

2021

Caderno de apoio



Divisão de Transportes e
Manutenção Auto

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL

Comportamento eficaz no desempenho da função de motorista

As noções de comportamento eficaz no ambiente de trabalho, são de extrema importância para os profissionais uma vez que têm como objetivo reduzir os conflitos, preconceitos, dúvidas, e mal entendidos, bem como aumentar a produtividade e o bem-estar dos colaboradores no desempenho da sua função.

Comportamento eficaz é aquele que, produz harmonia na relação interpessoal e, conseqüentemente, uma melhoria na qualidade de vida das pessoas, pois tem como propósito fundamental preservar o direito e a individualidade do outro.

Ter um comportamento eficaz no local de trabalho e no desempenho da função, resume-se à capacidade de escolher o comportamento correto no convívio social e profissional, com chefias e colegas bem como com passageiros. Implica ter em consideração uma comunicação adequada, uma gestão eficaz dos conflitos e uma boa gestão e utilização da inteligência emocional.

Atribuição Competências/Atividade

Desempenha funções de natureza executiva, de carácter manual ou mecânico, enquadradas em diretivas gerais bem definidas e com graus de complexidade variáveis e executa tarefas de apoio elementares, indispensáveis ao funcionamento dos órgãos e serviços, incumbindo-lhe genericamente conduzir viaturas para transporte de bens e pessoas, assim como máquinas, tendo em atenção a segurança dos utilizadores e dos bens; cuida da manutenção das viaturas e máquinas que lhe forem distribuídas; recebe e entrega expediente ou encomendas; participa superiormente as anomalias verificadas; é responsável pelos equipamentos sob a sua guarda e pela sua correta utilização.

Gerir conflitos entre uma condução em segurança e outras funções enquanto motorista (objetos deixados no veículo, lotação e recusa de transporte).

As competências técnicas, organizacionais e relacionais dos motoristas

- Conduzir de modo profissional;
- Conhecer o trajeto;
- Conhecer o regulamento e a política da empresa;
- Conhecer as especificidades das diferentes mercadorias;
- Preparar-se para fazer face às exigências da profissão, em boa forma física, e cuidado com a higiene;
- Adaptar os comportamentos às situações de trabalho;
- Trabalhar em equipa;
- Comunicar com a empresa e com os clientes.

Condução sob o efeito do álcool ou substâncias psicotrópicas

Em Portugal o excesso de consumo de álcool na prática da condução contribui para a elevada taxa de sinistralidade rodoviária, com consequências graves para a sociedade. O consumo, mesmo em pequenas quantidades, leva a alterações de reflexos, da visão e do raciocínio, provocando situações de risco na condução, sem que por vezes o condutor tenha consciência disso. Esta situação agrava-se quando o consumo é simultâneo com os seguintes fatores: fadiga, doença e medicamentos.

Devem submeter-se às provas estabelecidas para a deteção dos estados influenciados pelo álcool ou de substâncias legalmente consideradas estupefacientes ou psicotrópicas os condutores e os peões que sejam intervenientes em acidentes de trânsito. Quem recusar submeter-se às provas estabelecidas para a deteção do estado influenciado pelo álcool ou por substâncias legalmente consideradas como estupefacientes ou psicotrópicas é punido por desobediência qualificada e são impedidos de conduzir.

Se o resultado do exame for positivo, o condutor fica impedido de conduzir pelo período de doze horas, a menos que se verifique, antes de decorrido esse período, que não está influenciado por qualquer um daqueles produtos, através de contraprova ou novo exame por ele requerido.

Quem conduzir com uma taxa de alcoolémia superior ao limite legalmente fixado é punido com uma coima e inibição de conduzir. O valor da coima e o período de inibição de conduzir dependem da contraordenação grave ou muito grave.

Por seu lado, o consumo de substâncias psicotrópicas e estupefacientes no exercício da condução, para além de contribuir decisivamente para a sinistralidade rodoviária, é também punido por lei.

Bebidas alcoólicas

É já vasta a confirmação científica da instabilidade, ou mesmo incapacidade, que o consumo de bebidas alcoólicas e de alguns tipos de fármacos produz nos indivíduos, impedindo que pratiquem uma condução consciente e segura.

A ingestão de bebidas alcoólicas é um dos fatores que mais implicações tem na ocorrência de acidentes, sendo considerada infração grave ou muito grave a condução sob o efeito do álcool, podendo, em alguns casos, ser considerado crime.

É proibido conduzir com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l - condutores "comuns" (não incluídos no ponto seguinte).

Os limites (mínimos) de 0,5 g/l são reduzidos para 0,2 g/l, respetivamente, para novos condutores, condutores de veículos de socorro ou de serviço urgente, de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxis, de veículos

pesados de passageiros e de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas.

Principais Efeitos do Álcool na Condução

Consumido sob a forma de bebida fermentada ou de bebida destilada, o álcool tem efeitos (quase logo a seguir à sua ingestão) sobre o condutor, ainda que absorvido em pequenas quantidades.

Os principais efeitos do álcool são:

- Diminuição da concentração;
- Diminuição da acuidade visual (os contornos dos objetos perdem nitidez);
- Diminuição do campo visual (o estreitamento do campo visual que pode até chegar "à visão em túnel");
- Falseamento na apreciação das distâncias e das velocidades;
- Aumento do tempo de recuperação após encandeamento;
- Perturbação da audição;
- Aumento do tempo de reação;
- Diminuição dos reflexos (os gestos são lentos, por vezes bruscos, em qualquer dos casos imprecisos);
- Criação de um falso estado de euforia e sobrevalorização das capacidades;
- Aumento do risco de acidente.

Nestas condições, sem que se dê conta disso, o condutor expõe-se e expõe os demais utentes ao perigo de um grave acidente de viação.

Condução defensiva

A condução automóvel não se sustenta apenas em fatores de domínio e habilidade técnica, baseia-se também em questões de carácter comportamental. Ao conduzir um veículo, o condutor interage com todos os utilizadores da via e deve ter as condições pessoais para promover essa interação com total à vontade, adequabilidade e enquadramento. A atitude de quem conduz tem de ser totalmente consciente e de abrangência genérica e periférica, considerando todos os elementos que envolvem cada momento de condução.

Os peões são os elementos mais sensíveis e desprotegidos e, como tal, obrigam a que os condutores assumam atitudes ativas de salvaguarda da sua integridade e segurança. A atitude de um peão – adulto, idoso ou criança – pode ter uma natureza inesperada, imprevisível e de notório índice de distração, devendo o condutor adequar a marcha do veículo, ao se aproximar.

Devem ser evitadas acelerações repentinas, travagens fortes ou manobras bruscas que assustem os peões, originando acidente.

Os utilizadores mais vulneráveis são os peões e velocípedes, em particular, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência.

Os veículos pesados requerem também uma atenção especial. Devido às suas dimensões, podem criar dificuldades adicionais ao cruzarem com outros veículos, situação que se verifica também ao manobrar ou ao estacionar. Algumas zonas do veículo e da via ficam fora do alcance de visão do condutor – o chamado “ângulo morto” – não permitindo que este tenha a perceção de objetos ou movimentos situados nessas áreas.

Tendo em conta estes aspetos, é óbvio que a condução deve ter uma forte postura comportamental e de análise, que se poderá resumir num termo: **postura de condução defensiva**. Esta atitude traduz a capacidade do condutor avaliar as condições de trânsito, adequando o seu desempenho em função delas.

A condução preventiva e defensiva são as atitudes constantes e próprias dos bons condutores e reflete-se em ações como:

- Adequar a velocidade do veículo às condições de trânsito e fatores momentâneos;
- Ajustar a velocidade à transposição normal e segura de cruzamentos e entroncamentos;
- Prever e manter a distância de segurança adequada face aos outros veículos (frontal e lateral);
- Evitar surpreender os peões e os outros condutores;
- Facilitar a circulação dos veículos de duas rodas;

Ter a noção de que a prioridade não é um direito de passagem livre absoluta, abdicando dela para evitar um acidente.

Fadiga

O estado de desgaste físico de um indivíduo, por permanência muito prolongada ao volante ou por acumulação de outros fatores, deixam-no sem condições adequadas para a prática de condução estável, segura e prudente. O ritmo das sociedades atuais e os formatos de vida urbanos intensivos reduzem o tempo de repouso e de recuperação do organismo, diminuindo as condições dos indivíduos para a prática da condução. A fadiga resulta do excesso de atividade e do repouso insuficiente, traduzindo-se em:

- Diminuição da rapidez dos reflexos, da distância de paragem e do tempo de reação;
- Deficiente capacidade de comunicação e de decisão;
- Falhas de memória e lentidão de reações;

- Irritabilidade e agressividade;
- Desinteresse, aborrecimento e depressividade;
- Cansaço permanente e sonolência.

Na origem da fadiga estão, normalmente, fatores como a falta de sono, a monotonia, a desregulação biológica, o excesso da atividade física ou intelectual, a má nutrição, a descompensação física ou a doença. Evitar qualquer um destes fatores pode não ser fácil, mas se o condutor tiver uma noção exata da circunstância em que se encontra poderá mais seguramente ajustar a sua conduta.

Não há receitas infalíveis para o cansaço nem para a fadiga, sendo que ambos provocam sonolência. A atitude mais acertada é interromper a marcha, relaxar e até dormir algum tempo, pois isso ajudará o organismo a recuperar e repor os níveis mínimos de energia e tonicidade, permitindo prosseguir a viagem com segurança.

A ingestão de uma refeição ligeira e de uma bebida revigorante, não alcoólica, são elementos que também poderão contribuir para um restabelecimento do condutor. Os mitos de que se deve entabular conversa com os restantes ocupantes, aumentar o volume do auto-rádio, variar a temperatura dentro da viatura ou comer durante a condução, são soluções que ainda não provaram garantidamente eficácia, servindo apenas para dar uma falsa sensação de vigor, mantendo o condutor num âmbito inseguro.

Manutenção do veículo

A manutenção na ótica do motorista, refere-se à manutenção diária tendo em vista a segurança e o conforto dos passageiros. No entanto, não devemos esquecer que o conceito manutenção se divide em três tipos:

- **A manutenção preventiva** visa essencialmente verificar periodicamente a eficácia e funcionamento dos sistemas e se necessário repor os mesmos em estado de funcionamento eficiente;
- **A manutenção corretiva** tem em vista, sempre que conveniente, fazer alterações para uma maior eficiência dos sistemas;
- **A manutenção curativa** é feita após ser detetada avaria ou deficiência.

Desta forma, o motorista deve diariamente fazer verificações de todo o equipamento e órgãos do veículo que conduz.

Verificação a observar no exterior do veículo:

- Danos ou riscos na carroçaria;
- Estado dos pneus;
- Estados das escovas do limpa para-brisas e, nível do líquido do mesmo;
- Nível do óleo do motor;
- Nível do óleo da direção;
- Nível do óleo dos travões;
- Nível do óleo da caixa de velocidades;
- Estado das correias;
- Ver nível do líquido de refrigeração do motor;
- Luzes, combustível e bateria.

No interior do veículo deve também verificar:

- Estado da limpeza interior;
- Documentos do veículo;
- Caixa de ferramentas para pequenas reparações;
- Caixa de primeiros socorros;
- Existência de triângulo e extintor;
- Estado de operacionalidade dos espelhos retrovisores.

Verificando tudo isto, com certeza, que a segurança e manutenção do veículo estarão sempre preservadas.

Cargas

Dentro deste contexto é também imprescindível que os motoristas saibam qual o perigo emergente das cargas que transportam e o modo como as devem efetuar. Socorrendo-nos do Decreto-Lei nº. 44/2005, podemos verificar algumas regras no que concerne ao transporte de mercadorias de modo a que:

- Não provoquem o desequilíbrio do veículo, parado ou em movimento;
- Não possa vir a cair sobre a via;
- Não reduza a visibilidade do condutor;
- Não arraste pelo pavimento;
- Não seja excedida a altura de 4 metros a contar do solo;
- Não prejudique a correta identificação dos dispositivos de sinalização, de iluminação e da chapa de matrícula e não ultrapasse os contornos envolventes do veículo.

Para calcular a carga útil de um veículo basta diferenciar entre o peso bruto e a tara (exemplo: peso bruto 12.000Kg, Tara 5.000Kg logo a carga útil será de 7.000Kg).

Pré-sinalização de perigo

Todos os veículos a motor em circulação, salvo os dotados apenas de duas ou três rodas, os motocultivadores e os quadriciclos sem caixa, devem estar equipados com um sinal de pré sinalização de perigo e um colete, ambos retrorrefletores e de modelo oficialmente aprovado.

É obrigatório o uso do sinal de pré sinalização de perigo sempre que o veículo fique imobilizado na faixa de rodagem ou na berma ou nestas tenha deixado cair carga, sem prejuízo do disposto no presente Código quanto à iluminação dos veículos.

O sinal deve ser colocado perpendicularmente em relação ao pavimento e ao eixo da faixa de rodagem, a uma distância nunca inferior a 30 m da retaguarda do veículo ou da carga a sinalizar e por forma a ficar bem visível a uma distância de, pelo menos, 100 m.

Nas circunstâncias referidas quem proceder à colocação do sinal de pré sinalização de perigo, à reparação do veículo ou à remoção da carga deve utilizar o colete retrorrefletor.

A eco-condução é uma forma de condução eficiente que permite reduzir:

- O consumo de combustível;
- A emissão de gases poluentes (principalmente óxidos de azoto e de enxofre) e de partículas resultantes da insuficiente combustão dos hidrocarbonetos;
- A emissão de gases com efeito de estufa (GEE), sobretudo dióxido de carbono (CO₂), que contribuem para o aquecimento global;
- A sinistralidade, tendo em conta que se diminuem as acelerações bruscas e as travagens, tornando a viagem também mais confortável.

A indústria automóvel tem vindo a desenvolver veículos com consumos de combustível e emissões de gases poluentes e de CO₂ cada vez menores, mas os condutores podem também contribuir para a redução da emissão de gases com efeitos de estufa, ao mesmo tempo que promovem uma maior segurança rodoviária

Condução Económica

Mantenha o veículo bem afinado e verifique o nível de óleo regularmente.

Os veículos bem afinados funcionam de forma mais eficiente e ajudam a reduzir as emissões de CO₂.

- Verifique a pressão dos pneus todos os meses;
- Segundo a Agência Internacional de Energia, os pneus com pressão inferior à indicada contribuem para um aumento do consumo de combustível até 4%;

- Retire carga desnecessária do porta-bagagens e assentos traseiros. Quanto mais pesado estiver o veículo, mais esforço tem o motor de fazer e mais combustível consome;
- Feche as janelas, especialmente a velocidades mais elevadas, e retire malas de tejadilho vazias;
Segundo a Comissão Europeia, vai reduzir a resistência ao vento, e o consumo de combustível e as emissões de CO2 podem baixar até 10%;
- Utilize o ar condicionado apenas quando necessário;
Segundo a Comissão Europeia, a sua utilização desnecessária, aumenta o consumo de combustível e as emissões de CO2 em até 5%;
- Comece a conduzir logo após ligar o motor e desligue-o quando estiver parado por mais de um minuto;
- Os motores modernos estão desenhados para serem mais eficientes quando o veículo começa logo a andar, reduzindo o consumo de combustível;
- Conduza a velocidades razoáveis e, acima de tudo, conduza suavemente;
Sempre que acelera ou trava subitamente, o motor gasta mais combustível e produz mais CO2;
- Ao acelerar, nos veículos de caixa manual, mude de mudança o mais cedo possível;
Segundo a Comissão Europeia, as mudanças mais elevadas são mais económicas em termos de consumo de combustível;
- Tente antecipar o fluxo de trânsito. Olhe para a frente, o mais longe possível, para evitar paragens e arranques desnecessários.

Transporte de crianças em automóvel

O sistema de retenção de crianças (cadeirinha) passa a ser exigido para as crianças com menos de 12 anos de idade e altura inferior a 135 cm. (artigo 55.º)

As crianças com deficiência que apresentem condições graves de origem neuromotora, metabólica, degenerativa, congénita ou outra, podem ser transportadas sem sistema de retenção, desde que os assentos, cadeiras ou outros sistemas de retenção tenham em conta as suas necessidades específicas e sejam prescritos por médico da especialidade. (artigo 55.º)

Colocação e ajuste do cinto de segurança

O cinto de segurança deve ser colocado quando inicia a marcha do veículo e devem ser usados com a fivela de fecho apertada.

Deve passar pela clavícula e pelo esterno e colocado sobre os ossos ilíacos, ajustando de baixo para cima, garantindo que fica esticado e direito.

Posição do motorista durante a condução

A posição do motorista durante a condução é o fator mais importante para o equilíbrio físico, conforto e comodidade. Eis algumas normas que permitem uma condução cómoda:

- O motorista deve sentar-se na cadeira de uma forma natural e descontraída;
- Regular a cadeira, em altura e extensão, em função da sua estatura, para que os pés assentem perfeitamente sobre os pedais;
- Ajustar o encosto das costas e da cabeça de modo a adaptá-lo à sua configuração.

Uma colocação imprópria pode ser causa de condução irregular, fadiga anormal e, até de acidentes de trânsito. As mãos devem apoiar-se sobre o volante com firmeza mas sem rigidez, permitindo uma ligeira **flexão de braços**.

Utilização do volante de direção

O volante de direção é o órgão de comando destinado à orientação do veículo através da variação das rodas direcionais. Uma boa condução implica a correta colocação das mãos no volante. Esta, por seu lado, depende do tipo de regulação que o volante permite, e das características físicas do motorista. Assim, as mãos devem ser colocadas nas seguintes posições:



Posição das mãos
10h10 09h15

O volante deve ser movimentado conforme o sentido desejado, de acordo com as necessidades, sem guinadas:

- Utilizando, sempre que possível, as duas mãos no volante;
- Rodando as mãos alternadamente no mesmo curso de viragem do volante;
- Sem empurrar o volante.

Este movimento do volante deve começar de modo leve e suave, ao iniciar a mudança de trajetória. Após a curva, o volante deve voltar à posição normal gradualmente e de forma suave. Para que estes movimentos se processem de forma segura e regular, o volante e as mãos devem estar isentas de qualquer gordura ou humidade.

Não deve haver nunca cruzamento de braços!

Proibição de utilização de certos aparelhos

É proibido ao condutor utilizar, durante a marcha do veículo, qualquer tipo de equipamento ou aparelho suscetível de prejudicar a condução

Se o Telefone Tocar...

Se receber ou necessitar de fazer uma chamada telefónica o condutor deve parar em local apropriado e só então utilizar o telemóvel.

Tacógrafo

Simbologia do tacógrafo



Tempo de condução



Outros tempos de trabalho (cargas e descargas, entrada e saída de passageiros, reparação de avarias, etc.)



Tempo de disponibilidade (período de serviço em que está junto ao posto de trabalho em condições de iniciar a condução ou outro tipo de trabalho)



Intervalos e tempo de repouso

Cartão do condutor

Tem carácter pessoal. Possui fundo branco, assinatura e fotografia do condutor e é válido por cinco anos. Permite efetuar registos durante 28 dias. Não pode:

- Ser usado se estiver defeituoso;
- Ser usado se estiver caducado (prazo de validade ultrapassado);
- Ser usado se tiver sido declarada a sua perda ou roubo.



Tempos de condução e repouso – Síntese

Tempo máximo de condução contínua	4h30m
Pausa mínima de condução	45m fracionáveis em dois períodos um de 15m e outro de 30m
Tempo máximo de condução diária	9h com possibilidade de 10h duas vezes por semana
Máximo de dias consecutivos de trabalho	6 dias e 56h
Total de horas de condução em duas semanas consecutivas	90h

Repouso diário em cada período de 24 horas

Viatura com um motorista	<ul style="list-style-type: none"> • 11 horas consecutivas com possibilidade de redução para 9 horas seguidas, três vezes por semana Ou • 12 horas com fracionamento em dois períodos, sendo um deles de 3 horas e outro de 9 horas.
Viatura com dois motoristas	<ul style="list-style-type: none"> • Por cada período de 30 horas: 9 horas consecutivas para cada condutor

Descanso semanal mínimo	<ul style="list-style-type: none">• 45 horas consecutivas com possibilidade de redução para:<ul style="list-style-type: none">- 24 horas- Sempre com compensação correspondente gozada em bloco antes do fim da 3ª semana seguinte à semana em causa.
-------------------------	--

Referências Bibliográficas/Documentação/Sítios de Internet

- Código da Estrada, publicado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, republicado pela Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro, e alterado pela Lei n.º 116/2015, de 28 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho, pela Lei n.º 47/2017, de 7 de julho, e pelos Decretos-Lei n.º 151/2017, de 7 de dezembro, 107/2018, de 29 de novembro, 2/2020, de 14 de janeiro e 102-B/2020, de 9 de dezembro;
- Licenciamento na atividade de transporte coletivo de crianças em automóveis ligeiros - Portaria n.º 1350/2006, de 17 de novembro;
- Transporte Coletivo de Crianças - Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, alterada pela Lei n.º 17-A/2006, de 26 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 255/2007, de 13 de julho, e pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro;
- Harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários - Regulamento (CE) N.º 561/2006;
- Despacho DGV 138/2006, de 24 de Novembro – Define as características da caixa de primeiros socorros previstas na Lei n.º 13/2006, de 17 de abril;
- Definição das características dos extintores - Despacho n.º 15 680/2002 de 10 de julho;
- Inspeção Extraordinária de veículos de transporte coletivo de crianças (TCC) - Despacho n.º 12 668/2006 de 19 de julho;
- Reconhecimento das entidades formadoras de motoristas - Despacho n.º 10 011/2007 de 30 de maio;
- ANSR – Transporte de Crianças em Automóvel - Casos especiais;
- <http://www.imt.ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/Ecoconducao/Paginas/Ecoconducao.aspx>