança da infraestrutura.
- Segurança de veículos.
- Assistência pós-sinistro.

Dentro deste quadro estratégico, serão promovidas metodologias comuns de determinação destes indicadores, e serão elaborados painéis de controlo regionais com os dados disponíveis.

4.3. Metodologias comuns

As metodologias comuns devem dar prioridade à medição de mortos, feridos graves e fatores de risco. Devem também incluir glossários, dicionários de variáveis, critérios de qualidade, processos de validação, integração de fontes e protocolos de comunicação de dados.

O desenvolvimento metodológico deve ser progressivo. Pode começar com um grupo de países-piloto, avançar através de validação técnica e ser gradualmente alargado ao conjunto do espaço ibero-americano.

4.4. Índice Ibero-americano de Mobilidade Segura

O Índice Ibero-americano de Mobilidade Segura foi proposto pelas principais entidades da sociedade civil ibero-americana, como um dos instrumentos centrais do espaço regional. O seu valor não reside apenas na produção de uma medição agregada, mas na criação de um diálogo estruturado sobre as condições que permitem prevenir mortes e lesões graves. Deve servir para identificar lacunas, ordenar prioridades, orientar investimentos, mobilizar cooperação técnica e comunicar avanços de forma compreensível para decisores, instituições, sociedade civil e cidadãos.

O Índice Ibero-Americano de Mobilidade Segura foi reconhecido pelas Diretoras e Diretores das Agências de Trânsito e Segurança Rodoviária dos países ibero-americanos como uma referência estratégica para o acompanhamento das capacidades, políticas e resultados em matéria de mobilidade segura. As onze dimensões propostas pelas entidades da sociedade civil constituem um quadro de referência útil para orientar o diálogo regional, identificar prioridades de ação e avaliar os avanços alcançados rumo à construção de um espaço ibero-americano de segurança rodoviária.

Inspirado no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o Índice Ibero-americano de Mobilidade Segura deve adaptar-se à realidade da segurança rodoviária e às prioridades institucionais da região. Não deve ser concebido como um instrumento de gestão diária nem como uma classificação sancionatória, mas como um instrumento para o diálogo e para transmitir mensagens-chave sobre diversas áreas prioritárias de trabalho. A sua função principal deve ser estratégica: medir para recuperar a esperança, gerar debate público informado, apresentar oportunidades de ação e reforçar a prestação de contas.

A narrativa associada ao Índice deve ser clara: a mobilidade segura é uma política de vida, saúde, dignidade, produtividade e bem-estar coletivo. Investir em segurança rodoviária reduz a carga sanitária, evita custos recorrentes, melhora a eficiência da despesa pública, protege as vítimas, fortalece a competitividade de setores com um uso intensivo da mobilidade e contribui para sociedades mais justas e resilientes.

O Índice deve medir resultados, mas também condições de possibilidade. Não é suficiente saber quantas pessoas morrem; é necessário avaliar se os países contam com instituições, normas, dados, fiscalização, assistência às vítimas, infraestrutura, veículos e capacidades suficientes para reduzir o risco de forma sustentada.

O seu desenho deve evitar incentivos perversos. Deve valorizar o progresso, a transparência, a qualidade da informação e a melhoria institucional. Deve também permitir que cada país receba uma leitura útil dos seus pontos fortes e áreas de melhoria, sem converter a comparação regional num mecanismo de assinalamento político.

O OISEVI deve desempenhar um papel técnico central no desenvolvimento do Índice. A sua função pode incluir a validação metodológica, a recolha de informação, a coordenação com os países, a elaboração de relatórios regionais e o acompanhamento de avanços. O Índice, bem desenhado, pode converter-se numa ferramenta de cooperação, aprendizagem mútua e mobilização de recursos.

Índice Ibero-americano de Mobilidade Segura

O índice encontra-se apresentado no documento “Recuperar a esperança por uma mobilidade segura, sustentável e inclusiva no trânsito: uma nova narrativa e Índice Ibero-Americano de Mobilidade Segura (IIMS)”, elaborado pelas principais entidades da sociedade civil ibero-americana a pedido da Secretaria-Geral Ibero-Americana (SEGIB), e após um amplo processo de reflexão e diálogo regional.

As onze dimensões incluídas na proposta foram reconhecidas pelas Diretoras e Diretores das Agências de Trânsito e Segurança Rodoviária como representativas das principais áreas em que os países ibero-americanos devem concentrar os seus esforços para avançar para sistemas de mobilidade mais seguros, sustentáveis e inclusivos:

- Taxas de mortalidade e evolução da sinistralidade.
- Assistência integral às vítimas e existência de sistemas de apoio.
- Seguro obrigatório e mecanismos de compensação.
- Ministérios Públicos especializados e tipificação de crimes contra a segurança rodoviária.
- Formação de condutores.
- Velocidades seguras.
- Segurança rodoviária laboral.
- Segurança de veículos novos e em circulação.
- Infraestruturas seguras.
- Fiscalização efetiva.
- Qualidade dos dados e capacidade institucional.

Dentro deste quadro estratégico, serão desenvolvidas e aperfeiçoadas as metodologias necessárias para a aplicação do Índice Ibero-Americano de Mobilidade Segura, tendo por base as onze dimensões reconhecidas pelas autoridades nacionais de trânsito e segurança rodoviária.

O OISEVI irá promover a aplicação progressiva do índice nos países da região e irá elaborar, para efeitos de cada Cimeira Ibero-Americana, um relatório de progresso que permita avaliar a evolução de cada dimensão, identificar boas práticas, detetar áreas de melhoria e reforçar a prestação de contas regional em matéria de mobilidade segura.

4.5. Harmonização progressiva de cartas de condução

A harmonização progressiva das cartas de condução constitui um dos projetos mais concretos e visíveis do espaço ibero-americano de segurança rodoviária. Numa região com mobilidade crescente de pessoas, trabalhadores, mercadorias, operadores de transporte e serviços transfronteiriços, a carta de condução não pode ser entendida apenas como um documento administrativo nacional. Deve ser concebida como uma peça de segurança rodoviária, confiança documental, interoperabilidade institucional e integração regional.

O projeto de harmonização deve partir de um alcance realista. Numa primeira fase, a convergência pode centrar-se em duas dimensões estratégicas: a nomenclatura de cartas de condução e o formato documental. A primeira procura que as denominações das categorias que habilitam à condução de diferentes tipos de veículos sejam homologáveis entre países. A segunda visa que o documento físico ou digital que comprova a obtenção da carta seja equiparável, verificável e reconhecível no conjunto da região.

Esta abordagem permite um avanço sem exigir uma reforma simultânea e integral de todos os sistemas nacionais de obtenção e gestão da carta de condução. A harmonização de nomenclaturas facilitaria a leitura comparada de cartas, reduziria incertezas sobre quais veículos pode uma pessoa conduzir em cada país e melhoraria a capacidade de fiscalização. A homologação de formatos contribuiria para reduzir a falsificação documental, melhorar a fiscalização em fronteiras e facilitar a verificação por parte de autoridades nacionais, locais e transfronteiriças; mas, sobretudo, reforçaria perante os nossos concidadãos a imagem de um projeto comum para reduzir os enormes encargos sociais da sinistralidade rodoviária.

A harmonização de cartas pode trazer benefícios a vários níveis. Em matéria de segurança rodoviária, melhora a capacidade de identificar categorias e controlar habilitações. Em matéria documental, dificulta a falsificação e facilita a rastreabilidade. Em matéria económica, reduz fricções para transporte, logística e mobilidade laboral. Em matéria institucional, fortalece a cooperação entre autoridades de trânsito, corpos de controlo, administrações nacionais e organismos regionais.

Para avançar com viabilidade política, o processo deve desenvolver-se por etapas:

1. Diagnóstico comparado de categorias, formatos e autoridades responsáveis.
2. Proposta regional de nomenclatura homologável.
3. Recomendações sobre o formato documental físico e digital.
4. Identificação de elementos mínimos de segurança documental.
5. Validação técnica pelos países.
6. Definição de um roteiro para futuras fases de convergência.
7. Acompanhamento regional de avanços através do OISEVI e do Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária.

Este projeto pode funcionar como uma prova de maturidade do espaço ibero-americano de segurança rodoviária: uma iniciativa delimitada, útil e viável que converte a cooperação regional numa ferramenta concreta ao serviço da segurança, da confiança e da integração.

Em direção à harmonização progressiva de cartas de condução

Os responsáveis nacionais de trânsito e segurança rodoviária assinaram, em 2009, a Carta Ibero-Americana de Cartas de Condução, na qual era recolhida a convergência para categorias comuns de cartas. Foram registados avanços na aplicação da Carta, mas persistem diferenças importantes entre as cartas que em cada país permitem conduzir cada tipo de veículo. Avançar para um quadro comum de cartas promoveria os acordos bilaterais de convalidação, facilitaria a circulação de pessoas e mercadorias e serviria de guia nos países onde existem múltiplas autoridades emissoras de cartas.

O Programa Ibero-Americano já desenvolveu uma primeira proposta de referência para a harmonização das cartas de condução. Nos próximos anos, serão desenvolvidos os trabalhos técnicos necessários para apoiar os países na sua implementação e acompanhamento.

4.6. Modelo ibero-americano de harmonização normativa de fatores de risco

A convergência normativa sobre os principais fatores de risco constitui uma condição fundamental para consolidar um espaço ibero-americano de segurança rodoviária. A região partilha problemas estruturais associados a velocidade insegura, consumo de álcool, uso insuficiente ou incorreto do capacete, falta de uso do cinto de segurança e sistemas de retenção infantil, e distrações associadas ao telemóvel e outras tecnologias.

O modelo ibero-americano de harmonização normativa deve centrar-se inicialmente em seis fatores prioritários:

- Álcool.
- Capacete.
- Cinto de segurança.
- Telemóvel e outras tecnologias.
- Sistemas de retenção infantil.
- Velocidade.

O seu propósito é oferecer um modelo de normas legais e técnicas que facilite a sua incorporação progressiva na região. A harmonização deve proporcionar referências comuns para decisores, legisladores, operadores de segurança rodoviária, técnicos, associações, sociedade civil e autoridades responsáveis pela fiscalização.

A norma é necessária, mas não suficiente. A aprovação de quadros legais alinhados com boas práticas internacionais não reduz, por si só, a sinistralidade. A eficácia normativa depende de um ciclo completo: regulação, desenvolvimento regulamentar, normas técnicas, protocolos, fiscalização, sanção, execução das sanções, comunicação, avaliação e

reinvestimento. Uma norma tecnicamente correta, mas sem controlo suficiente, produz efeitos limitados. Uma fiscalização intensa sem quadro legal claro pode gerar arbitrariedade ou perda de legitimidade. Uma sanção prevista mas não aplicada debilita a credibilidade do sistema.

Por isso, a harmonização normativa deve ser acompanhada de aplicação inteligente, procedimento sancionatório eficiente, garantias institucionais, formação de agentes, protocolos únicos de atuação, fiscalização baseada em dados e comunicação pública orientada para aumentar a percepção de risco.

A arquitetura normativa deve contemplar diferentes níveis:

- Leis nacionais, provinciais ou locais, de acordo com a estrutura institucional de cada país.
- Códigos penais e normas administrativas quando aplicável.
- Regulamentos de desenvolvimento.
- Normas técnicas obrigatórias.
- Protocolos operacionais e administrativos.
- Sistemas sancionatórios claros, proporcionais e efetivos.
- Mecanismos de controlo com garantias para os cidadãos.
- Indicadores de cumprimento e avaliação.

A metodologia regional de harmonização normativa deve incluir:

1. Base técnica internacional a partir de recomendações da OMS, OPS e boas práticas legais.
2. Recolha e análise de legislação e normas técnicas dos países.
3. Elaboração de uma proposta modelo para os seis fatores de risco.
4. Definição de indicadores de cumprimento legal e técnico.
5. Validação da proposta pelos países.
6. Autoavaliação nacional, confrontando a legislação em vigor com os indicadores acordados.
7. Relatório regional de lacunas, avanços e prioridades.
8. Acompanhamento pelo OISEVI como plataforma técnica regional.

A harmonização normativa deve ser articulada com o Índice Ibero-americano de Mobilidade Segura. Os indicadores normativos podem alimentar a medição regional e permitir uma leitura comparada sobre a existência, qualidade e aplicação de quadros legais. Por seu turno, o Índice pode dar visibilidade aos avanços e reforçar a pressão positiva para atualizar normas, melhorar a fiscalização e consolidar padrões comuns de proteção.

Este instrumento oferece uma oportunidade política de elevado valor. Muitas medidas normativas têm custos relativamente baixos e efeitos potencialmente elevados se forem aplicadas de forma inteligente. A região pode avançar para quadros legais e técnicos que aumentem a percepção de risco, reduzam a impunidade, facilitem o trabalho dos operadores e protejam a vida das pessoas.

Convergência normativa e padrões comuns de proteção

Avançar para um espaço comum de segurança rodoviária reforçará os nossos vínculos económicos e culturais, melhorará a comunicação pública ao utilizar mensagens semelhantes em toda a região e facilitará a circulação e o cumprimento das normas quando os nossos concidadãos viajem para outros países.

O Programa Ibero-Americano já desenvolveu uma primeira proposta de referência para a harmonização normativa dos principais fatores de risco. Nos próximos anos, serão desenvolvidos os trabalhos técnicos necessários para apoiar os países na sua implementação e acompanhamento.

4.7. Banco ibero-americano de boas práticas

O Quadro deve criar um repositório de experiências documentadas. Este banco deve superar a lógica de simples compilação de casos e organizar evidência útil: problema, contexto, intervenção, custos aproximados, atores responsáveis, resultados, condições de replicabilidade e riscos de implementação.

O banco deve incorporar boas práticas sobre cartas de condução, harmonização normativa, fiscalização, assistência às vítimas, segurança dos motociclistas, velocidade, infraestrutura segura, segurança rodoviária laboral, comunicação pública e gestão de dados. O seu valor irá residir em facilitar que os países não apenas conheçam experiências, mas possam adaptá-las às suas capacidades institucionais e normativas.

O banco ficará alojado na página web do Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária/OISEVI (oisevi.org).

4.8. Redes regionais e grupos técnicos

O ecossistema regional deve funcionar através de grupos técnicos temáticos. Uma primeira proposta de grupos inclui os seguintes âmbitos:

- Dados e OISEVI.
- Motociclistas.
- Cartas de condução.
- Harmonização normativa de fatores de risco.
- Fiscalização.
- IIMS e indicadores.

Cada grupo deve ter mandato, plano de trabalho, produtos esperados e calendário de resultados. Os grupos sobre cartas de condução, IIMS e harmonização normativa devem ser considerados prioritários pela sua capacidade para traduzir o Quadro em instrumentos regionais concretos.

4.9. Programa regional de formação

A sustentabilidade do Quadro depende de capacidades humanas. O Programa deve promover a formação para autoridades, técnicos, equipas de dados, polícias de trânsito, urbanistas, responsáveis de comunicação, gestores de saúde e equipas locais.

A formação deve combinar cursos virtuais, workshops presenciais, comunidades de prática, assistência técnica entre pares e módulos especializados.

Os novos instrumentos regionais exigem capacidades específicas. A harmonização de cartas requer formação em categorias, equivalências, verificação documental e controlo. O IIMS exige capacidades em indicadores, qualidade de dados, interpretação de resultados e uso estratégico da informação. A harmonização normativa requer formação jurídica, técnica e operacional para passar da norma ao cumprimento efetivo.

5. Governança e implementação

5.1. Governança do Quadro

O Quadro Estratégico deve estar apoiado numa governança clara, leve e orientada para resultados. O Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária/OISEVI deve atuar como principal instrumento de implementação regional, em coordenação com as autoridades nacionais responsáveis.

A governança deve respeitar as competências nacionais e facilitar a cooperação entre países. Deve organizar prioridades, evitar duplicações, mobilizar conhecimento, promover assistência técnica, promover projetos regionais e sustentar o acompanhamento do horizonte 2030.

5.2. Papel do Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária

O Programa deve cumprir cinco funções principais:

1. **Função estratégica:** orientar a implementação do Quadro e definir prioridades anuais.
2. **Função técnica:** promover ferramentas comuns, metodologias, grupos de trabalho e assistência especializada.
3. **Função institucional:** fortalecer capacidades nacionais e favorecer a coordenação intersetorial.
4. **Função de acompanhamento:** impulsionar relatórios periódicos, indicadores e avaliação de avanços.
5. **Função de alianças:** articular cooperação com organismos internacionais, bancos multilaterais, sociedade civil, academia e setor privado.

5.3. Papel do OISEVI

O Observatório Ibero-Americano de Segurança Rodoviária (OISEVI), integrado no Programa Ibero-Americano, deve atuar como suporte técnico de conhecimento, dados e acompanhamento. O seu fortalecimento deve constituir uma prioridade operacional do Quadro. Sem uma plataforma sólida de informação, a região não poderá avaliar avanços nem orientar decisões baseadas em evidência.

5.4. Cooperação flexível e assistência técnica entre pares

A cooperação flexível deve combinar os instrumentos regionais com o apoio direto a países. A assistência técnica entre pares pode permitir que países com experiência em determinados âmbitos acompanhem outros que enfrentam desafios semelhantes.

Este mecanismo pode ser aplicado a dados, cartas de condução, fiscalização, motociclistas, planos nacionais, sistemas de indicadores, assistência pós-sinistro e políticas locais.

5.5. Acompanhamento, relatórios e prestação de contas

O Quadro deve estabelecer um ciclo de acompanhamento anual ou bienal. Este ciclo deve incluir:

- Recolha e validação de dados.
- Relatório regional de avanços.
- Avaliação de linhas de trabalho.
- Identificação de boas práticas.
- Recomendações técnicas.
- Apresentação política perante instâncias ibero-americanas.
- Atualização do plano de trabalho.

Os relatórios devem servir para aprender e ajustar políticas, não apenas para informar sobre atividades.

Os três produtos centrais de acompanhamento são:

- Relatório Ibero-Americano de Segurança Rodoviária, publicado anualmente.
- Site com plataforma de dados e banco de boas práticas.
- Relatório bienal de progresso, por ocasião de cada Cimeira Ibero-Americana.

5.6. Alianças estratégicas

A segurança rodoviária requer alianças sólidas e sustentadas ao longo do tempo. O Quadro deve consolidar a cooperação com organismos internacionais, bancos multilaterais de desenvolvimento, entidades académicas, fundações, redes de cidades, associações de vítimas e organizações da sociedade civil.

Em concreto, será promovida uma colaboração estreita com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), reconhecendo o seu papel de liderança técnica no domínio da segurança rodoviária e da saúde pública. Neste contexto, o Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária/OISEVI pretende consolidar-se como a rede regional de referência para os países ibero-americanos no âmbito da Rede Global de Responsáveis de Agências Nacionais de Segurança Rodoviária, impulsionada no âmbito da Segunda Década de Ação pela Segurança Rodoviária.

Estas alianças poderão proporcionar financiamento, conhecimento técnico, avaliação, formação, inovação, visibilidade internacional e capacidade de implementação territorial, reforçando o papel dos países ibero-americanos como um espaço de cooperação e aprendizagem partilhada em matéria de mobilidade segura.

6. Horizonte 2030 e projeção regional

6.1. Um horizonte comum

O ano 2030 oferece uma referência partilhada para alinhar a ação ibero-americana com compromissos internacionais e com a necessidade regional de reduzir mortes e lesões graves. O horizonte 2030 deve funcionar como quadro temporal para organizar prioridades, medir avanços e sustentar liderança política.

A região deve evitar que o Quadro se transforme numa declaração geral. Para esse efeito, precisa de uma sequência de implementação realista, com etapas, produtos, responsabilidades e mecanismos de acompanhamento. O Quadro será traduzido em Planos Operacionais Anuais, com a implementação, desenvolvimento e avaliação das linhas de atuação.

6.2. Projeção internacional

O espaço ibero-americano de segurança rodoviária pode projetar-se como uma plataforma regional com voz própria nos principais fóruns internacionais especializados. A sua experiência pode trazer abordagens inovadoras sobre cooperação flexível, proteção dos utilizadores vulneráveis, segurança dos motociclistas, reforço institucional, dados comparáveis e articulação entre saúde pública e mobilidade segura.

A região deve aspirar a desempenhar um papel ativo no âmbito da governança global da segurança rodoviária, participando nas iniciativas promovidas pelas Nações Unidas, pela Organização Mundial da Saúde (OMS), pela Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) e por outros organismos internacionais relevantes.

Em particular, o Programa Ibero-Americano de Segurança Rodoviária/OISEVI promoverá a sua integração operacional na Rede Global de Responsáveis de Agências Nacionais de Segurança Rodoviária constituída pela OMS, comportando-se como mecanismo de coordenação regional para os países ibero-americanos e facilitando o intercâmbio de experiências, conhecimentos e boas práticas entre a região e o resto do mundo.

Deste modo, os países ibero-americanos poderão consolidar-se não só como recetores de recomendações internacionais, mas também como geradores de conhecimento, inovação e soluções adaptadas a contextos diversos, contribuindo ativamente para os objetivos globais de redução da sinistralidade rodoviária.