REPÚBLICA PORTUGUESA

ADMINISTRAÇÃO INTERNA

PENSE 2020®

Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária

Um desígnio:

"Tornar a Segurança Rodoviária uma prioridade para todos os Portugueses"

Novembro de 2016

ÍNDICE

INTRODUÇÃO 8

Parte I 11

"O ESTADO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA EM PORTUGAL E UMA VISÃO PARA 2020" 11

I 1. BREVE ANÁLISE AO DESEMPENHO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS ESTRUTURADAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (1998 – 2008) 12

I 2. ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2008 – 2015 (ENSR): AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO 13

I 3. EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS – BREVE SÍNTESE DE ESTRATÉGIAS E PLANOS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA EM CURSO 17

I 4. A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM PORTUGAL 17

I 4.A. A EVOLUÇÃO 2006 – 2015 17

I 4.B. OS ACIDENTES 26

I 4.B.1. Localização 27

I 4.B.2. Natureza 32

I 4.C. O FATOR HUMANO 32

I 4.C.1. Tipo de utilizador 32

I 4.C.2. Género 33

I 4.C.3. Idade 34

I 4.D. A INFRAESTRUTURA 35

I 4.E. OS VEÍCULOS 40

I 5. A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM PORTUGAL, NA UNIÃO EUROPEIA E NOS PAÍSES DE REFERÊNCIA DA ENSR 44

I 6. AS PRINCIPAIS LIÇÕES RETIRADAS DOS PROCESSOS DE CONCEÇÃO, DESENVOLVIMENTO, IMPLEMENTAÇÃO E REVISÃO DA ENSR 56

Parte II 58

"ORIENTAÇÕES GERAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DA POLÍTICA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA" 58

II 1. LINHAS DE ORIENTAÇÃO ESTRATÉGICA DO PENSE 2020® 59

II 1. A. CONSIDERANDOS E LINHAS DE ORIENTAÇÃO ESTRATÉGICA 59

II 1. B. ORGANIZAÇÃO 60

II 1. C. METODOLOGIA, REGRAS E CRITÉRIOS UTILIZADOS NA ELABORAÇÃO E EXECUÇÃO DOS PLANOS DE AÇÃO 63

II 2. METAS DO PENSE 2020® 63

II 3. OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 66

II 4. OS OBJETIVOS OPERACIONAIS 68
II 5. OS INDICADORES DE DESEMPENHO..... 69
Parte III.....70
PLANO DE AÇÃO 70

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Vítimas mortais no local do acidente e a 30 dias 19
Gráficos 2 e 3: Estimativa de vítimas mortais a 30 dias 19
Gráfico 4: Evolução das vítimas mortais – condutores de veículos ligeiros 19
Gráfico 5: Evolução das vítimas mortais – condutores de veículos de duas rodas c/ motor 20
Gráfico 6: Evolução das vítimas mortais dentro de localidades - utilizadores de veículos ligeiros 20
Gráfico 7: Evolução das vítimas mortais dentro de localidades - utilizadores de veículos de duas rodas c/ motor 20
Gráfico 8: Evolução vítimas mortais – Peões 20
Gráfico 9: Evolução vítimas mortais dentro de localidades – Peões 20
Gráfico 10: Mortos a 30 dias e feridos graves 2006-2015 21
Gráfico 11: Evolução vítimas mortais por milhão de habitantes 22
Gráfico 12: Evolução da sinistralidade e indicadores de consumo (base 100=2006) 24
Gráfico 13: Mortos a 30 dias – Deslizante 25
Gráfico 14: Evolução da sinistralidade com vítimas a 30 dias (base 100=2006) 26
Gráfico 15: Vítimas mortais no local do acidente dentro e fora das localidades (%) 26
Gráfico 16: Vítimas mortais a 30 dias dentro e fora das localidades (%) 26
Gráfico 17: Vítimas mortais no local do acidente por natureza do acidente (%) 31
Gráfico 18: Vítimas mortais a 30 dias por natureza do acidente (%) 31
Gráfico 19: Vítimas mortais no local do acidente por tipo de utilizador (%) 32
Gráfico 20: Vítimas mortais a 30 dias por tipo de utilizador (%) 32
Gráfico 21: Vítimas mortais no local do acidente por género (%) 33
Gráfico 22: Vítimas mortais a 30 dias por género (%) 33
Gráfico 23: Vítimas mortais no local do acidente por grupo etário (%) 33
Gráfico 24: Vítimas mortais a 30 dias por grupo etário (%) 33
Gráfico 25: Acidentes segundo a via 35
Gráfico 26: Total de vítimas segundo a via 35
Gráfico 27: Vítimas mortais segundo a via 36
Gráfico 28: Índice de gravidade segundo a via 37
Gráfico 29: Condutores mortos no local do acidente por tipo de veículo (%) 39
Gráfico 30: Condutores mortos a 30 dias por tipo de veículo (%) 39
Gráfico 31: Contribuição do meio de transporte utilizado para o indicador de Risco Viaturas Intervenientes (IRVI) 41
Gráfico 32: Contribuição do meio de transporte utilizado para o indicador de Risco Vítimas (IRV) 41
Gráfico 33: Contribuição do meio de transporte utilizado para o Indicador de Risco Vítimas Mortais (IRVM) 41
Gráfico 34: Contribuição (%) do meio de transporte utilizado para os diferentes indicadores de risco (2010:2015) 41
Gráfico 35: Evolução da sinistralidade e suas consequências (base 100: 2006) 46
Gráfico 36: Número de vítimas mortais por milhão de habitantes – 2014 47
Gráfico 37: Evolução mortos por milhão de habitantes (%) 47
Gráfico 38: Vítimas mortais por localização (%) 48
Gráfico 39: Vítimas mortais de acordo com a localização do acidente: Evolução 2006-2014 (%) 49
Gráfico 40: Vítimas mortais por categoria de utente – 2014 (%) 49
Gráfico 41: Vítimas mortais por categoria de utente (%) 50
Gráfico 42: Vítimas mortais por categoria de utente: Evolução 2006-2014 (%) 50
Gráfico 43: Vítimas mortais por categoria de utente: Evolução 2006-2010 (%) 50
Gráfico 44: vítimas mortais por género – 2014 (%) 51
Gráfico 45: Vítimas mortais por género: Evolução 2006-2014 (%) 51
Gráfico 46: Vítimas mortais por género: Evolução 2010-2014 (%) 51
Gráfico 47: Vítimas mortais de acordo com o grupo etário – 2014 (%) 52
Gráfico 48: Vítimas mortais de acordo com o grupo etário: Evolução 2006-2014 (%) 52
Gráfico 49: Vítimas mortais de acordo com o grupo etário: Evolução 2010-2014 (%) 53
Gráfico 50: Vítimas mortais de acordo com o modo de deslocação - 2014 (%) 53
Gráfico 51: Vítimas mortais de acordo com o modo de deslocação: Evolução 2006-2014 (%) 53
Gráfico 52: Vítimas mortais de acordo com o modo de deslocação: Evolução 2006-2010 (%) 54
Gráfico 53: Evolução do número de Mortos 61
Gráfico 54: Evolução do número de Feridos Graves Mais ≥ 3 62

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Diminuição de mortos a 30 dias por milhão de habitantes 23
Tabela 2: Peso relativo de acidentes, vítimas e mortos nas vias extraurbanas 36
Tabela 3: Acidentes com vítimas nas estradas nacionais (2010-2015) Dez mais 38
Tabela 4: Acidentes com vítimas nos itinerários principais (2010-2015) – Três mais 38
Tabela 5: Acidentes com vítimas nos itinerários complementares (2010-2015) – Cinco mais 38
Tabela 6: Acidentes com vítimas nas Autoestradas (2010-2015) – Dez mais 38
Tabela 7: Dez Autoestradas com maior risco (2010-2015) 39
Tabela 8: IRVM (2012) 43
Tabela 9: Vítimas mortais por milhão de habitantes e total de vítimas – 2014 44
Tabela 10: Custo económico e social – 2014 45
Tabela 11: Índice de Gravidade 47
Tabela 12: Evolução dos Feridos Graves entre 2010 e 2015 62
Tabela 13: Variação dos Feridos Graves entre 2010 e 2015 (%) 62

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1: ISR/Pop. 2015 Dentro das Localidades 28
Mapa 2: ISR/Pop. 2015 Fora das Localidades 28
Mapa 3: ISR 2015 Dentro das Localidades 29
Mapa 4: ISR 2015 Fora das Localidades 29
Mapa 5: ISR 2015 Total 30
Mapa 6: ISR Evolução 2015 / 2012 30

Listagem das siglas e abreviaturas utilizadas:

ACA-M – Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados
ACAP – Associação do Comércio Automóvel em Portugal
ACP – Automóvel Club de Portugal
ACT – Autoridade para as Condições do Trabalho
ACSS – Administração Central do Sistema de Saúde
AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações
ANMP – Associação Nacional de Municípios Portugueses
ANPC – Autoridade Nacional de Proteção Civil
APCAP – Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens
APRITEL – Associação dos Operadores de Comunicações Eletrónicas
APS – Associação Portuguesa de Seguradores
ARS – Administração Regional de Saúde
ASF – Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões
CB – Corporações de Bombeiros
CEJ – Centro de Estudos Judiciários
CNPD – Comissão Nacional de Proteção de Dados
CNSR - Conselho Nacional de Segurança Rodoviária
CSM - Conselho Superior da Magistratura
CSMP – Conselho Superior do Ministério Público
CVP – Cruz Vermelha Portuguesa
DGADR – Direção Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural
DRAP – Direção Regional de Agricultura e Pescas
DGAJ - Direção Geral da Administração da Justiça
DGC - Direção Geral do Consumidor
DGAL - Direção Geral das Autarquias Locais
DGE – Direção Geral de Educação
DGPJ – Direção Geral da Política de Justiça
DGRSP - Direção Geral de Reinserção e Serviços Prisionais
DGS - Direção Geral da Saúde
DRAP – Direção Regional de Agricultura e Pescas
GEP – Gabinete de Estratégia e Planeamento
GNR - Guarda Nacional Republicana
IGFEJ – Instituto de Gestão Financeira e Equipamentos da Justiça
IEFP – Instituto de Emprego e Formação Profissional
IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes
INA – Direção Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas
INE - Instituto Nacional de Estatística
INEM - Instituto Nacional de Emergência Médica
INMLCF - Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses
IP – Infraestruturas de Portugal
IPQ - Instituto Português da Qualidade
IRN - Instituto de Registos e Notariado
ISCTE-IUL – Instituto Universitário de Lisboa
ISS – Instituto de Segurança Social
LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil
ME – Ministério da Educação
MF – Ministério das Finanças
MPI – Ministério do Planeamento e das Infraestruturas
MS – Ministério da Saúde

MTSSS - Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social
OAS – Organizações de Agricultores
PGR – Procuradoria-Geral da República
PRP – Prevenção Rodoviária Portuguesa
PSP - Polícia de Segurança Pública
SICAD – Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências
SGMAI – Secretaria Geral do Ministério Administração Interna
SPMS – Serviços Partilhados do Ministério da Saúde
n.a. – Não aplicável
n.d. – Não disponível

INTRODUÇÃO

O presente documento, da responsabilidade da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), foi desenvolvido de acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 62/2015, de 13 de agosto, e com as instruções emanadas pela Secretaria de Estado da Administração Interna, de acordo com o Programa do XXI Governo Constitucional e as Grandes Opções do Plano 2016 – 2019, e destina-se a responder à necessidade de Portugal dispor de um instrumento de gestão de políticas públicas de segurança rodoviária, que suceda à Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), cujo prazo de vigência terminou no final de 2015.

Considerando que as políticas públicas de segurança rodoviária necessitam de estar suportadas em estratégias de comunicação eficazes e eficientes que envolvam e motivem a sociedade, como um todo unido em torno deste objetivo social, procurou-se um nome que fosse tão apelativo, quanto motivador, para declinação em futuras ações de comunicação. O nome escolhido foi Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, com o acrónimo PENSE 2020®.

Com a definição de um prazo relativamente curto, este novo Plano procura, desta forma, alinhar o seu horizonte temporal com o das políticas de segurança rodoviária da União Europeia ("Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011 – 2020"[i]) e da Organização das Nações Unidas ("Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011 – 2020"[ii]), gerida pela Organização Mundial da Saúde.

A preparação deste novo ciclo de intervenções coincide com as avaliações intercalares efetuadas a meio do percurso destes dois programas de nível supranacional – estando já publicado o estudo referente à União Europeia[iii] – o que, acreditamos, irá ser benéfico para o PENSE 2020®, na medida em que poderão ser integrados na sua definição e, principalmente, no seu desenvolvimento, novos conceitos e novas práticas, potenciando o alinhamento das políticas europeia e portuguesa de segurança rodoviária.

Tal como aconteceu em iniciativas anteriores – avaliação do processo de implementação do "Plano Nacional de Segurança Rodoviária", definição, implementação e revisão da "Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária" e a realização do "Guia para a Elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária" – o ISCTE-IUL prestou colaboração à ANSR no desenvolvimento deste processo, enquanto responsável pela direção científica e técnica do projeto.

De acordo com as orientações recebidas, a ANSR definiu quatro etapas principais para o desenvolvimento inicial do PENSE 2020®:

a) Diagnóstico e linhas de orientação;

b) Definição da visão, das metas para 2020, dos objetivos estratégicos, dos objetivos operacionais e dos indicadores de gestão;

c) Orientações gerais para a definição e o desenvolvimento da política de segurança rodoviária;

d) Elaboração do Plano de Ação.

Para a realização dos trabalhos correspondentes às três primeiras fases do processo foram constituídos dois núcleos operacionais:

a) Um grupo foi encarregue da análise crítica do processo de elaboração, execução e monitorização da ENSR, da avaliação dos resultados obtidos e do diagnóstico dos aspetos a conservar e a melhorar no modelo nela utilizado, recorrendo também, para esse efeito, à análise e avaliação de documentos de estratégia de segurança rodoviária de outros países, reconhecidos pelas suas boas práticas no combate à insegurança rodoviária. Esta informação foi enriquecida pelas contribuições relativas às orientações gerais para o novo plano, recebidas da parte de organismos da administração pública e organizações da sociedade civil;

b) O outro grupo teve por missão a realização do diagnóstico da situação atual em termos de sinistralidade e indicadores de segurança rodoviária, na perspetiva da sua evolução e da sua aferição (*benchmarking*), face aos valores comparáveis de outros países europeus, e o estabelecimento de "Metas do PENSE 2020®", em termos de vítimas mortais e feridos graves, estes de acordo com a nova definição europeia, que sejam simultaneamente ambiciosos e viáveis.

A primeira parte do PENSE 2020®, "O ESTADO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA EM PORTUGAL E UMA VISÃO PARA 2020" é, assim, o resultado das conclusões dos trabalhos destes dois núcleos. Na sequência da sua aprovação, e numa fase seguinte, foram:

a) Identificados os objetivos estratégicos, as metas específicas e os respetivos indicadores;

b) Definidos os objetivos operacionais e os seus indicadores de desempenho;

c) Estabelecidos a metodologia, as regras e os critérios a respeitar na elaboração dos planos de ação setoriais que constituirão o Plano de Ação do PENSE 2020®.

Deste trabalho resulta a segunda parte do PENSE 2020®, consubstanciada nas "ORIENTAÇÕES GERAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DA POLÍTICA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA".

A ANSR elaborou, de acordo com estas indicações, um conjunto de ações, algumas delas consideradas críticas para o sucesso de qualquer política de segurança rodoviária com uma visão de médio/longo prazo, a integrar no Plano de Ação.

Após a consulta e discussão com as partes interessadas (*stakeholders* da segurança rodoviária), foi-lhes solicitada a apresentação de ações que, após um primeiro processo de validação pela ANSR e pela Secretaria de Estado da Administração Interna, foram integradas no Plano de Ação e sujeitas a um processo de avaliação prospetiva por parte de universidades portuguesas

de reconhecido prestígio nos respetivos campos de atividade: Universidade do Porto, Universidade de Coimbra, Universidade de Lisboa e Universidade Nova de Lisboa.

O "PLANO DE AÇÃO" constitui, desta forma, a terceira parte do PENSE 2020®.

Após o processo de avaliação prospetiva das ações integradas no Plano de Ação, foi efetuada a consolidação de informação e elaborado o documento final, aprovado pelo Secretário de Estado da Administração Interna. Este documento foi presente a Conselho de Ministros e posteriormente disponibilizado para consulta pública.

REPÚBLICA PORTUGUESA
ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Parte I

"O ESTADO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA EM PORTUGAL E UMA VISÃO PARA 2020"

I 1. BREVE ANÁLISE AO DESEMPENHO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS ESTRUTURADAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (1998 – 2008)

Portugal iniciou, no final da década de 90 do século passado, através de políticas públicas claramente assumidas, o combate sistematizado à insegurança rodoviária.

Neste percurso foram desenvolvidos três modelos de programa: Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER) de 1998 a 2000, Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), previsto para o período 2003 – 2010[iv], Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008 – 2015 (ENSR)[v], e a sua revisão intercalar 2013 - 2015[vi].

Estes três modelos de programa (uns de caráter anual, os PISER, os outros de carácter plurianual) tiveram diferentes abordagens na sua base de conceção.

Os PISER não foram elaborados com metas e objetivos estratégicos definidos, nem seguiram uma conceção integrada, constituíram apenas o repositório de atividades das entidades que compunham o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária, presidido pelo Secretário de Estado da Administração Interna. Tiveram, contudo, uma virtualidade. As suas ações estavam sob a alçada de uma entidade responsável, os outros intervenientes encontravam-se identificados e existia um orçamento para a sua execução. Não são conhecidas medidas de avaliação do grau de cumprimento da execução das ações, pelo que não se pode produzir um juízo abalizado quanto à efetiva execução destes planos, nem, por conseguinte, à sua eficiência.

O PNPR foi elaborado numa perspetiva "orientadora", de "cima para baixo", mas sem carácter federador em relação à complementaridade transversal das diferentes intervenções (falta de clarificação de uma Visão e de uma Definição Estratégica). A partir do diagnóstico efetuado por um conjunto de especialistas, o Plano foi desenhado, com bases teóricas sólidas, mas sem ter a preocupação de envolver e comprometer os diferentes organismos com responsabilidades na execução das ações.

Ao não definir um plano de ações, prazos de concretização e orçamentos, o PNPR ficou refém da vontade e da capacidade de execução dos diferentes organismos envolvidos na sua realização. Daí resultou uma taxa de execução de ações extremamente baixa, conforme relatório de avaliação da sua implementação e que constituía a 1.ª Fase da respetiva revisão[vii]. Contudo, como é referido nesse relatório, *"O Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) constituiu um bom instrumento de mobilização estruturante para o combate à sinistralidade rodoviária. Na realidade, independentemente da sua avaliação objetiva, o PNPR contribuiu para a consciencialização dos portugueses para o fenómeno e algumas das medidas que lhe estão associadas foram, quanto é possível observar, importantes para se ter atingido esse objetivo."*

A nível internacional, na sequência da publicação do "Livro Branco sobre a política europeia de transportes"[viii] e do respetivo Plano de Ações, vários países adotaram o planeamento estratégico suportado em plano de ações, como forma de expressão das suas políticas de

segurança rodoviária. Publicado em 2004, o "*World Report on Road Traffic Injury Prevention*"[ix] indicava a "preparação de uma estratégia nacional de segurança rodoviária e de um plano de ações" como uma das suas seis recomendações estratégicas.

I 2. ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2008 – 2015 (ENSR): AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

Face às experiências anteriores, às práticas internacionais e, ainda, às recomendações constantes do acima citado relatório sobre a implementação do PNPR, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) procurou ter uma perspetiva "colaborativa", endossando para os especialistas setoriais a responsabilidade de desenvolver o seu próprio plano de ação, a partir de metas (quantitativas e qualitativas) e objetivos (estratégicos e operacionais), identificados na fase de diagnóstico e partilhados na fase de desenvolvimento.

Em 2009, posteriormente à publicação da ENSR, o "*Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*"[x], veio caracterizar melhor o modo operativo para a implementação destas políticas, confirmando a boa fundamentação da estratégia portuguesa.

A ENSR previa um processo de revisão intercalar em 2011. Por razões políticas conjunturais, esta revisão, iniciada no final de 2011, apenas foi concluída em 2013 e publicada em Diário da República no início de 2014. Este atraso teve consequências negativas significativas no que diz respeito ao envolvimento dos diferentes agentes responsáveis pelo seu desenvolvimento.

O desempenho global da ENSR pode ser sintetizado através da avaliação efetuada aquando do seu processo de revisão[xi]:

> "*A falta do envolvimento político ativo de diferentes agentes com responsabilidade no processo de desenvolvimento e aplicação da estratégia, e de uma capacidade institucional de liderança interventiva forte por parte da ANSR, bem como de instrumentos de acompanhamento e monitorização continuada, todos previstos mas não aplicados de forma eficaz, implicou uma relativamente baixa taxa de execução e a não renovação anual do "stock" de Ações Chave, num processo que se pretendia de desenvolvimento e aprofundamento contínuo*".

Para além disso, a experiência do processo de construção dos planos de ação setoriais – desenvolvimento dos Objetivos Operacionais pelos Grupos de Trabalho e propostas de Ações Chave – veio demonstrar que ele não é o mais adequado. Com efeito, não se verificou, de uma forma generalizada, em nenhuma das fases do processo de desenvolvimento da ENSR, nem a procura da inovação nem a análise e discussão das melhores práticas em matérias sensíveis para a estruturação de um Sistema de Transporte Rodoviário Seguro, adequado à realidade portuguesa. Nas diferentes fases, os grupos de trabalho optaram por procurar soluções de

espectro limitado, com prazos dilatados e com muito poucas conclusões práticas, conduzindo, por vezes, à necessidade de novos estudos, o que não constitui o propósito das Ações Chave.

No "Documento de apoio à revisão da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária"[xii] encontra-se caraterizada, com os dados disponíveis em meados de 2012, a situação da evolução da aplicação da ENSR e, também, a sinistralidade rodoviária à luz da aplicação da definição internacional do "Morto a 30 dias".

A revisão da estratégia teve em conta algumas das recomendações do citado documento de apoio – devidamente contempladas, aliás, na Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014 – reconhecendo-se como positivo o mais profícuo funcionamento da "Estrutura de Pilotagem" e uma mais elevada taxa de execução das Ações Chave, pese a manutenção da validade dos comentários supra.

Na primeira fase de execução da ENSR foram concluídas 26% das Ações Chave, 27% foram-no de forma parcial ou estavam em curso e 47% não foram realizadas.

Em março de 2016, das 131 Ações Chave previstas no processo de revisão estavam concluídas 43, 58 encontravam-se em curso, 22 não foram iniciadas e sobre 8 não existia informação.

As medidas de segurança rodoviária, de uma forma geral, não produzem efeitos imediatos, antes têm tempos de maturação diversos consoante as intervenções, conforme bem evidenciado no "*Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020*"[xiii]. De igual forma, os prazos fixados para o desenvolvimento das várias ações podem não ser cumpridos, por se virem a mostrar demasiado ambiciosos, considerando o conjunto das entidades envolvidas na implementação das mesmas e, ainda, ao surgimento de dificuldades não previstas. Contudo, a dimensão dos desvios verificados no desenvolvimento da ENSR aponta, claramente, para a necessidade de repensar o modelo de execução e controlo.

Em jeito de balanço, consideramos que, do ponto de vista do processo de organização e execução:

a) A ENSR pretendeu ser um instrumento de políticas públicas ajustado à realidade do país, procurando capitalizar os ensinamentos obtidos através da análise, quer de alguns programas internacionais em execução à época, quer de projetos nacionais anteriores e, no seu processo de revisão intercalar, da experiência adquirida no primeiro período da sua execução;

b) A ENSR conseguiu envolver um largo conjunto de entidades – nas fases de preparação, desenvolvimento e implementação, e no processo de revisão – que propuseram e procuraram desenvolver um conjunto de Ações Chave para se atingirem os Objetivos definidos (Operacionais e Estratégicos);

c) A ENSR serviu como fator de mobilização, tanto de entidades públicas e privadas, como da sociedade civil, para o combate à insegurança rodoviária, e algumas das

medidas implementadas foram de grande importância para um melhor conhecimento do fenómeno e para a minimização das suas consequências;

d) A execução da ENSR ficou aquém do esperado em questões consideradas essenciais para a implementação de políticas públicas de segurança rodoviária consistentes e abrangentes, de acordo com a definição de um Sistema Seguro, aceite – na revisão da ENSR – como fundamento da Visão para a segurança rodoviária em Portugal;

e) Todo o percurso teórico e prático (da conceção à implementação e ao processo de revisão) da ENSR foi uma mais-valia para todos quanto nela estiveram envolvidos – com especial destaque para os decisores políticos e para a ANSR –, enquanto identificador das potencialidades, mas também dos estrangulamentos que impendem, a todos os níveis, sobre a capacidade de realizar, na prática, uma política de segurança rodoviária coerente, eficaz e eficiente.

Como síntese do que antes foi escrito, citamos o estudo de um centro de investigação israelita[xiv] que considera Portugal, pelas suas políticas, um dos dez países líderes em termos de segurança rodoviária. De igual modo, referimos, o seguinte texto, publicado no *5th ROAD SAFETY PIN REPORT*:

> *"A Estratégia Portuguesa de Segurança Rodoviária, adotada em 2008 demonstrou visão e liderança.*
>
> *Devemos traduzir esta estratégia em ações e implementar medidas para melhorar o comportamento dos condutores, em particular no que respeita à velocidade e à condução sob a influência do álcool e substâncias psicotrópicas.*
>
> *João Cardoso, Laboratório Nacional de Engenharia Civil*[xv] "

A preocupação com os condutores, expressa nestas declarações, não deve ser exclusiva, de acordo com a definição do Sistema Seguro. Reconhece-se que existiu um défice de ações e de medidas visando os outros pilares da segurança rodoviária, destinadas a combater a sinistralidade rodoviária.

Entre as principais questões que ficaram sem resposta na ENSR encontram-se:

a) A identificação das soluções para os constrangimentos decorrentes do modelo organizacional da ANSR e na sua relação com as outras entidades com responsabilidade no desenvolvimento e implementação das políticas públicas de segurança rodoviária;

b) O estabelecimento de políticas integradas de comunicação que tenham impacto eficaz e eficiente nas atitudes e comportamentos de todos os utilizadores do Sistema de Transporte Rodoviário;

c) O melhor conhecimento da sinistralidade e das suas causas, através do cruzamento dos dados estatísticos e participações de acidentes, recolhidos pelas forças de segurança e pelas unidades de saúde;

d) A disponibilização dos indicadores de Desempenho de Segurança Rodoviária para 5 dos 10 Objetivos Estratégicos originais (Velocidade, Dispositivos de segurança, Socorro às vítimas, Infraestruturas e Veículos) e a consequente não utilização, quando necessário, de tais indicadores para as metas dos Objetivos Estratégicos da revisão intercalar;

e) O mais eficaz controlo da circulação de veículos que não se encontrem em condições de segurança para o fazer;

f) O envolvimento das autarquias num problema que lhes diz respeito diretamente e para o qual continua a não existir uma resposta eficaz, através da elaboração, aprovação e execução, em número significativo, de Planos Municipais de Segurança Rodoviária;

g) A ligação dos dados de sinistralidade rodoviária com os dados de acidentes de trabalho, com vista à identificação da melhor abordagem para minorar a prevalência e o impacto das suas consequências, considerando que esta é, de longe, a principal causa de morte neste tipo de acidentes;

h) A identificação de uma estratégia eficaz de combate à falta de atenção na condução, nomeadamente aquela que resulta da manipulação de dispositivos de comunicação móvel, de auxílio à navegação e de "infoentretenimento";

i) O estudo da aplicação de medidas eficazes e eficientes de combate à condução sob o efeito do sono, do cansaço, da tomada de medicamentos e da combinação da ingestão de álcool com substâncias psicotrópicas;

j) A discussão política sobre o interesse, a necessidade e a urgência da introdução, com caráter obrigatório, das questões de segurança rodoviária enquanto componentes do ciclo formativo de crianças e jovens;

k) A avaliação das práticas formativas de condutores, incluindo as fases de acesso ao título de condução, à sua revalidação e durante todo o período de utilização;

l) A definição e aplicação de políticas de apoio às vítimas da sinistralidade rodoviária e suas famílias, considerando o ciclo que vai do acidente à integração social dos sinistrados;

m) A identificação e aplicação de um processo que melhore a avaliação sistemática do risco da infraestrutura rodoviária;

n) A inexistência de informação sistematizada sobre as distâncias percorridas nos diversos modos e meios de transporte;

o) A definição e aplicação de uma política que privilegie a aquisição e manutenção de veículos mais seguros, tanto novos como usados;

p) A definição e aplicação de uma política nacional de fiscalização baseada nas melhores práticas internacionais;

q) Uma melhor articulação, quando pertinente, entre o Código Penal e o Código da Estrada, designadamente no que se refere ao regime sancionatório aplicável aos condutores detetados a conduzir sob influência de substâncias psicotrópicas, bem como a sensibilização do poder judicial para o impacto devastador que a sinistralidade rodoviária tem na sociedade.

I 3. EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS – BREVE SÍNTESE DE ESTRATÉGIAS E PLANOS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA EM CURSO

Vários países lançaram e têm em curso programas de segurança rodoviária destinados a dar resposta, quer às necessidades sentidas ao nível da formulação das suas políticas de proteção social e desenvolvimento sustentável, quer aos desafios lançados pelas instituições internacionais, na procura de travar e, se possível, reverter a escalada de aumento da sinistralidade rodoviária e dos seus efeitos.

As estratégias e metas adotadas pelos países que integram o *International Traffic Safety Data and Analysis Group* (IRTAD), desenvolvidas na sequência da "Década de Ação para a Segurança no Trânsito" da ONU (e, no caso dos países da UE, também da "Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011 – 2020"), estão resumidas no *"Road Safety Annual Report"*[xvi] daquela organização, ilustrando as diferentes conceções e abordagens ao problema por parte de países que, em matéria de segurança rodoviária, estão em estádios de desenvolvimento muito distintos.

Entretanto, na elaboração do PENSE 2020® foram estudados e avaliados os programas de políticas nacionais de segurança rodoviária de Espanha[xvii], França[xviii] e Áustria[xix], países de referência considerados na ENSR em termos de acompanhamento da evolução da sinistralidade e, também, de avaliação de políticas e ações, pelas razões explicadas aquando da sua formulação. Nesta fase da elaboração do PENSE 2020® foi decidido, ainda, analisar os planos de mais três países – Austrália[xx], Noruega[xxi] e Suíça[xxii] – que se distinguem, quer pela forma como estabelecem e conduzem as suas políticas de segurança rodoviária, quer pelos resultados obtidos ao longo dos tempos, quer ainda pela forma como questionam regularmente a sua eficácia.

I 4. A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM PORTUGAL

I 4.A. A EVOLUÇÃO 2006 – 2015

A ENSR, de acordo com o seu processo de revisão intercalar, apenas estabeleceu metas para a diminuição do número de vítimas mortais, por se considerar que a definição utilizada e o processo de determinação de "Ferido Grave" não permitia uma análise suficientemente ajustada à realidade da efetiva gravidade das lesões sofridas.

A definição das metas quantitativas de evolução da sinistralidade da ENSR – medidas pela diminuição do número de vítimas mortais, face ao verificado em 2006 – foi baseada na informação disponível à época, ou seja, no número de "Mortos no local do acidente ou a caminho da unidade hospitalar", majorado em 14%, para estimar o número de "Mortos a 30 dias", sendo este último indicador utilizado internacionalmente e que serviu para estabelecer as metas, quantitativas e qualitativa, da ENSR.

A determinação direta e rigorosa do número de "Mortos a 30 dias", iniciada em 2010, revelou que o número real de vítimas mortais é muito superior aos valores estimados anteriormente (entre 1998 e 2009). Efetivamente, a média dos valores de majoração ao longo dos seis anos já disponíveis foi de 27,0%, variando entre um máximo de 32,4% e um mínimo de 23,0% neste intervalo de tempo. Para a análise da caracterização e das consequências da sinistralidade rodoviária foi, contudo, ainda mais importante a constatação das diferenças significativas de majoração verificadas nas várias segmentações, conforme resulta da consulta dos relatórios anuais de sinistralidade rodoviária da ANSR[xxiii] para os anos 2010 a 2015, "Vítimas a 24 Horas" e "Vítimas a 30 dias", respetivamente.

Esta constatação levou à construção de um modelo baseado nos valores verificados neste período de seis anos (2010 – 2015), o que possibilitou, para os anos imediatamente anteriores a 2010, a determinação de valores para os "Mortos a 30 dias", a partir do número de mortos no local, totais e por segmentos, neste último caso ajustados pelos valores da natureza dos acidentes.

Com estes valores, sujeitos a erros, eventualmente significativos, considerando a pequena dimensão do período base de observação – mas por certo muito mais aproximados à realidade do que aqueles verificados no local do acidente – é possível ter uma visão mais correta da evolução da sinistralidade rodoviária em Portugal nos últimos dez anos, o que constituiu um passo importante para a determinação de algumas das prioridades do PENSE 2020®.

No Gráfico 1[1] é apresentada a evolução do número de vítimas mortais a 30 dias, em que os valores dos anos 2006 a 2009 foram obtidos aplicando o valor médio de majoração acima referido (27,0%).

[1] Todos os gráficos, tabelas e mapas apresentados neste documento, têm como fonte os dados de sinistralidade da base de dados da ANSR, pelo que apenas é citada a fonte quando os dados não têm origem naquela base.

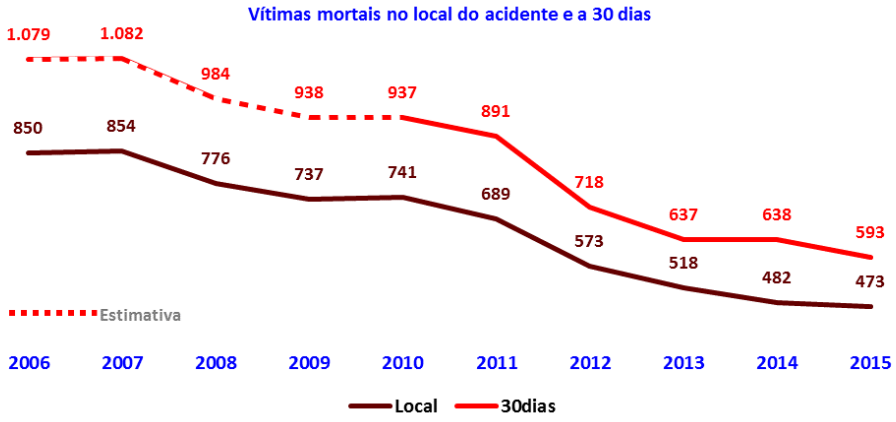


Gráfico 1

No Gráfico 2 é apresentado o intervalo do número de mortos a 30 dias para o período 2006 a 2009 que resulta da aplicação dos fatores de majoração, máximo e mínimo, verificados no período 2010 – 2015 (1,324 e 1,230, respetivamente). O Gráfico 3 ilustra a diferença significativa entre o número de vítimas mortais a 30 dias apurado de acordo com os critérios utilizados até 2010 (majoração de 14%) e aquele que se obtém utilizando o valor médio, ajustado, anteriormente referido (27,0%).

Gráfico 2

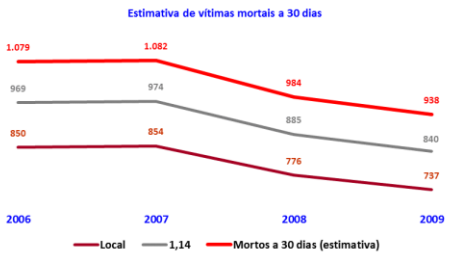


Gráfico 3

Tendo as diferenças verificadas para o total das vítimas atingido uma dimensão não expectável, é importante efetuar uma análise mais detalhada para se compreender a especificidade do fenómeno em determinados segmentos.

Para o efeito, e como referido na introdução deste capítulo, foi utilizado um procedimento idêntico ao do cálculo do total de vítimas mortais, ajustado pelo comportamento específico de cada segmento no período 2010 – 2015.

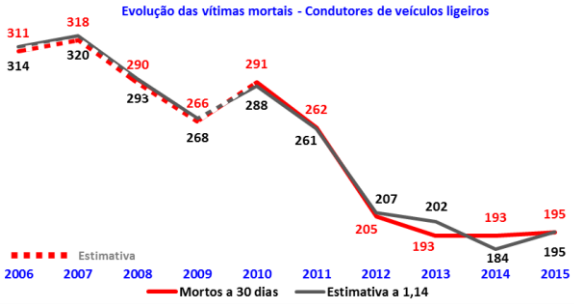


Gráfico 4

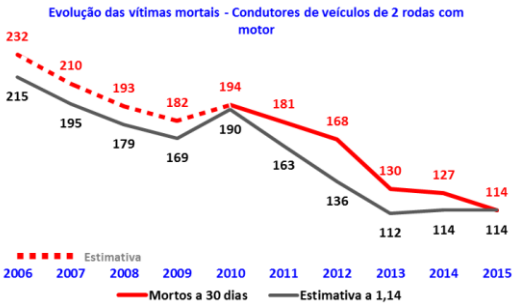


Gráfico 5

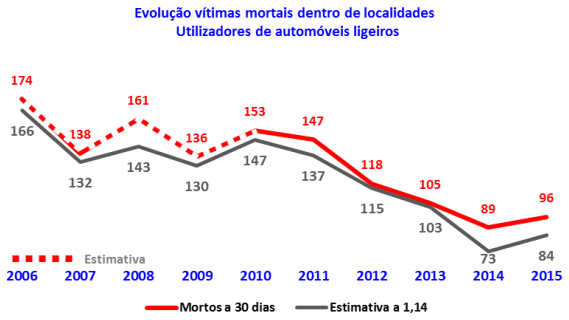


Gráfico 6

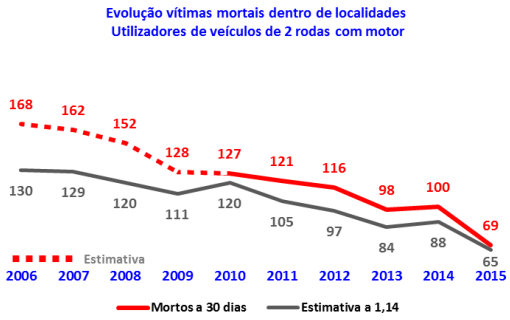


Gráfico 7

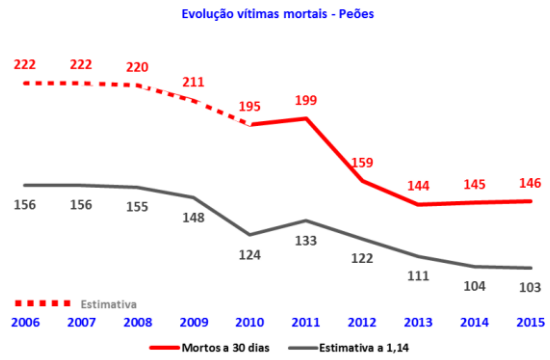


Gráfico 8

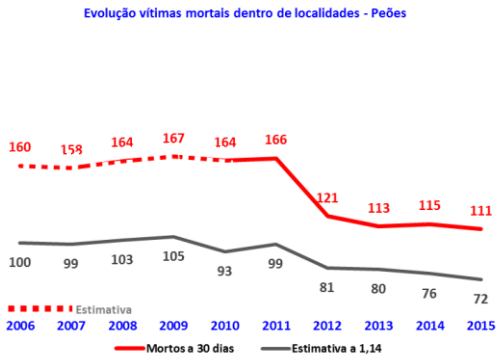


Gráfico 9

Através da observação dos gráficos (4 a 9) podemos concluir que o número de mortos a 30 dias referente a peões (dentro e fora das localidades) se encontrava consideravelmente subestimado quando era utilizada a majoração de 14%. No que se refere aos condutores de veículos ligeiros, este fator encontra-se em linha com aquela estimativa. Voltamos, no entanto, a chamar a atenção para que, neste contexto, os dados para o cálculo dos mortos a 30 dias até 2009 devem ser tomados apenas como indicativos.

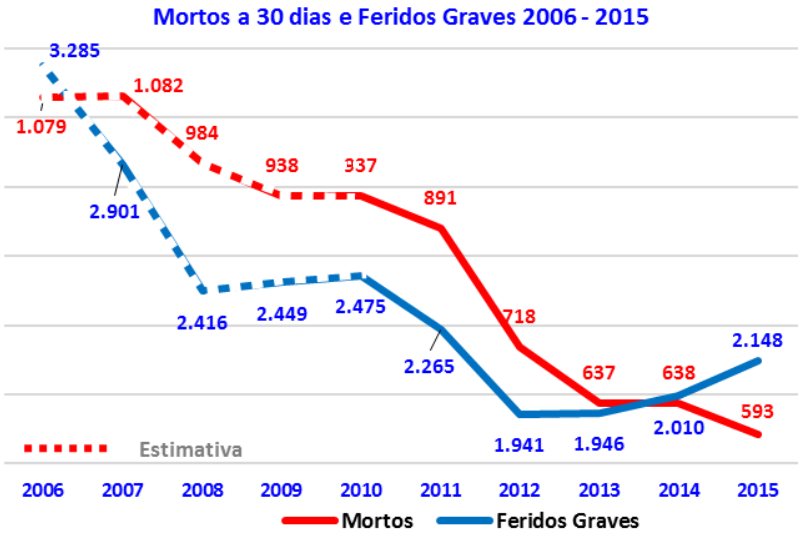


Gráfico 10

A evolução do número de feridos graves e a sua relação com a diminuição das vítimas mortais também mereceu alguma atenção, na procura de padrões dessa mesma evolução. Para o efeito, ao número de feridos graves e feridos leves "no local do acidente" foram subtraídas as vítimas que terão falecido nos 30 dias subsequentes, de forma proporcional aos valores constatados entre 2010 e 2015 em cada um dos casos. Conforme se verifica no Gráfico 10, a diminuição do número de feridos graves entre 2006 e 2015, corrigidos os valores no período de 2006 a 2009, terá rondado os 35%.

Considerando os valores do Gráfico 1 como sendo aqueles mais próximos do que terá sido a realidade até 2009, constata-se que:

1. Em 2006 o número de mortos a 30 dias por milhão de habitantes terá sido de 108 e não de 91, como pressuposto na formulação da ENSR;

2. A diminuição do número de mortos no local do acidente, entre 2006 e 2011, foi de 18,9%, ultrapassando a taxa de diminuição prevista como meta intermédia para esse período, que era de 14,3%;

3. A diminuição do número de mortos a 30 dias entre 2006 e 2011 terá sido de 17,4%, e a do rácio mortos por milhão de habitantes de 17,6%;

4. Entre 2006 e 2015 a diminuição do número de mortos no local do acidente atingiu os 44,4%, ultrapassando a taxa de diminuição prevista como meta para o final deste último ano que era de 31,9%;

5. A diminuição do número de mortos a 30 dias, entre 2006 e 2015, terá sido, de acordo com as estimativas, de 45,0% (44,0% considerando o rácio mortos por milhão de habitantes);

6. No segundo período de vigência da ENSR, a diminuição foi mais acentuada (ainda que em 2014 tenha existido uma quebra dessa tendência), tendo atingido, até ao final de 2015, 31,3% no local do acidente e 33,4% para o morto a 30 dias, quando o previsto para o período 2011 – 2015 (mortos no local do acidente) era de 20,5%.

Estas flutuações devem ser objeto de reflexão, considerando a necessidade de aprofundar a sua compreensão, o que permitirá dirigir de forma mais eficaz e eficiente, os esforços na prevenção e na intervenção sobre as causas e os efeitos da sinistralidade rodoviária.

Assim, e utilizando a estimativa do número de mortos a 30 dias (período 2006 a 2009), os valores de vítimas mortais a 30 dias apurados para os restantes anos, e os valores da estimativa da população residente (INE), verificamos que a redução entre 2006 e 2011 foi de 17,6% (média anual de 3,5%) e que entre 2011 e 2015 essa redução foi de 32,6% (média anual de 8,1%).

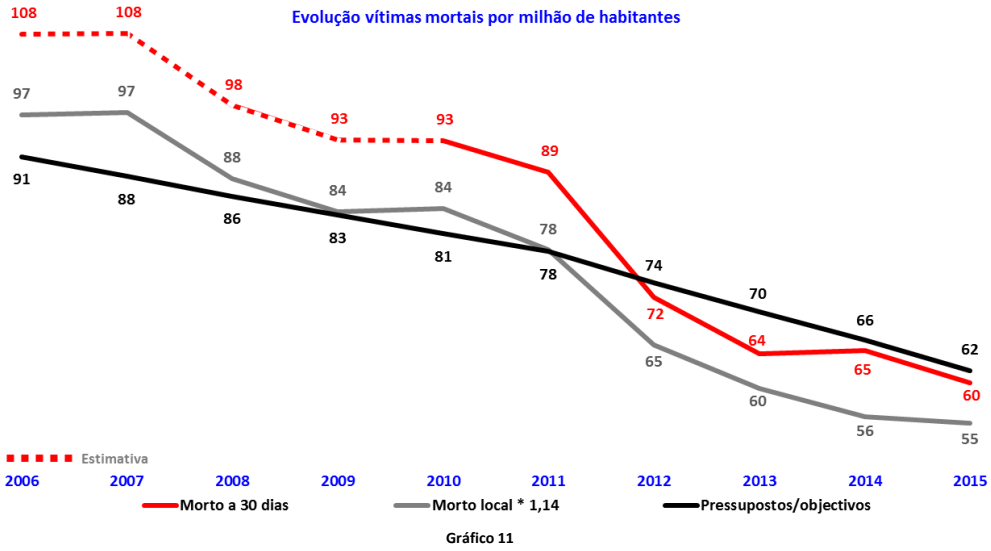


Gráfico 11

A assimetria deste comportamento na redução do número de mortos por milhão de habitantes, verificada nestes dois períodos, também se evidencia quando comparamos os resultados obtidos em Portugal com os verificados no resto da União Europeia. Enquanto entre 2006 e 2010 a evolução em Portugal foi francamente insuficiente, já no segundo período ela foi claramente positiva.

Com efeito, de acordo com os dados disponíveis no CARE[2] (Tabela 1), entre 2006 e 2014 a sinistralidade rodoviária muito grave em Portugal (medida em função da população) diminuiu a um ritmo mais lento do que a média europeia.

[2] CARE - **C**ommunity database on **A**ccidents on the **R**oads in **E**urope

De acordo com as fontes disponibilizadas mais recentemente por diferentes autoridades estatísticas e de gestão da segurança rodoviária nacionais, os dados provisórios referentes a 2015 mostram que em Portugal – devido à retoma da evolução positiva na redução do número de mortos verificada no último ano no nosso país e do aumento das vítimas mortais constatado na UE28 – se terão atingido, entre 2006 e 2015, valores de diminuição do indicador mortos por milhão de habitantes melhores do que a média europeia (44,4% contra 41,5%). De acordo com esses dados, Portugal terá obtido, entre 2010 e 2015, o melhor desempenho entre os 28 países da UE (35,5% contra os 34,8% conseguidos pela Dinamarca).

Considerando os acontecimentos que afetaram a sociedade portuguesa a partir da crise financeira internacional de 2008, com particular incidência após a assinatura do memorando de entendimento com a União Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional em 2011, e as suas consequências na economia em 2012 e 2013, é nossa convicção que os efeitos da crise – a nível das famílias e das empresas, mas também do efeito psicológico que estas situações arrastam – terão contribuído de forma relevante para estes resultados.

DIMINUIÇÃO DE MORTOS (30 DIAS) POR MILHÃO DE HABITANTES

	2006	2010	2010/2006
Estónia	151	59	-60,9%
Lituânia	231	95	-58,9%
Eslovénia	146	67	-54,1%
Eslováquia	124	65	-47,6%
Suécia	52	28	-46,2%
Irlanda	87	47	-46,0%
Letónia	183	103	-43,7%
Espanha	93	53	-43,0%
Hungria	129	74	-42,6%
Reino Unido	50	30	-40,0%
Chipre	116	73	-37,1%
Luxemburgo	92	64	-30,4%
Croácia	142	99	-30,3%
Finlândia	72	51	-29,2%
Holanda	45	32	-28,9%
Itália	98	70	-28,6%
MÉDIA EU	88	63	-28,4%
Alemanha	62	45	-27,4%
Rep. Checa	104	77	-26,0%
Polónia	137	102	-25,5%
Áustria	88	66	-25,0%
Grécia	149	112	-24,8%
Bélgica	102	77	-24,5%
Bulgária	135	105	-22,2%
Dinamarca	56	46	-17,9%
PORTUGAL	108	93	-13,9%
França	74	64	-13,5%
Roménia	133	117	-12,0%
Malta	27	36	33,3%

	2010	2014	2014/2010
Grécia	112	73	-35,0%
Malta	36	24	-34,7%
Espanha	53	36	-31,5%
PORTUGAL	93	65	-30,5%
Dinamarca	46	32	-29,7%
Chipre	73	52	-28,2%
Croácia	99	73	-26,7%
Eslováquia	65	48	-26,4%
Áustria	66	51	-23,4%
Roménia	117	91	-22,1%
Eslovénia	67	52	-21,8%
Itália	70	56	-20,5%
França	64	51	-19,8%
MÉDIA EU	63	51	-18,4%
Finlândia	51	42	-17,6%
Polónia	102	84	-17,4%
Bélgica	77	65	-15,7%
Rep. Checa	77	65	-15,0%
Hungria	74	63	-14,4%
Bulgária	105	91	-13,2%
Irlanda	47	42	-10,8%
Alemanha	45	42	-7,1%
Lituânia	95	91	-4,5%
Reino Unido	30	29	-4,0%
Luxemburgo	64	64	-0,5%
Suécia	28	28	0,0%
Estónia	59	59	0,5%
Letónia	103	106	2,8%
Holanda	32	34	5,8%

	2006	2014	2014/2006
Eslovénia	146	52	-64,1%
Espanha	93	36	-61,0%
Estónia	151	59	-60,7%
Lituânia	231	91	-60,7%
Eslováquia	124	54	-56,1%
Chipre	116	52	-54,8%
Irlanda	87	42	-51,8%
Grécia	149	73	-51,2%
Hungria	129	63	-50,9%
Croácia	142	73	-48,9%
Suécia	52	28	-46,2%
Reino Unido	50	28	-44,0%
Itália	98	56	-43,2%
Áustria	88	51	-42,6%
Dinamarca	56	32	-42,2%
Letónia	183	106	-42,1%
Finlândia	72	42	-41,7%
MÉDIA EU	88	51	-41,6%
PORTUGAL	108	65	-40,1%
Polónia	137	84	-38,5%
Rep. Checa	104	65	-37,1%
Bélgica	102	65	-36,4%
Alemanha	62	42	-32,6%
Bulgária	135	91	-32,5%
Roménia	133	91	-31,5%
Luxemburgo	92	64	-30,8%
França	74	51	-30,6%
Holanda	45	34	-24,7%
Malta	27	24	-12,9%

Fontes: *CARE*[xxiv] *corrigido, ANSR*[xxv]*,estatística oficiais de cada País. Ver listagem das instituições no final do documento.*

Tabela 1

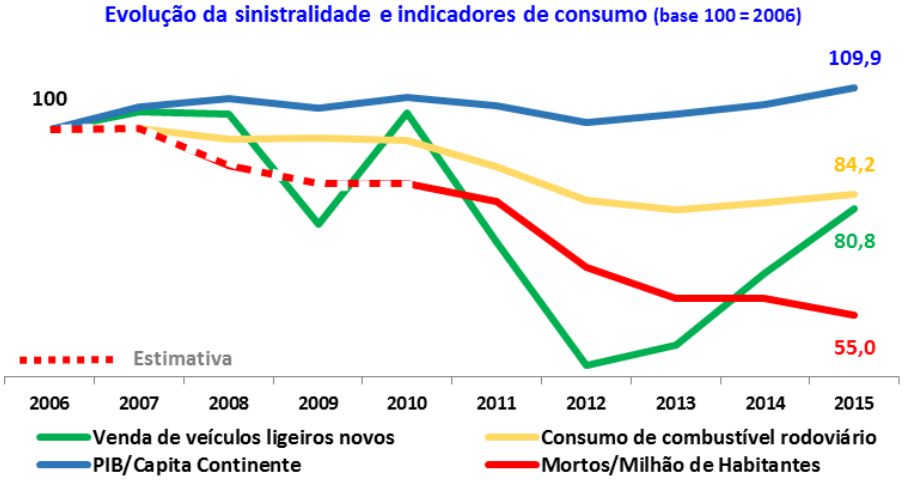
A relação do PIB com a sinistralidade rodoviária, principalmente a mais grave, está estudada por vários autores, conforme descrito no anteriormente referido "Documento de Apoio à Revisão da ENSR" e, apesar de a observação ser efetuada sobre um período muito curto, essa relação também se verifica no caso português. O mesmo se passa, aliás, com a Grécia, a Espanha e o Chipre (se bem que este último país tenha grandes oscilações percentuais nos

valores da sinistralidade devido à pequena dimensão da sua população) que, como é conhecido, também enfrentaram problemas macro e microeconómicos semelhantes aos portugueses e que obtiveram dos melhores desempenhos no período 2010 – 2015.

As questões relacionadas com o aumento e a diminuição da atividade económica, da criação e distribuição de riqueza também necessitam de ser avaliadas à luz das expectativas dos consumidores que, normalmente, antecipam esses movimentos, aprofundando (de forma positiva ou negativa) os seus efeitos. Estudos de opinião recentes demonstram que os portugueses veem antecipando a retoma económica[xxvi] de forma mais positiva do que a realidade.

Uma observação comparada da evolução do "Índice das Condições Materiais de Vida" com a do "Índice da Qualidade de Vida" (ambos componentes do "Índice de Bem-Estar para Portugal 2004-2014"[xxvii]), parece corroborar estas conclusões, sendo de destacar que, aparentemente, no curto prazo, apenas os movimentos de uma amplitude comparativamente muito grande verificados no conjunto destes indicadores parecem produzir os efeitos descritos na sinistralidade.

Não existindo em Portugal, como anteriormente foi referido, estudos fiáveis para o cálculo das distâncias percorridas nos diferentes modos de transporte, o melhor indicador para a utilização dos veículos motorizados ainda é o consumo dos combustíveis rodoviários, desde que seja tida em conta nessa análise a forte diminuição de consumos unitários dos automóveis produzidos a partir de 2004. A evolução, a partir da mesma base, de alguns indicadores de consumo relacionados com a posse e a circulação automóvel são, por isso, interessantes de analisar em paralelo com o PIB (Gráfico 12).



Fontes: ACAP – Venda de veículos ligeiros novos; DGEG – Consumo de combustível (dados provisórios); PIB/Capita Continente (2015 estimativa) - INE

Gráfico 12

Convirá relembrar, a propósito desta evolução e do que irão ser as previsões que suportarão a definição do PENSE 2020®, o que foi referido a este propósito, em junho de 2012, no "Documento de apoio à revisão da ENSR":

> *CONCLUSÃO: tendo em atenção os valores do aumento do desemprego, total e entre os jovens, e, principalmente, a sua aceleração, e a diminuição do consumo dos combustíveis rodoviários, prevemos uma diminuição continuada da sinistralidade rodoviária com vítimas até final de 2013.*
>
> *Contudo, a esta aparente acalmia na sinistralidade rodoviária não pode corresponder um abrandamento das políticas de segurança rodoviária, sob pena de se enfrentarem graves problemas futuros, já hoje potenciados por uma degradação do parque automóvel, da manutenção das vias de comunicação e da própria atitude dos cidadãos face à adoção de comportamentos e atitudes de segurança.*
>
> *A partir do final do próximo ano (nota de leitura: 2013), a conjugação de uma provável retoma do consumo com o período de tempo decorrido em ciclo recessivo poderá (arriscamos a afirmar deverá) significar um aumento muito significativo da exposição ao risco e do próprio risco do sistema (parque automóvel mais antigo e veículos a circular em piores condições de segurança, vias com menor manutenção e abandono da circulação nas vias mais seguras que poderá não ter uma retoma tão rápida, e aumento dos comportamentos de risco associados tipicamente a processos de descompressão social, por exemplo).*
>
> *A partir (nota de leitura: do final) de 2014 poderão estar reunidas as condições para um aumento muito significativo da sinistralidade rodoviária e o consequente falhar da Meta Quantitativa para 2015, caso não sejam tomadas, desde já, as medidas necessárias à antecipação deste estado de coisas, através de um esforço de recuperação do atraso verificado na implementação da ENSR.*

A representação gráfica da evolução da sinistralidade rodoviária, medida pelos "Mortos a 30 dias"[3], através do "ano deslizante" (Gráfico 13) valida as conclusões anteriores e permite perspetivar melhor o futuro próximo.

[3] 2006 a 2009, Estimativa.

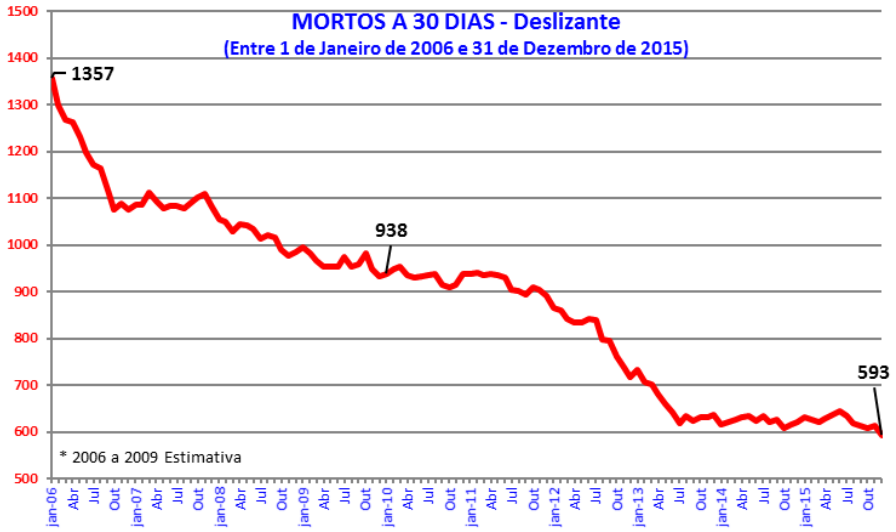


Gráfico 13

Contudo, se as vítimas mortais e os feridos graves tiveram diminuições consideráveis no período 2006/2015 – mesmo tendo em conta as reservas apontadas –, o mesmo não se passa, quer com os feridos leves, quer com os acidentes com vítimas que, entre si, apresentam uma evolução quase coincidente (Gráfico 14). Ou seja, verifica-se uma diminuição acentuada da gravidade dos sinistros, mas não da sua ocorrência, o que poderá indiciar que o sistema de transporte rodoviário vai melhorando a sua segurança, sobretudo nos fatores veículo, infraestrutura e socorro às vítimas, mas continua a revelar poucos progressos no que diz respeito aos fatores relacionados com o comportamento humano e com a gestão do sistema de segurança rodoviária (organização, informação, legislação, fiscalização, sancionamento e controlo).

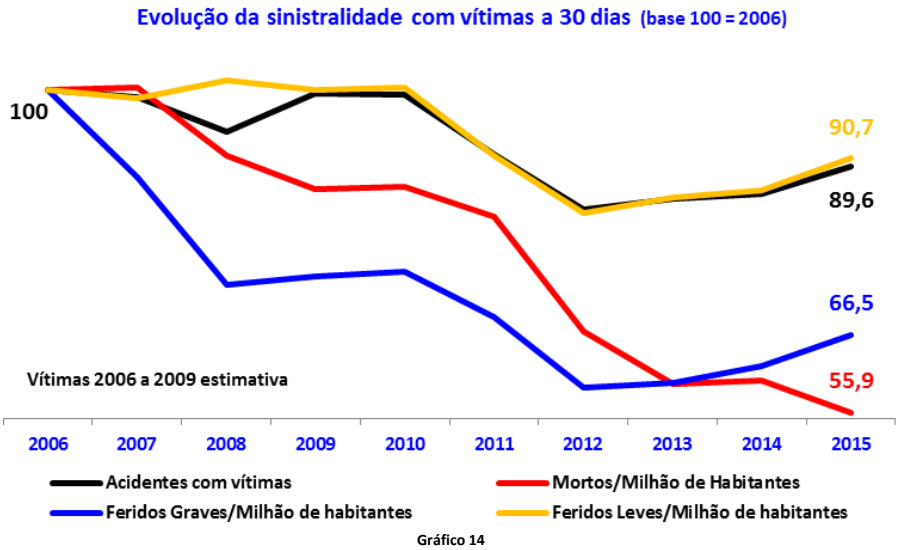


Gráfico 14

I 4.B. OS ACIDENTES

I 4.B.1. Localização

Como tem sido referido ao longo dos anos, nomeadamente nas diferentes análises à evolução da sinistralidade rodoviária no contexto da ENSR, a sinistralidade dentro das localidades é um problema que afeta o nosso país de forma muito particular, sendo o principal fator que contribui para o desempenho negativo de Portugal em termos de segurança rodoviária na União Europeia, conforme se demonstrará no capítulo seguinte.

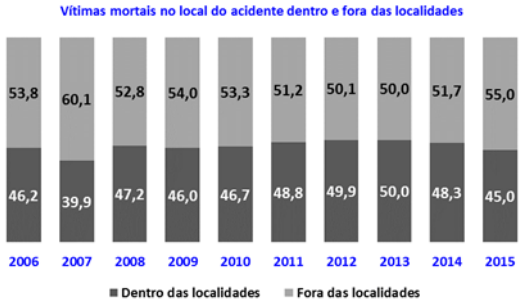


Gráfico 15

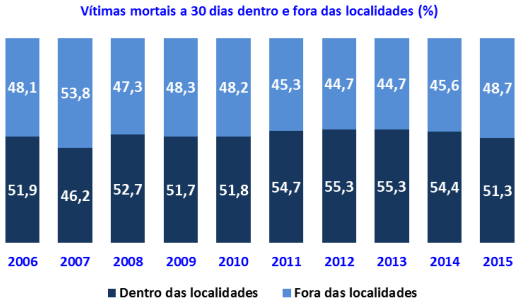


Gráfico 16

Neste domínio, de acordo com os gráficos 15 e 16[4], é visível que os acidentes dentro das localidades, para além de já terem um peso muito significativo nas vítimas mortais no local do acidente em relação à média europeia, registam um agravamento em termos de vítimas a 30 dias.

Isto significa que os feridos resultantes de acidentes no interior das localidades apresentaram uma taxa de mortalidade nos 30 dias subsequentes ao acidente mais elevada do que aqueles que estiveram envolvidos em acidentes fora das localidades. Utilizando apenas os valores constatados entre 2010 e 2015 (que são números reais e não estimativas), a percentagem média de mortos no "local do acidente" no interior das localidades foi de 48,1% e, a 30 dias, ela foi de 53,8%.

No entanto, nos últimos dois anos, com especial destaque para 2015, verificou-se uma alteração no comportamento desta variável. De qualquer forma, será necessário esperar por um maior número de observações para se verificar se nos encontramos perante uma mudança estrutural ou se estes foram meros movimentos conjunturais.

Convém, contudo, referir que este padrão não é generalizável a todo o território do continente, existindo grandes disparidades regionais do fenómeno, conforme se pode constatar nos mapas 1 e 2 que a seguir se incluem. Nestes mapas são apresentados para o ano de 2015 os valores do Indicador de Sinistralidade Rodoviária por mil habitantes[5] (ISRM / Pop.)

[4] Em todos os gráficos constantes deste capítulo, os dados de 2006 a 2009 referentes aos "Mortos a 30 dias" são estimados.

[5] Indicador de Sinistralidade Rodoviária/10^3 Habitantes = $(((1/3IG_{n-2})+(2/3IG_{n-1})+(IG_n))/2)/((Habitantes_{n-2}+Habitantes_{n-1}+Habitantes_n)/3/10^3)$;
n = ano de referência do ISR;
IG (Indicador de Gravidade) = (100xMortos)+(10xFeridos Graves)+(3xFeridos Leves)

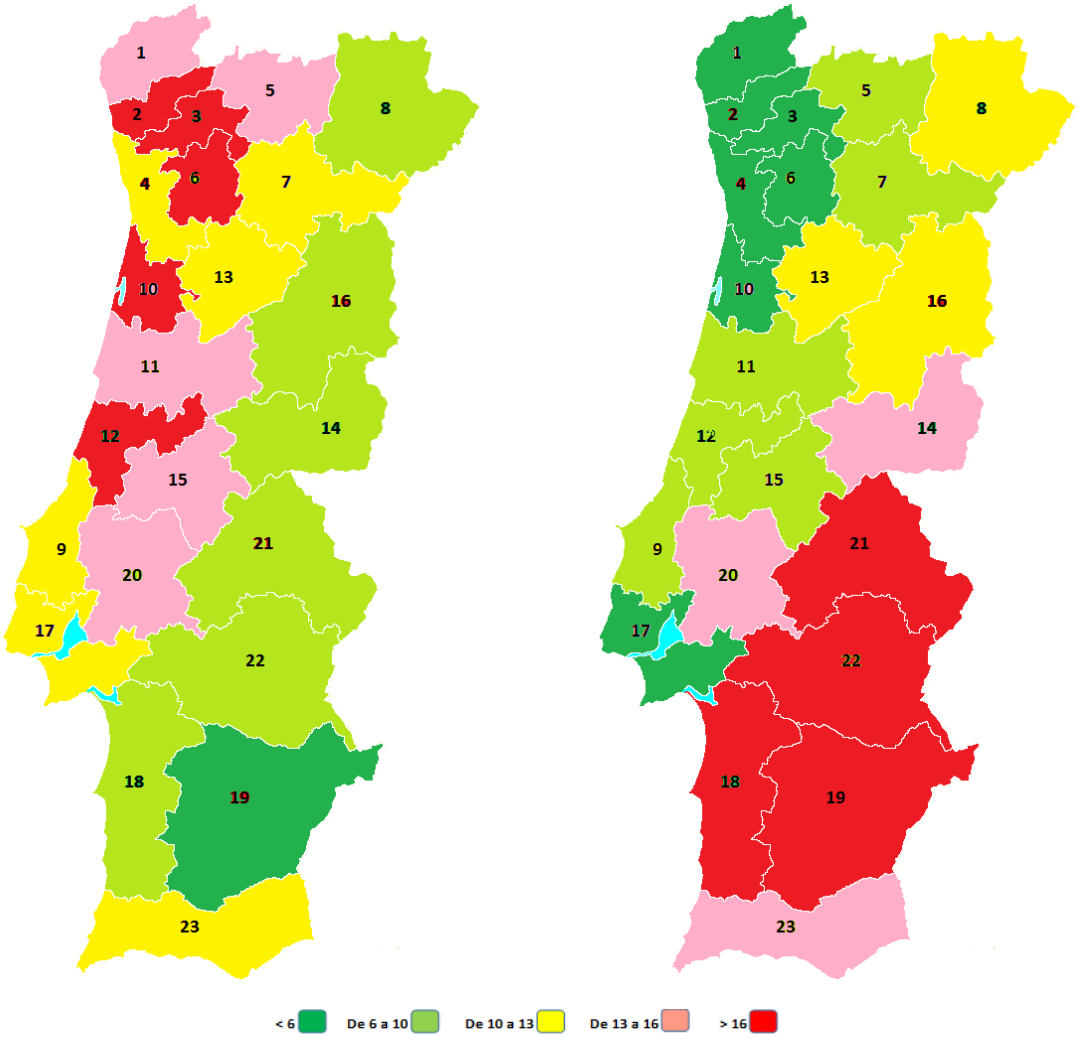
das 23 Comunidades Intermunicipais do Continente[6], para as vítimas dentro e fora das localidades. Assim, é necessário ter em conta estas disparidades quando se pretenda definir intervenções para avaliar e mitigar o problema da sinistralidade dentro das localidades.

Sendo um indicador destinado a efetuar comparações inter-regionais, o ISR / Pop. não reflete o peso absoluto das consequências da insegurança rodoviária em cada um desses territórios, fator que deve ser tido em atenção de forma primordial quando se desenvolvem políticas nacionais de combate à sinistralidade rodoviária. Nos mapas 3 e 4 encontra-se refletida essa realidade. Nos mapas 5 e 6 evidencia-se a gravidade total (dentro e fora das localidades) do ISR nas diferentes Comunidades Intermunicipais e a evolução desse mesmo indicador entre os períodos inicial (2010 a 2012) e final (2013 a 2015) deste conjunto de observações.

INDICADOR DE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA / 1.000 Habitantes 2015 (ISR / Pop. 2015)

Dentro das localidades **Fora das localidades**

[6] De acordo com a Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.



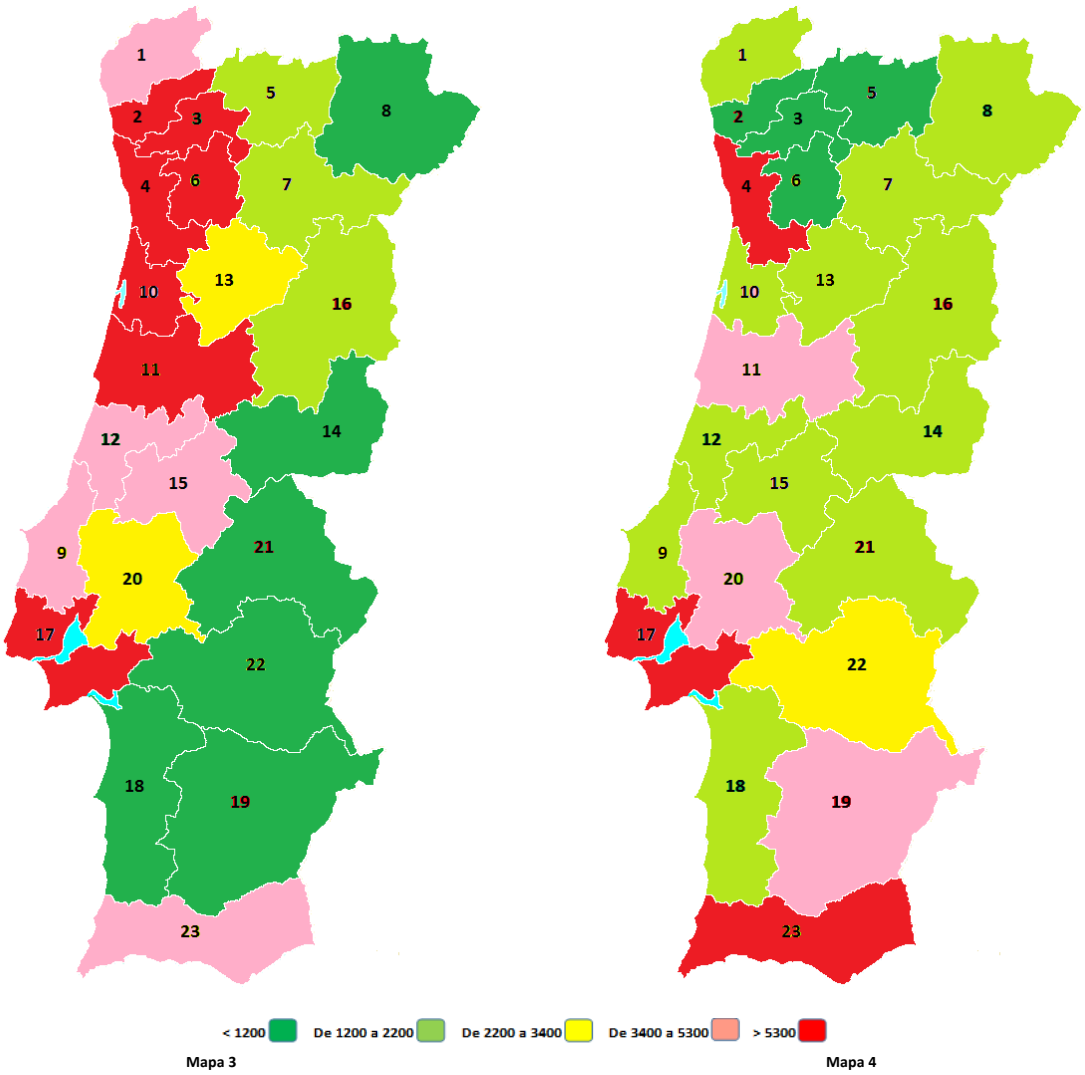
Mapa 1 Mapa 2

Legenda

Comunidades Intermunicipais: 1 Alto Minho; 2 Cávado; 3 Ave; 4 Área Metropolitana do Porto; 5 Alto Tâmega; 6 Tâmega e Sousa; 7 Douro; 8 Terras de Trás-os-Montes; 9 Oeste; 10 Região de Aveiro; 11 Região de Coimbra; 12 Região de Leiria; 13 Viseu Dão Lafões; 14 Beira Baixa; 15 Médio Tejo; 16 Beiras e Serra da Estrela; 17 Área Metropolitana de Lisboa; 18 Alentejo Litoral; 19 Baixo Alentejo; 20 Lezíria do Tejo; 21 Alto Alentejo; 22 Alentejo Central; 23 Algarve.

INDICADOR DE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA 2015 (ISR 2015)

Dentro das localidades **Fora das localidades**



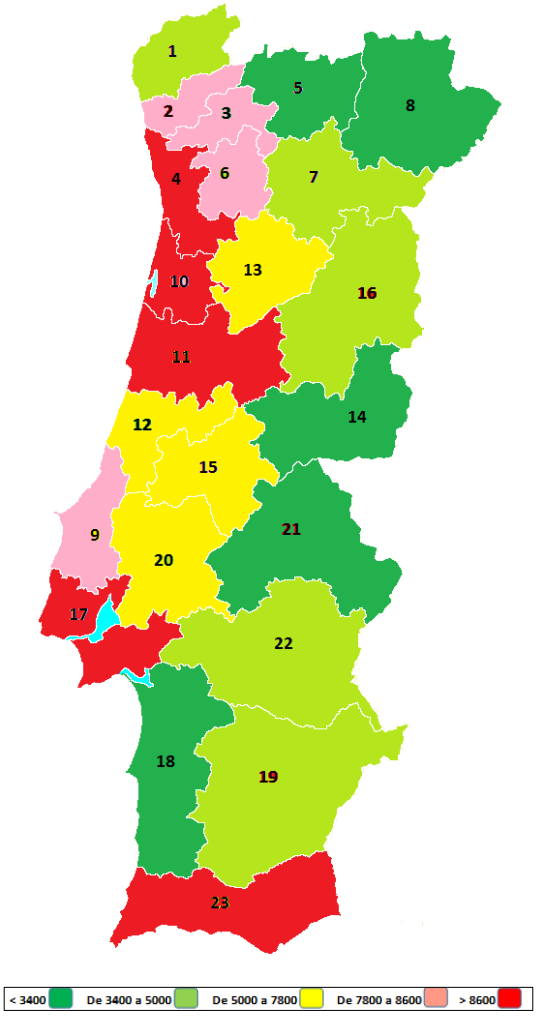
Mapa 3 Mapa 4

Legenda

Comunidades Intermunicipais: 1 Alto Minho; 2 Cávado; 3 Ave; 4 Área Metropolitana do Porto; 5 Alto Tâmega; 6 Tâmega e Sousa; 7 Douro; 8 Terras de Trás-os-Montes; 9 Oeste; 10 Região de Aveiro; 11 Região de Coimbra; 12 Região de Leiria; 13 Viseu Dão Lafões; 14 Beira Baixa; 15 Médio Tejo; 16 Beiras e Serra da Estrela; 17 Área Metropolitana de Lisboa; 18 Alentejo Litoral; 19 Baixo Alentejo; 20 Lezíria do Tejo; 21 Alto Alentejo; 22 Alentejo Central; 23 Algarve.

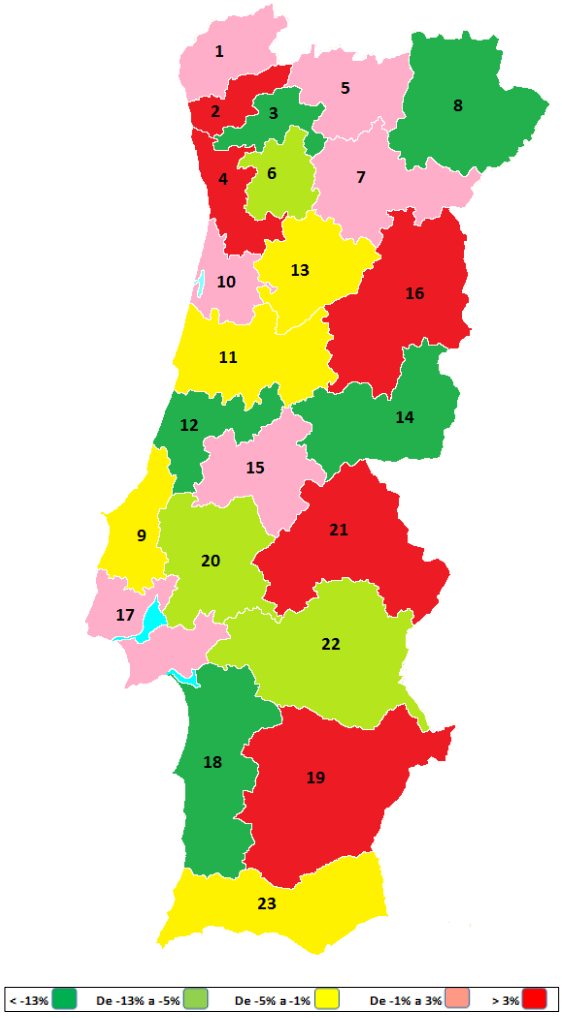
INDICADOR DE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA (ISR)

Total 2015 (dentro e fora das localidades)



Mapa 5

Evolução 2012 / 2015



Mapa 6

Legenda

Comunidades Intermunicipais: 1 Alto Minho; 2 Cávado; 3 Ave; 4 Área Metropolitana do Porto; 5 Alto Tâmega; 6 Tâmega e Sousa; 7 Douro; 8 Terras de Trás-os-Montes; 9 Oeste; 10 Região de Aveiro; 11 Região de Coimbra; 12 Região de Leiria; 13 Viseu Dão Lafões; 14 Beira Baixa; 15 Médio Tejo; 16 Beiras e Serra da Estrela; 17 Área Metropolitana de Lisboa; 18 Alentejo Litoral; 19 Baixo Alentejo; 20 Lezíria do Tejo; 21 Alto Alentejo; 22 Alentejo Central; 23 Algarve.

I 4.B.2. Natureza

No que respeita à distribuição do peso relativo das vítimas mortais a 30 dias por natureza do acidente constata-se uma relativa estabilidade entre as três categorias ao longo do tempo, com uma distribuição média ("mortos a 30 dias") de 21,7% para os atropelamentos, 38,9% para as colisões e 39,4% para os despistes.

Gráfico 17

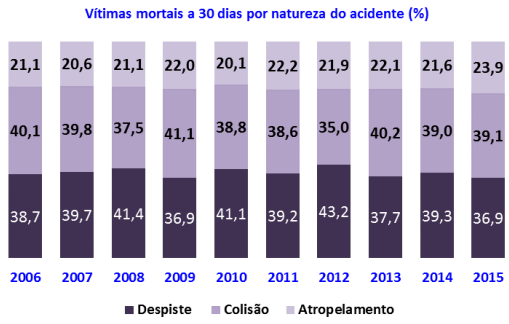


Gráfico 18

Para além dos dados constantes dos gráficos 17 e 18, importa salientar que, entre 2010 e 2015, nos acidentes por atropelamento se verificou um aumento médio anual de 62,0% do número de mortos a 30 dias, em relação aos valores apurados no local do acidente (total de 595 vítimas mortais no local do acidente e 964 a 30 dias). Já para as colisões e os despistes esse aumento médio anual foi apenas de, respetivamente, 22,9% e 16,9% (1.380 vs. 1.696 e 1.501 vs. 1.754).

Ou seja, sendo o despiste, pela natureza do acidente, o maior responsável pela morte nas estradas em Portugal, é também onde se verifica a maior percentagem de vítimas mortais no local do acidente, ao contrário do atropelamento, onde as sequelas mais gravosas se manifestam ao longo de um período mais alargado de tempo.

Como já foi referido, no período em análise (2010 a 2015), o maior aumento percentual de vítimas que vieram a falecer nos 30 dias subsequentes ao acidente verificou-se em 2014. Esse incremento em relação ao número de mortos no local do acidente foi observado nas três categorias (64,3% para os atropelamentos, 30,4% para as colisões e 21,3% para os despistes).

Já em 2015 os valores observados para as três categorias aproximaram-se da média do período (61,4%, 18,4% e 15,9%, respetivamente para os atropelamentos, colisões e despistes).

I 4.C. O FATOR HUMANO

I 4.C.1. Tipo de utilizador

Também se verifica, pelo tipo de utilizador, um comportamento estável na proporção das vítimas mortais, com uma distribuição média ("mortos a 30 dias"), ao longo do período, de 59,9% para os condutores, 18,1% para os passageiros e 22,0% para os peões.

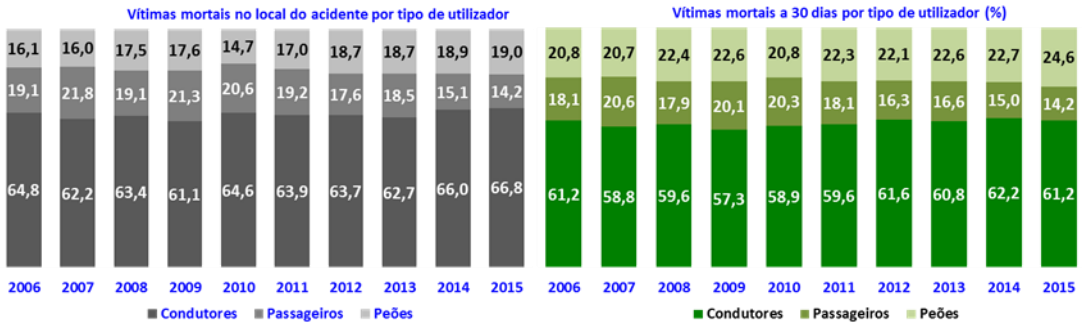


Gráfico 19

Gráfico 20

Considerando o comentário referente aos atropelamentos, como seria de esperar, o maior impacto nas consequências das mortes ocorridas nos 30 dias subsequentes ao acidente verifica-se nos peões, em que, entre 2010 e 2015, se registou um aumento médio anual de 62,0% em relação aos mortos no local do acidente. Já para os passageiros e para os condutores o aumento médio verificado foi relativamente próximo (20,2% e 19,1%, respetivamente).

Em 2014 o principal aumento no número de "mortos a 30 dias" relativamente às vítimas mortais registadas no local do acidente verificou-se entre os passageiros, nos quais atingiu os 31,5%, quando na totalidade do período a média desse aumento foi de 21,2%. Já para os condutores, em que na média do período se constatou um aumento de 19,1%, em 2014 este atingiu os 24,8%. Finalmente, nos peões verificou-se, mesmo, um ligeiro decréscimo do fator de majoração em relação à média do período (59,3% vs. 61,7%). Ou seja, naquele ano, o aumento (entre o local do acidente e a 30 dias) de vítimas mortais entre os condutores e, ainda mais, entre os passageiros, foi a principal causa para que se tenha verificado a maior diferença percentual entre as duas situações, no período de 2010 a 2015. Este aumento explica que, apesar do número de mortos no local ter diminuído em 2014, se tenha verificado um acréscimo das vítimas a 30 dias em relação a 2013.

Em 2015, os valores do aumento do número de "mortos a 30 dias" para as três categorias, voltaram a aproximar-se da média do período, ainda que, nos condutores, este valor tenha sido o mais baixo para o período 2010 a 2015 e, tanto para passageiros como para peões, tenha sido o segundo mais elevado.

I 4.C.2. Género

No que se refere ao género das vítimas constata-se uma percentagem significativamente maior de vítimas mortais do género masculino (em média 78,0%, contra 22,0%) e uma estabilidade na composição proporcional das vítimas ao longo do período.

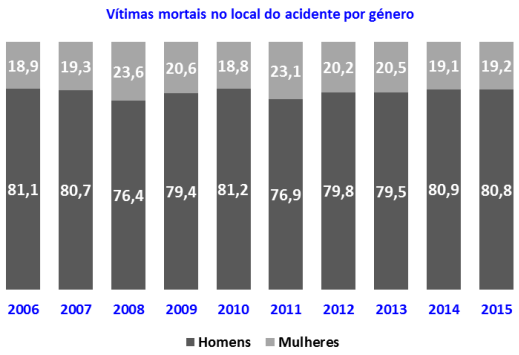


Gráfico 21

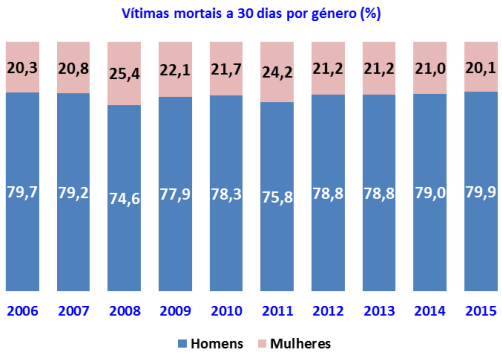


Gráfico 22

O acréscimo do número de "mortos a 30 dias" do género feminino, relativamente às vítimas no local, apresenta comparativamente ao género masculino uma maior variação: 36,4% contra 24,7%. De referir que, em 2014, essa variação foi ainda mais sensível, atingindo, respetivamente, os 45,7% (mulheres) e os 29,3% (homens).

É de notar que as grandes diferenças globais verificadas entre as vítimas dos dois géneros são, em grande parte, devidas aos valores obtidos para determinado tipo de utilizador. Com efeito, se considerarmos apenas os condutores, a proporção entre homens e mulheres vítimas mortais (a 30 dias) foi, no período 2010 a 2015, de 91,2% e 8,8%, respetivamente. Já no que se refere aos passageiros e aos peões, nas mesmas condições, essa proporção foi de 53,4% e 46,6% e de 62,3% e 37,7%. Registe-se que, entre as mulheres, o maior número de vítimas mortais ocorre enquanto peão (372 nos últimos seis anos, contra 351 e 236, na qualidade de passageiro e condutores, respetivamente).

I 4.C.3. Idade

O progressivo envelhecimento da população portuguesa, consequência da acumulação simultânea de duas situações – diminuição da natalidade e aumento da esperança de vida –, exprime-se de forma significativa na composição relativa das vítimas mortais ao longo do período em análise. Com efeito, enquanto em 2006 os mortos com idades compreendidas entre os 0 e os 44 anos representavam 50,7% do total, em 2015 este grupo representava 38,3%.

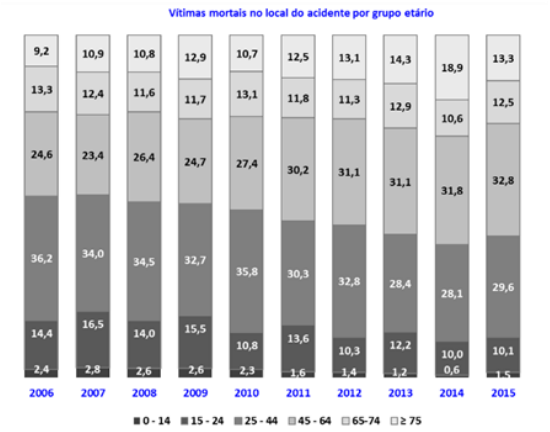


Gráfico 23

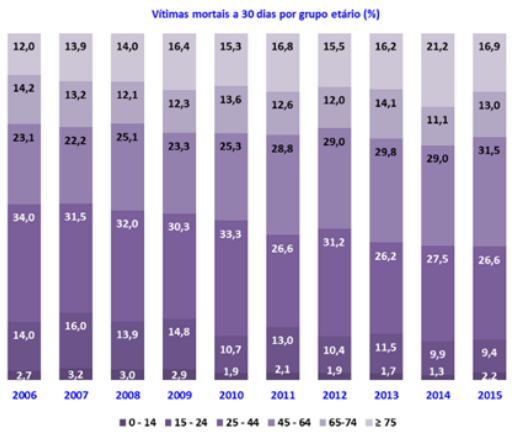


Gráfico 24

Foi também efetuada uma análise da evolução do risco para estes escalões etários, tendo em conta a sinistralidade e a respetiva população. Ainda que com algumas oscilações ao longo dos anos, registou-se uma tendência de clara diminuição em todos escalões etários em que dividimos este grupo e que se acentua no grupo dos mais novos.

Quanto aos escalões etários mais elevados, verifica-se a manutenção do peso relativo das classes dos mais de 65 anos (com os maiores de 75 anos a terem um ano excecionalmente negativo em 2014) e um aumento no escalão dos utentes com idades compreendidas entre os 45 a 64 anos, cujo peso relativo teve um crescimento que se pode traduzir, de forma simplificada, como sendo o grupo etário em que se encontrava uma em cada quatro vítimas mortais em 2010 e, em 2015, estas já eram uma em cada três. Esta evolução foi, praticamente, a inversa do que se passou na classe dos 25 aos 44 anos.

Foi no escalão etário mais baixo (até aos 14 anos), com 57,7%, e no escalão etário mais elevado (75 ou mais anos), com 59,4% que, entre 2010 e 2015, se verificou o maior aumento percentual na relação entre os mortos a 30 dias e aqueles que faleceram no local do acidente. Este resultado poderá estar ligado, ainda que não estejam disponíveis evidências científicas que suportem esta afirmação, à menor resistência física, principalmente nos escalões etários mais elevados. Os escalões etários em que se constatou, no período em apreço, um menor aumento percentual desta relação foram o escalão dos 25 aos 44 anos, com 17,6%, e o escalão dos 45 aos 64, com 19,6%. Dos 15 aos 24 anos, esse aumento foi de 23,0% e, dos 65 aos 74 o incremento foi de 34,1%.

I 4.D. A INFRAESTRUTURA

Ao longo dos últimos seis anos, a distribuição dos acidentes, vítimas e vítimas mortais, por tipo das vias em que ocorreram, manteve-se relativamente estável, conforme se comprova nos Gráficos 25 a 28.

Em média anual, neste período, os arruamentos e as estradas nacionais representaram, conjuntamente, cerca de 80% dos acidentes ocorridos, com particular destaque para os primeiros nos quais se registaram, em média, 58,5% dos sinistros.

Apesar da estabilidade acima referida, existem pequenas alterações que deverão merecer monitorização, na medida em que podem indiciar alguma tendência de mudanças nesta distribuição. Referimos, a título de exemplo, a diminuição do peso relativo dos acidentes nas autoestradas e nas estradas municipais, que passou, respetivamente, de 8,3% para 5,4% e de 7,0% para 5,1%. Na direção oposta referimos as outras vias[7], cujo peso relativo aumentou de 2,1% para 4,8%.

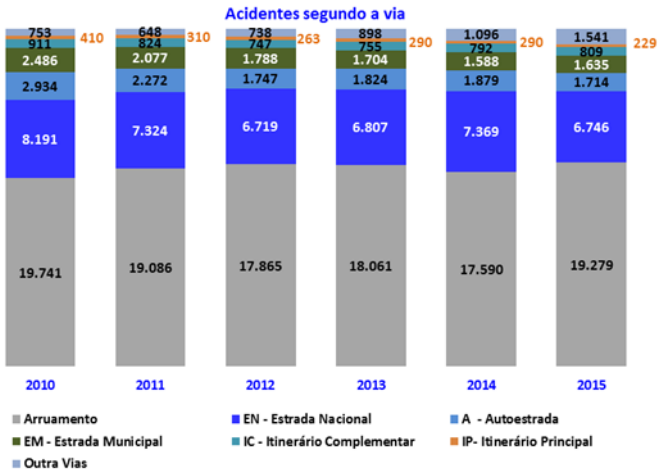


Gráfico 25

No que concerne ao total de vítimas, o padrão de distribuição é relativamente idêntico ao dos acidentes.

Durante o período de análise verificou-se um aumento do peso relativo dos arruamentos (de 51,9% para 56,5%) e das outras vias (de 2,2% para 4,8%). Das restantes vias, salienta-se a diminuição verificada nas autoestradas (de 9,4% para 6,5%), nas estradas municipais (de 7,1% para 5,4%) e nas estradas nacionais (de 25,0% para 23,1%).

[7] Outras vias = Estrada Regional; Estrada Florestal; Ponte; Variante

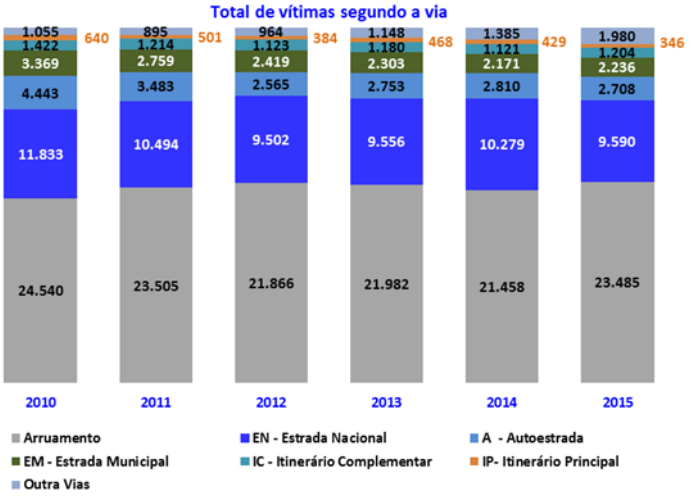


Gráfico 26

Diferente é o panorama no que diz respeito às vítimas mortais. Apesar do conjunto dos arruamentos e das estradas nacionais continuar a ter uma importância muito significativa (cerca de 70% dos mortos registados no período), as estradas nacionais passam a apresentar o maior peso relativo, com uma média de 36,0% do total das vítimas mortais ocorridas no período. Já os arruamentos que, como vimos, representaram, em média, 58,5% dos acidentes e 54,8% do total de vítimas, foram o local onde se registaram 33,9% das vítimas mortais.

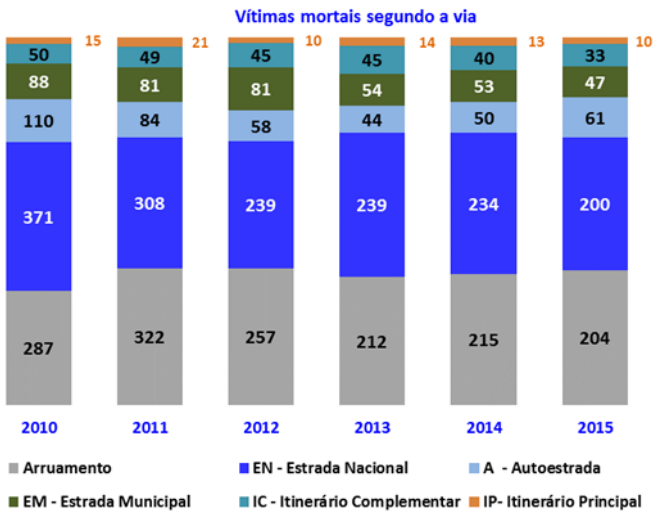


Gráfico 27

Todos os outros tipos de via apresentam maior peso relativo nos mortos do que nos acidentes e nas vítimas, de acordo com a Tabela 2.

Peso relativo (%)	Acidentes	Vítimas	Mortos
Arruamento	58,5%	54,8%	33,9%
EN - Estrada Nacional	22,6%	24,5%	36,0%
A - Autoestrada	6,5%	7,5%	9,2%
EM - Estrada Municipal	5,9%	6,1%	9,2%
IC - Itinerário Complementar	2,5%	2,9%	5,9%
IP- Itinerário Principal	0,9%	1,1%	1,9%
Outra Vias	3,0%	3,0%	3,9%

Tabela 2

Considerando que o Índice de Gravidade (mortos por cada 100 acidentes com vítimas) é uma boa medida que permite comparar o risco de morte dos acidentes nos diferentes tipos de via, constatamos que, no período 2010 a 2015, os IP e IC (itinerários principais e itinerários complementares) foram, de forma destacada, as vias em que os acidentes tiveram consequências mais graves (agravado, no caso dos IP, por um acidente de grandes proporções em 2011), e que esse é um padrão que se mantem durante o período em análise. Como seria de esperar, pelos seus pesos relativos nos acidentes e nas vítimas mortais, o menor Índice de Gravidade verificou-se nos arruamentos, o único tipo de via em que este indicador é inferior à média nacional, que foi, no período, de 2,3.

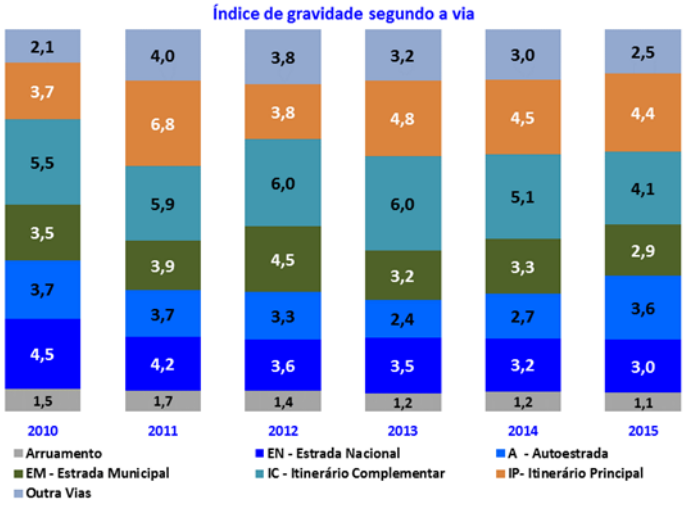


Gráfico 28

Por outro lado, os acidentes ocorridos nos IP e nos IC, aqui analisados em conjunto, e nas autoestradas foram aqueles em que as consequências no local do acidente se revelaram mais gravosas, considerando que, entre 2010 e 2015, o fator multiplicador dos mortos a 30 dias foi, em média, de 1,08 e de 1,10, respetivamente. Recorde-se que, neste período, a média geral foi de 1,27. Os arruamentos foram o único tipo de via em que o rácio foi superior à média geral, com 1,50, em linha, como expectável, com o que se verificou com as vítimas (peões) e com o tipo de ocorrências (atropelamentos).

Com os dados de sinistralidade existentes para os últimos seis anos podem retirar-se algumas conclusões quanto ao perigo específico das diferentes vias, de acordo com a respetiva classificação. Apesar da falta de informação disponível para o tráfego (com exceção das autoestradas), indexámos os acidentes ocorridos e as suas consequências a outros indicadores[8], por forma a estabelecer uma primeira aproximação ao problema, através da definição de hierarquias, quer em relação ao risco de ocorrência de sinistros, quer no que se refere à sua gravidade. A síntese deste trabalho consta das tabelas seguintes[9].

ACIDENTES COM VÍTIMAS NAS ESTRADAS NACIONAIS (2010 - 2015) - Dez mais									
Mais acidentes		Mais mortos		Maior IG[1]		Maior C.A.[2]		Maior C.V.M.[3]	
EN1	1.735	EN1	75	EN244	18,4	EN6	44,7	EN6	1,20
EN125	1.704	EN125	66	EN260	12,0	EN14	19,9	EN125	0,71
EN10	1.283	EN2	61	EN121	12,0	EN125	18,2	EN366	0,69
EN2	1.116	EN10	49	EN366	7,7	EN105	17,5	EN10	0,57
EN109	1.077	EN118	44	EN235	6,9	EN10	14,8	EN105	0,56
EN101	961	EN13	36	EN4	6,3	EN13	13,7	EN13	0,52
EN13	944	EN109	34	EN118	6,1	EN109	10,3	EN14	0,51
EN15	931	EN18	32	EN233	5,9	EN205	9,89	EN1	0,41
EN103	881	EN103	32	EN120	5,8	EN101	9,9	EN118	0,38
EN206	863	EN4	31	EN5	5,7	EN9	9,7	EN235	0,38

Tabela 3

ACIDENTES COM VÍTIMAS NOS ITINERÁRIOS PRINCIPAIS (2010 - 2015) - Três mais									
Mais acidentes		Mais mortos		Maior IG[1]		Maior C.A.[2]		Maior C.V.M.[3]	
IP7	693	IP4	27	IP4	11,0	IP3	7,5	IP3	0,32
IP3	354	IP2	26	IP2	10,5	IP4	1,7	IP4	0,19
IP2	247	IP3	15	IP3	4,2	IP2	0,7	IP2	0,08

Tabela 4

[8] [1] IG – N.º de Mortos por cada 100 Acidentes com Vítimas (quanto mais elevado mais grave); apenas foram consideradas estradas com uma média de Mortos/ano igual ou superior 2 (igual ou superior a 12 no período); IG 2010 – 2015: (Estradas Nacionais = 3,7); (Itinerários Principais = 4,7); (Itinerários Complementares = 5,4); (Autoestradas = 3,2)

[2] C.A. – Concentração de acidentes, representada pelo número de acidentes que ocorreram em média, por ano, em cada 10kms, de acordo com a fórmula: (Número total de acidentes/6)/(Comprimento da via/10)

[3] C.V.M. – Concentração de vítimas mortais, representada pelo número de vítimas mortais que ocorreram, em média, por ano, em cada 10kms, de acordo com a fórmula: (Número de mortos/6)/(Comprimento da via/10)

[4] Representado pelo número de acidentes ocorridos em cada 10^8Kms percorridos na via

[5] Representado pelo número de mortes ocorridos em cada 10^8Kms percorridos na via

(Notas 4 e 5 apenas referentes à tabela 7)

Fontes: Comprimento das vias – Autoestradas: www.apcap.pt; *wikipedia* e *mymaps* em *googlemaps*; Outras vias: *wikipedia* e *mymaps* em *googlemaps*; distâncias percorridas em autoestrada (Tráfego Médio Diário Anualizado): IMT (http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/InfraestruturasRodoviarias/RedeRodoviaria/Paginas/Relatorios.aspx)

[9] Os dados da Tabela 7 não abrangem 2015, porque à data de conclusão do documento não estavam publicados os dados referentes ao tráfego do último trimestre.

ACIDENTES COM VÍTIMAS NOS ITINERÁRIOS COMPLEMENTARES (2010 - 2015) - Cinco mais									
Mais acidentes		Mais mortos		Maior IG[1]		Maior C.A.[2]		Maior C.V.M.[3]	
IC2	1.424	IC2	82	IC1	13,5	IC19	91,5	IC19	1,46
IC19	878	IC1	75	IC8	12,4	IC2	7,2	IC8	0,44
IC17	698	IC8	31	IC3	6,2	IC8	3,5	IC2	0,41
IC1	554	IC19	14	IC2	5,8	IC3	1,3	IC1	0,17
IC8	250	IC3	11	IC19	1,6	IC1	1,3	IC3	0,08

Tabela 5

ACIDENTES COM VÍTIMAS NAS AUTOESTRADAS (2010 - 2015) - Dez mais									
Mais acidentes		Mais mortos		Maior IG[1]		Maior C.A.[2]		Maior C.V.M.[3]	
A1	2.255	A1	100	A22	6,0	A5	59,9	A5	0,93
A2	1.153	A2	46	A25	5,4	A28	20,0	A1	0,56
A28	1.065	A25	33	A1	4,4	A29	15,9	A28	0,47
A5	899	A4	27	A2	4,0	A1	12,7	A29	0,47
A4	693	A28	25	A4	3,9	A3	10,1	A2	0,33
A3	683	A8	22	A8	3,2	A8	8,3	A25	0,28
A20	679	A22	19	A29	3,0	A2	8,2	A8	0,27
A8	677	A3	17	A3	2,5	A4	5,9	A3	0,25
A25	614	A29	15	A28	2,3	A25	5,2	A22	0,24
A29	507	A5	14	A5	1,6	A22	4,1	A4	0,23

Tabela 6

DEZ AUTOESTRADAS COM MAIOR RISCO (2010 - 2014)			
De Acidentes[4]		De Morte[5]	
A28	57,6	A1	5,4
A5	25,0	A4	1,7
A25	24,6	A25	1,3
A22	20,4	A2	1,3
A29	18,8	A28	0,9
A4	18,2	A8	0,6
A3	17,1	A22	0,5
A8	15,6	A3	0,4
A2	13,9	A29	0,2
A1	13,3	A5	0,1

Tabela 7

I 4.E. OS VEÍCULOS

Em média, nos últimos seis anos, 84,4% das vítimas mortais ocupantes de veículos viajavam num automóvel ligeiro ou num veículo de duas rodas a motor. Este valor registou-se quer em termos das vítimas no local do acidente, com uma distribuição respetiva de 59,6% e 26,5%, quer com os mortos contabilizados a 30 dias, em que a distribuição foi de 58,1% e 27,1% .

Os condutores e passageiros de velocípedes mortos representaram, em média durante este período, no local e a 30 dias, respetivamente 4,6% e 5,8 % do total de vítimas mortais

ocupantes de veículos. Os ocupantes de "outros veículos"[10] contribuíram, nas mesmas circunstâncias, para 9,3% e 8,9% das vítimas mortais, de acordo com esta categorização.

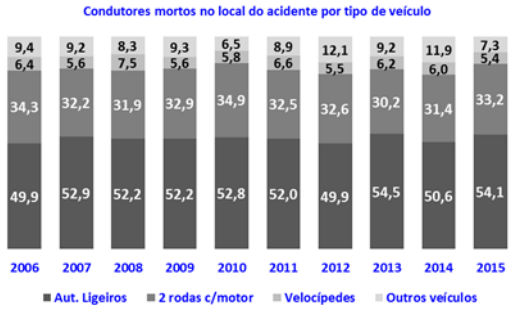


Gráfico 29

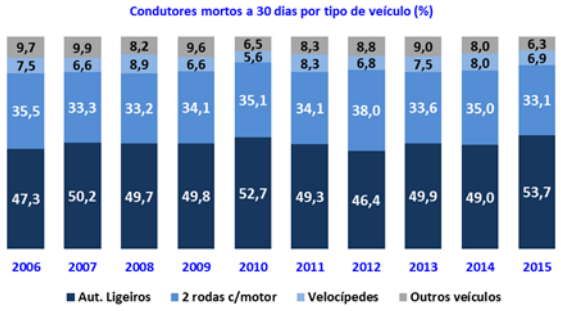


Gráfico 30

Para os condutores e passageiros, no período de 2010 a 2015, a percentagem média de aumento de vítima mortais a 30 dias, em relação às vítimas no local do acidente, foi de 19,5%, distribuído por 16,6% nos automóveis ligeiros, 22,6% nas duas rodas a motor, 49,6% nos velocípedes e 15,0% nos outros veículos. Refira-se o elevado valor constatado nos condutores e passageiros de velocípedes, para o qual, e mantendo as mesmas reservas então apontadas, poderá existir uma explicação próxima daquela que foi referida para os peões.

Uma constatação interessante, que carece de uma série de observações mais longa para a sua validação enquanto tendência, foi o aumento verificado em 2014, nos ocupantes de velocípedes, de 84,2% das vítimas mortais nos 30 dias seguintes ao acidente. Assim, nesse ano, nos condutores e passageiros de veículos constatou-se, em média, um acréscimo de 26,1% no número de mortos a 30 dias em relação às vítimas no local do acidente.

Em qualquer análise que pretenda estudar em profundidade a sinistralidade rodoviária, em função dos veículos envolvidos, torna-se necessário medir o risco relativo de cada categoria. No nosso país, à falta de estudos que identifiquem a exposição ao risco, medida pelas distâncias percorridas anualmente pelas diferentes categorias de veículos, analisámos o risco em função dos parques de viaturas, medidos pelas unidades com seguro válido. Podendo-se apontar, como debilidade desta abordagem, o erro induzido pela existência de veículos que circulam sem seguro e de outros que, tendo esse requisito, poderão não estar a circular (estimamos, pelos dados da sinistralidade que esse valor não seja superior a 2,5% do total do parque), este é o indicador disponível mais fiável para todo o parque, e o único que permite uma comparação, na mesma base dos restantes, com os veículos de duas rodas a motor.

Foi construído, especificamente para o PENSE 2020, um conjunto de indicadores que pretendem identificar o risco relativo de diferentes categorias de veículos, e a sua evolução ao longo do tempo, para três situações: intervenção em acidentes com vítimas (incluindo atropelamentos); total de vítimas; e vítimas mortais.

[10] Por outros veículos entende-se, nesta categorização: veículos pesados, de passageiros e mercadoria, triciclos e quadriciclos, veículos agrícolas, veículos sobre carris, veículos de tração animal, máquinas industriais. Os velocípedes com motor integram, nesta classificação, o grupo dos ciclomotores.

Estes indicadores anuais, por categoria de veículo foram calculados de acordo com as seguintes fórmulas:

$$\text{IRVI (Indicador de risco veículos intervenientes em acidente)} = \frac{\text{Veículos intervenientes em acidentes com vítimas durante um ano}}{\text{100.000 veículos segurados no mesmo ano}}$$

$$\text{IRV (Indicador de risco vítimas)} = \frac{\text{Total de vítimas ocupantes de veículos durante um ano}}{\text{100.000 veículos segurados no mesmo ano}}$$

$$\text{IRVM (Indicador de risco vítimas mortais por tipo de veículo)} = \frac{\text{Total de vítimas mortais}}{\text{100.000 veículos segurados}}$$

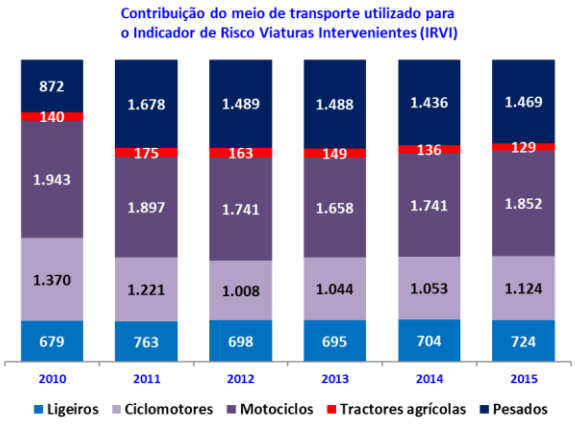


Gráfico 31

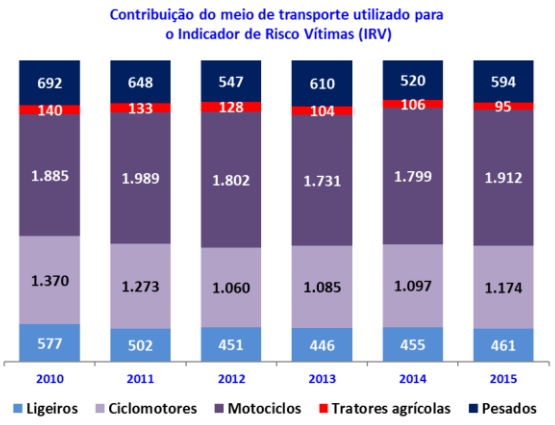


Gráfico 32

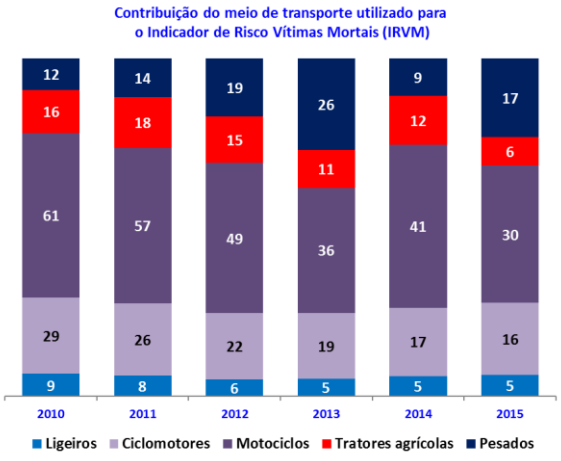


Gráfico 33

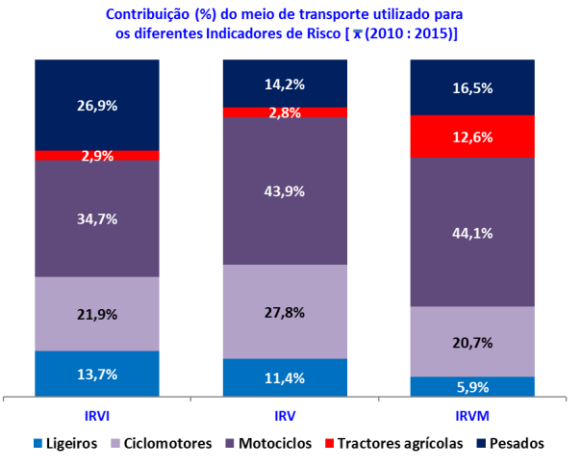


Gráfico 34

Nos gráficos 31 a 33 são apresentados, para o período em análise, os valores destes três indicadores, por categoria de veículos[11], sendo que o tamanho de cada segmento das barras representa a contribuição parcial para o valor global dos indicadores. O Gráfico 34 apresenta o peso médio, para o período em análise, de cada categoria de veículo para os valores globais dos indicadores.No que se refere aos veículos intervenientes em acidentes com vítimas (recordando que estão incluídos os atropelamentos), o risco dos ligeiros mantem-se constante ao longo do período e, conforme se constata no gráfico 34, estes contribuem, em média, para 13,7% do indicador. Os tratores, com a menor contribuição para este indicador, 2,9% no período, também apresentaram um comportamento estável. Tanto os ciclomotores, com uma contribuição média de 22,0% no período, como os motociclos, cuja contribuição média nos seis anos foi a mais elevada para o indicador, atingindo os 34,7%, tiveram um comportamento semelhante com uma diminuição acentuada, com particular relevo nos ciclomotores, entre 2010 e 2011, mantendo-se estável desde então. O inverso passou-se com os pesados, que tiveram uma contribuição média para o indicador de 26,9%, em que se verificou um muito elevado aumento entre 2010 e 2011 a que se seguiu um período de estabilidade até 2014.

Já no que respeita ao risco da ocorrência de vítimas, verificou-se uma ligeira perda do peso relativo de todas as categorias, entre 2010 e 2015, salvo no que se refere aos motociclos, categoria onde se consolidaram as perdas relativas dos outros segmentos.

Quanto à contribuição percentual das categorias para o indicador, em relação ao que aconteceu na intervenção em acidentes, verifica-se uma diminuição nos ligeiros e nos pesados, esta muito acentuada, a manutenção nos tratores, e um acréscimo nas duas categorias dos veículos de duas rodas a motor.

No que tange ao Indicador de Risco de Vítimas Mortais, as alterações foram sensíveis ao longo do período. Como se verifica no Gráfico 33 existem variações importantes da dimensão relativa de algumas categorias, explicável, em parte, pelos valores unitários em causa e por acidentes de grande dimensão nalgumas dessas categorias. Na contribuição percentual das categorias para o indicador (Gráfico 34), essas variações são ainda mais sensíveis, quando comparado com o RVI, com um aumento muito significativo das vítimas mortais entre os ocupantes dos tratores e uma diminuição entre os ocupantes de ligeiros e de ciclomotores.

Em resumo, poder-se-á afirmar que é elevado o risco de ocorrência de acidentes com veículos pesados, mas que este passa praticamente para metade no que se refere às vítimas, tanto as

[11] Fonte: ASF (Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões) - Parque segurado Portugal continental acedido 25 de maio de 2016; Ligeiros: inclui ligeiros, mistos, táxis, praças, ligeiros de instrução, ligeiros bombeiros, ambulâncias ligeiros, nupciais e funerários, pronto-socorro ligeiro, caminhetas, sem condutor até 3500 KG PE; Ciclomotores: inclui velocípedes com motor e ciclomotores; Motociclos inclui motociclos e motociclos de instrução; Tratores: inclui tratores agrícola até e além de 25 hp; Pesados: inclui ambulâncias pesado, autocarro até 20 LUG e mais de 20 LUG, camião até e além de 20 TON PB, guindastes automóveis, higiene urbanos, pesados bombeiros, pesados de instrução, pronto socorros pesados, transportes coletivos urbanos, veículos articulados e de transporte matérias perigosas.

totais como as mortais. Como referido acima, o risco de ocorrência de acidentes envolvendo tratores é diminuto, o mesmo acontecendo com a probabilidade de ocorrência de vítimas não mortais, ao contrário do que se passa com as vítimas mortais, em que o risco relativo aumenta mais de 5 vezes em relação às outras duas situações. Em nossa opinião, é nas caraterísticas dos veículos e, também, na forma como eles são utilizados, no caso dos tratores, que residirão algumas das explicações para estes resultados.

Os veículos de duas rodas a motor e, mais notavelmente, os motociclos são aqueles que apresentaram, ao longo do período, os indicadores de risco mais gravosos, o que será ainda mais preocupante se considerarmos a sazonalidade associada à sua utilização. Este indicador ainda merece uma maior atenção quando se compara o seu valor com o de alguns países para os quais existem dados do parque e da sinistralidade, conforme se constata na Tabela 8.

	IRVM (2012)					
	Motociclos			Ciclomotores		
	Veículos (V)	Mortos (M)	M/100.000 V	Veículos (V)	Mortos (V)	M/100.000 V
Finlândia	245.000	21	8,6	293.000	7	2,4
República Checa	977.000	86	8,8	481.000	7	1,5
Espanha	2.852.000	304	10,7	2.169.000	67	3,1
Itália	6.483.000	847	13,1	2.100.000	127	6,0
Alemanha	3.983.000	586	14,7	n.d.	n.d.	n.d.
Áustria	431.000	68	15,8	300.000	19	6,3
Polónia	1.107.000	261	23,6	1.100.000	82	7,5
Hungria	151.410	39	25,8	n.d.	n.d.	n.d.
Eslovénia	51.000	18	35,3	42.100	3	7,1
Chipre	25.300	11	43,5	15.800	3	19,0
Portugal	**222.300**	**104**	**46,8**	**278.300**	**57**	**20,5**
Irlanda	32.870	19	57,8	n.d.	n.d.	n.d.
Roménia	89.000	62	69,7	6.000	99	1650,0
Croácia	60.000	62	103,3	99.000	16	16,2
Letónia	n.d.	n.d.	n.d.	23.210	3	12,9

Fontes: *Eurostat, CARE, ASF*

Tabela 8

Finalmente, quanto aos ligeiros, verificou-se uma diminuição do risco relativo, no sentido inverso ao da gravidade do acidente.

I 5. A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM PORTUGAL, NA UNIÃO EUROPEIA E NOS PAÍSES DE REFERÊNCIA DA ENSR

No presente capítulo abordamos a comparação, entre Portugal, os três países que definimos como referência de *benchmark* para a ENSR (Espanha, França e Áustria) e o conjunto da União Europeia, em relação a alguns indicadores de sinistralidade rodoviária (em que essa comparação é possível de ser feita, considerando algumas diferenças de classificação) e da sua evolução no período 2006 a 2014. A escolha deste ano para final da série prende-se com a qualidade e quantidade de dados disponíveis para a totalidade dos países da União Europeia.

A Comissão Europeia, nas já anteriormente citadas "Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011 – 2020", apontava para uma diminuição de 50% das vítimas mortais neste período. Os resultados mais recentes, provisórios relativamente a 2015, apontam para um desvio daquela meta, tal como já se verificara no "3.º Programa de Ação de Segurança Rodoviária 2001 – 2010", em que os resultados alcançados ficaram cerca de 17% aquém do pretendido[xxviii].

Depois de uma diminuição pouco sensível em 2011, em 2012 e 2013 os resultados obtidos foram mais encorajadores e, no final deste último ano, a diferença entre o resultado esperado e o observado já era diminuta. Contudo, em 2014 assistiu-se a uma estagnação da diminuição e, em 2015, verificou-se mesmo um ligeiro aumento do número total de mortos na União Europeia. Apesar dos caminhos traçados, dos compromissos assumidos e da esperança que resultaram do referido documento da Comissão, as perspetivas não são as melhores e muito parece estar por fazer. Os dados da evolução, neste período, integram, em I 4., a Tabela 1.

De acordo com os dados mais recentes relativos a 2014, apurados através do recurso a um conjunto alargado de fontes[xxix], a situação da sinistralidade na Europa dos 28 e o seu custo, estimado para os diferentes países, estão refletidos nas tabelas 9 e 10.

Vítimas mortais por milhão de habitantes e total de vítimas - 2014						
País	Pop. 2014	Mortos por milhão hab.	Mortos a 30 dias	Feridos Graves	Feridos Leves	Fonte
Malta	425.384	24	10	292	n.d.	EACS
Reino Unido	64.351.155	28	1.775	22.807	169.895	EOP
Suécia	9.644.864	28	270	2.389	15.141	CARE
Dinamarca	5.627.235	32	182	1.797	1.396	EOP
Holanda	16.829.289	34	570	2.131	12.533	EOP
Espanha	46.512.199	36	1.688	9.574	117.058	EOP
Alemanha	80.767.463	42	3.377	67.732	317.620	EOP
Irlanda	4.605.501	42	193	439	6.993	EACS
Finlândia	5.451.270	42	229	519	6.186	EOP
Áustria	8.506.889	51	430	7.434	40.236	EOP
UE 28	242.721.249	51	8.724	115.114	687.058	
França	65.889.148	51	3.384	26.635	46.413	EOP
Eslovénia	2.061.085	52	108	826	7.396	EACS
Chipre	858.000	52	45	467	603	EOP
Eslováquia	5.415.949	54	295	1.098	5.519	EOP
Itália	60.782.668	56	3.381	14.943	232.823	EOP
Estónia	1.315.819	59	78	467	1.282	EACS
Hungria	9.877.365	63	626	5.331	14.793	EOP
Luxemburgo	549.680	64	35	245	981	EOP
PORTUGAL	9.869.783	65	638	2.010	37.005	EOP
Bélgica	11.203.992	65	727	4.502	49.120	EOP
Rep. Checa	10.512.419	65	688	2.762	23.644	CARE
Croácia	4.246.809	73	308	2.675	11.547	EOP
Grécia	10.926.807	73	795	1.016	13.548	CARE
Polónia	38.017.856	84	3.202	11.696	30.849	EOP
Lituânia	2.921.920	91	265	536	3.353	EOP
Bulgária	7.245.677	91	660	2.174	6.465	EOP
Roménia	19.947.311	91	1.818	8.122	24.212	CARE
Letónia	2.001.468	106	212	434	4.169	EACS

EOP (Estatística Oficial do País)

CARE (Community Road Accident Database)

EACS (European Accident Causation Survey) - Número de feridos graves

População - EUROSTAT

Tabela 9

Custo económico e social - 2014			
PAÍS	PIB	Custo* /PIB (%)	Custo* / Habitante (€)
Áustria	329.295,6	1,4%	529
Luxemburgo	48.897,5	0,6%	498
Alemanha	2.915.650,0	1,2%	448
Bélgica	400.408,0	1,0%	367
Eslovénia	37.303,2	1,5%	276
Croácia	43.019,8	2,4%	242
UE 28	3.774.574,1	0,9%	241
Itália	1.611.884,0	0,9%	239
França	2.139.964,0	0,7%	238
Malta	8.084,3	1,2%	235
Reino Unido	2.260.804,8	0,6%	218
PORTUGAL	165.516,3	1,1%	190
Hungria	104.239,1	1,7%	184
Suécia	430.642,3	0,4%	181
Rep. Checa	156.660,0	1,2%	177
Dinamarca	260.581,6	0,4%	176
Irlanda	189.045,9	0,4%	166
Roménia	150.230,1	2,2%	164
Espanha	1.041.160,0	0,7%	163
Chipre	17.393,7	0,8%	162
Letónia	23.580,9	1,4%	161
Polónia	410.856,3	1,4%	156
Grécia	177.559,4	0,9%	148
Eslováquia	75.560,5	1,1%	147
Finlândia	205.268,0	0,4%	146
Holanda	663.008,0	0,4%	140
Bulgária	42.750,9	2,3%	137
Estónia	19.962,7	0,9%	135
Lituânia	36.444,4	1,1%	135

Custo * = custo estimado

Fontes:

Update of the Handbook on External Costs of Transport. Final Report.

Report for the European Commission:

DG MOVE. Ricardo-AEA/R/ ED57769 Issue Number 1; 8th January 2014

População - EUROSTAT

PIB - EUROSTAT

Tabela 10

Começando a existir indicadores transversais para a contabilização desses custos, ao nível dos países da União Europeia, será tempo de dar início à identificação sistemática das intervenções que, de acordo com medidas de avaliação do respetivo custo/benefício, permitam baixar os indicadores de sinistralidade e colocar essa diminuição na rota traçada para o período 2010 – 2020.

Mas, de acordo com a Comissária Europeia Violeta Bulc, "*se a Europa pretende alcançar o objetivo de diminuir para metade as mortes na estrada, muito mais tem de ser feito*"[12]. No mesmo evento, a Comissária para a Mobilidade e os Transportes referiu "*ser desejável que os Estados Membros demonstrem maior empenhamento político para forçar a mudança*", considerando que "*precisamos de melhor fiscalização, melhor educação, melhor gestão das velocidades e estradas e veículos mais seguros. Medidas que podem ser caras e parecem exigentes. Será que as vidas têm preço? E, acreditem, esse esforço não é nada, quando comparado com os 100 mil milhões de euros de custos sociais que anualmente estão associados às mortes e aos feridos graves*".

A partir deste ponto, a análise incidirá na comparação da sinistralidade em Portugal com a verificada nos países considerados como referência para a elaboração da ENSR e com a União Europeia a 28, sendo a fonte exclusiva o CARE, com os valores de Portugal corrigidos, conforme anteriormente explicado.

Para além de um decréscimo no número de mortos que se afasta dos objetivos a nível europeu, também se verifica, tal como constatámos na análise à evolução da sinistralidade em Portugal, que a diminuição dos acidentes e dos feridos (aqui englobando os graves e os leves) tem tido uma evolução ainda mais lenta, com exceção da França (com o menor decréscimo de vítimas mortais), em que a evolução das três grandezas foi praticamente coincidente.

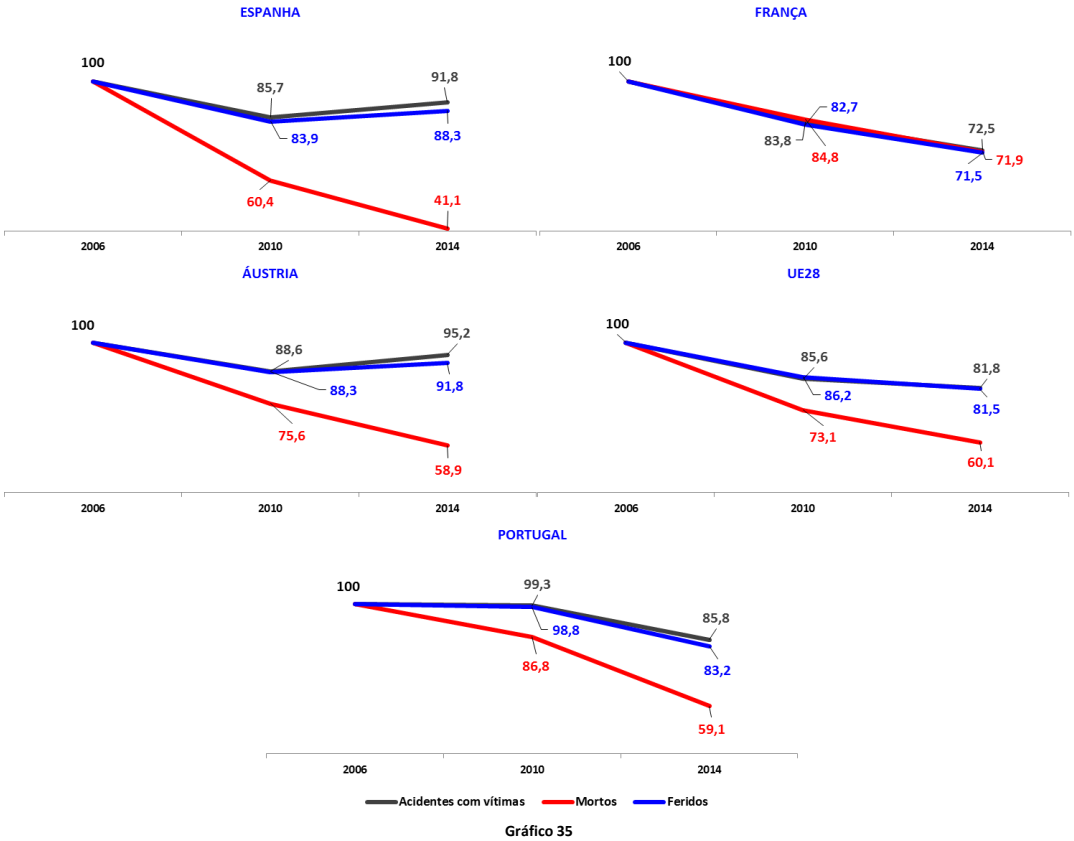


Gráfico 35

[12] Conferência de imprensa sobre Segurança Rodoviária, Bruxelas, 20 de março de 2016.

A observação da variação destes indicadores nos quatro países e na UE é interessante, pois permite ter uma primeira abordagem a algumas das diferenças das respetivas sinistralidades, da sua evolução neste período relativamente alargado e das suas consequências. Os valores do Índice de Gravidade, por outro lado, sendo uma razão direta entre as vítimas mortais e os acidentes com vítimas, dão uma boa leitura do tipo de sinistralidade e da sua evolução nestes cinco territórios.

	Índice de Gravidade				
	Portugal	Espanha	França	Áustria	UE28
2006	3,0	4,1	5,9	1,8	3,3
2010	2,6	2,9	5,9	1,6	2,8
2014	2,1	1,8	5,8	1,1	2,4

Tabela 11

De salientar o constante e elevadíssimo valor verificado em França e a diminuição do índice de gravidade dos acidentes ocorridos em Espanha. A Áustria apresenta uma gravidade relativa muito reduzida (praticamente metade da média da União Europeia) e, em Portugal, onde o valor do índice é ligeiramente menor do que na UE, assistiu-se a uma diminuição que acompanhou a da média da região.

No final de 2014, a situação comparativa de Portugal com os países de referência e com a média da União Europeia, em termos do valor total e da respetiva evolução, era a que consta dos gráficos seguintes.

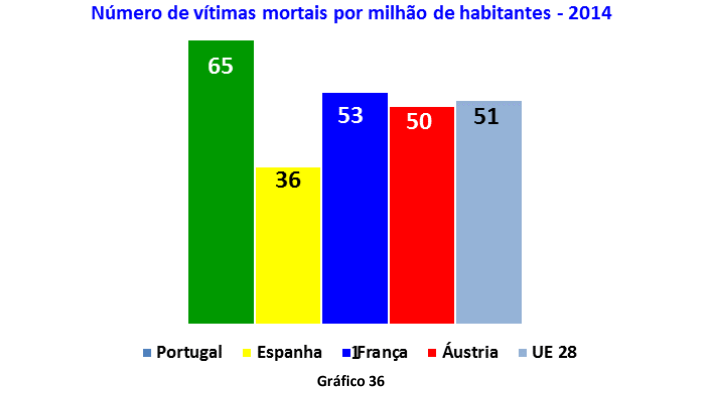


Gráfico 36

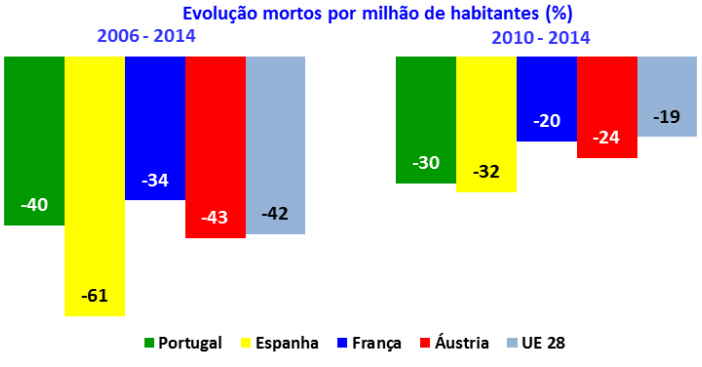


Gráfico 37

Como se constata, e já foi anteriormente referido, no período mais longo, o desempenho de Portugal apenas foi melhor do que o verificado na França. Ao contrário, entre 2010 e 2014, apenas a Espanha conseguiu um resultado mais positivo do que aquele verificado no nosso País.

Os gráficos 38 e 39 abordam uma questão primordial e também já muito focada neste documento: a sinistralidade dentro das localidades, o principal fator diferenciador, pela negativa, da insegurança rodoviária em Portugal. Salienta-se, também, uma subida sustentada das vítimas mortais dentro das localidades em Espanha, nos três momentos de observação (gráfico 38), ainda que continue a ser o país (desta comparação) com o valor mais favorável do indicador.

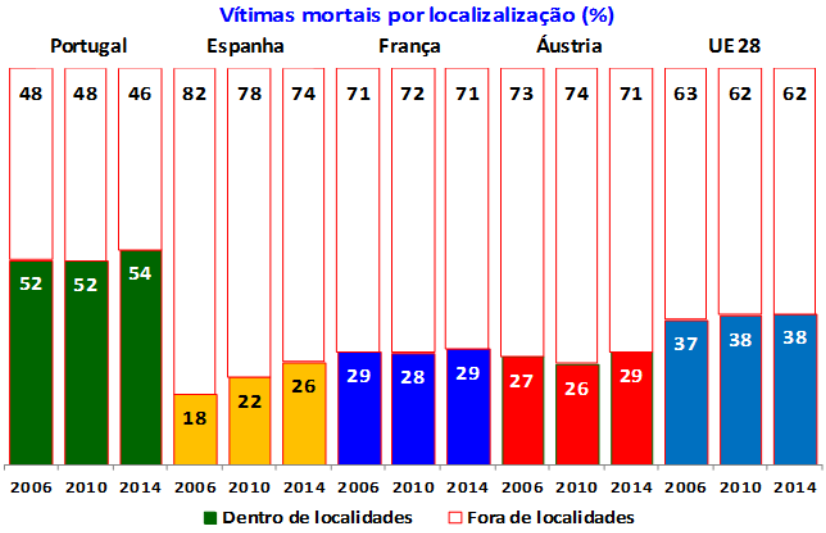


Gráfico 38

O gráfico seguinte é bem explícito quanto à forma como a sinistralidade em Portugal, no período 2006-2014, evoluiu ao ritmo dos padrões europeus, ao contrário do que se passou no primeiro período, em que o País obteve o pior desempenho em ambas as situações. Apesar dos progressos alcançados no último período, é evidente que a evolução "dentro das localidades", ao ficar próxima dos outros espaços territoriais, não permitiu a diminuição, imprescindível, que nos separa da UE28.

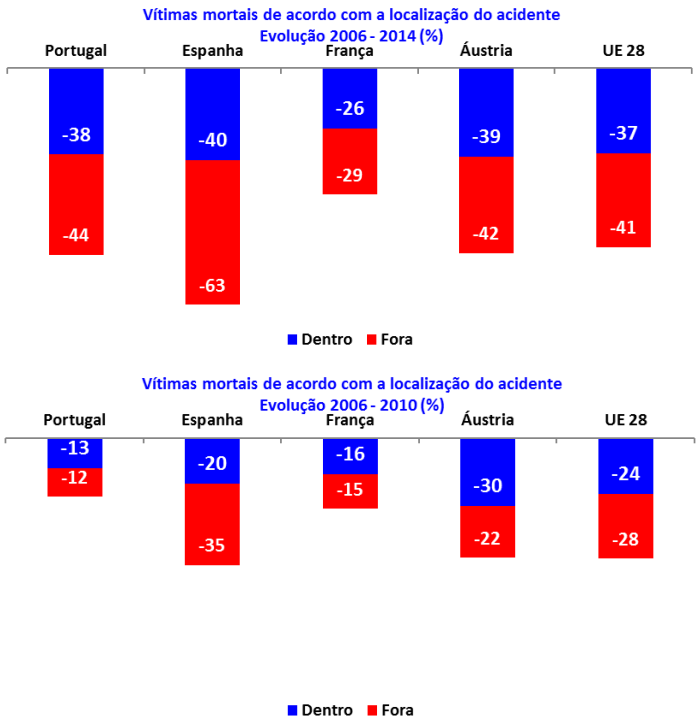


Gráfico 39

A distribuição das vítimas mortais em Portugal por categoria de utente é muito próxima da média europeia, conforme se pode observar no gráfico 40. Nos países de referência, existem algumas diferenças consideráveis na Áustria e em França, onde os condutores representam, comparativamente, uma percentagem mais significativa do total. De qualquer forma, não parecem ser estas diferenças que explicam comportamentos de sinistralidade tão díspares, inclusivamente porque a Espanha, que apresenta uma distribuição mais próxima da de Portugal, é o país com quem mantemos uma maior distância em termos de mortos por milhão de habitantes, total.

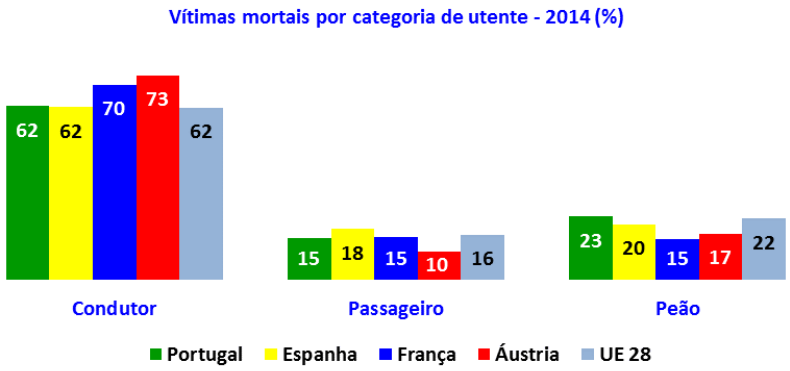


Gráfico 40

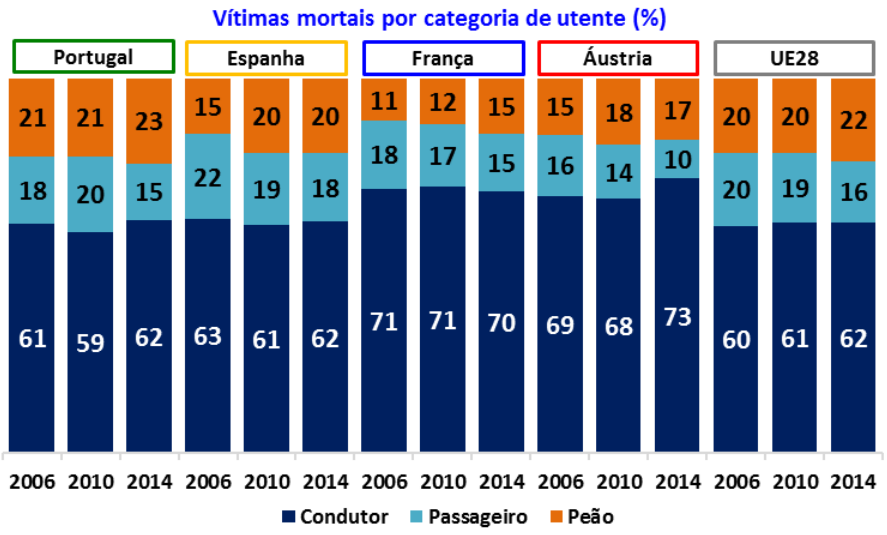


Gráfico 41

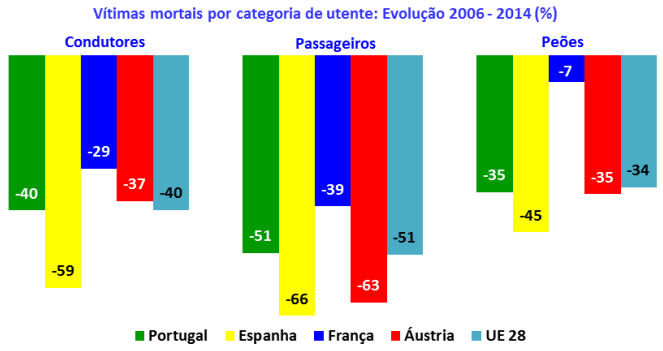


Gráfico 42

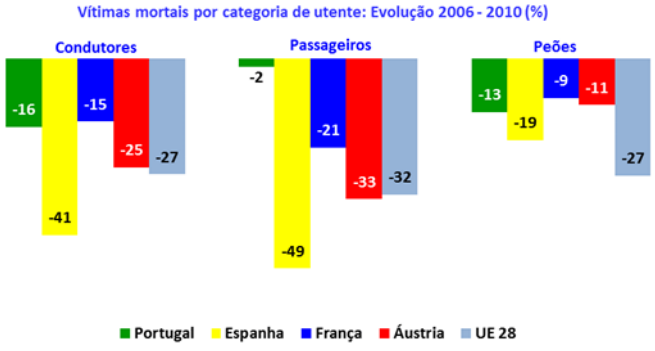


Gráfico 43

Esta evolução, nos dois períodos analisados (gráficos 42 e 43), apresentou alguns comportamentos relevantes, de que destacamos, em Portugal, a diminuição em 2010-2014 verificada nos passageiros mortos.

As diferenças observadas quando se analisa as vítimas pelo género só poderiam ser explicadas, de uma forma cabal, se existisse, para todos os países, o conhecimento sobre as distâncias percorridas pelas condutoras e a sua repartição pela localização, dentro e fora das localidades. A maior taxa de posse de título de condução e uma mais generalizada utilização de veículo por

parte do género feminino, nalguns países, poderá constituir uma explicação para as diferenças constatadas.

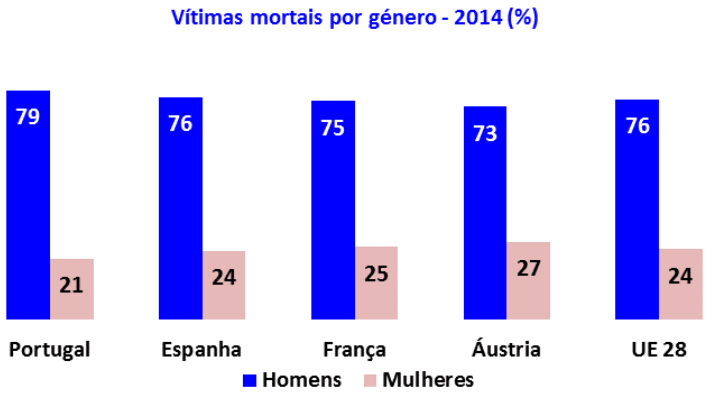


Gráfico 44

De qualquer forma, resulta claro que a sinistralidade rodoviária mais grave é um problema que afeta mais os homens. Em média, na União Europeia, quase três em cada quatro vítimas mortais são homens. Nos países de referência, essa proporção é atingida em França e ultrapassada na Áustria.

No período mais longo da nossa análise constata-se que, nos quatro países analisados, a diminuição de mortos no género masculino foi sempre superior à do género feminino, ainda que com uma variação percentual muito próxima. No período mais curto, essa situação mantem-se, com um ligeiro aumento das diferenças, salvo no caso de Portugal em que a diminuição nas mulheres foi maior do que nos homens. Considerando as condicionantes sociais e económicas deste período, já abordadas, este comportamento deveria merecer alguma investigação, que não cabe no âmbito deste trabalho.

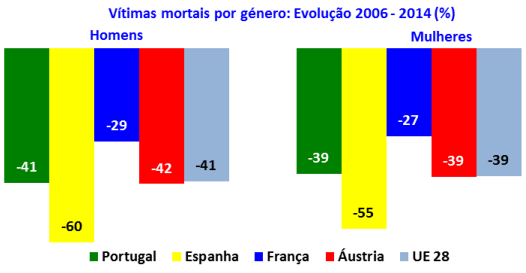


Gráfico 45

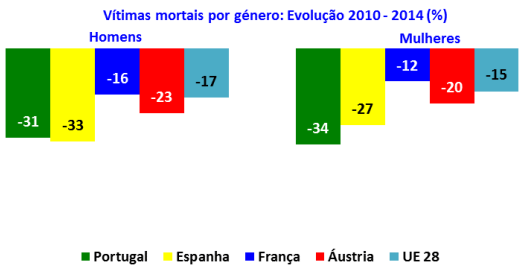


Gráfico 46

A idade das vítimas mortais parece constituir um fator diferenciador na sinistralidade dos países de referência, ainda que não explicativo das diferenças verificadas no indicador utilizado para comparação (mortos/milhão de habitantes). Com efeito, Portugal e Espanha, nos extremos dessa classificação, têm perfis semelhantes e a França e a Áustria, ainda que com maiores diferenças, também estão próximas. O perfil constatado na totalidade dos países da UE aproxima-se bastante do da Áustria.

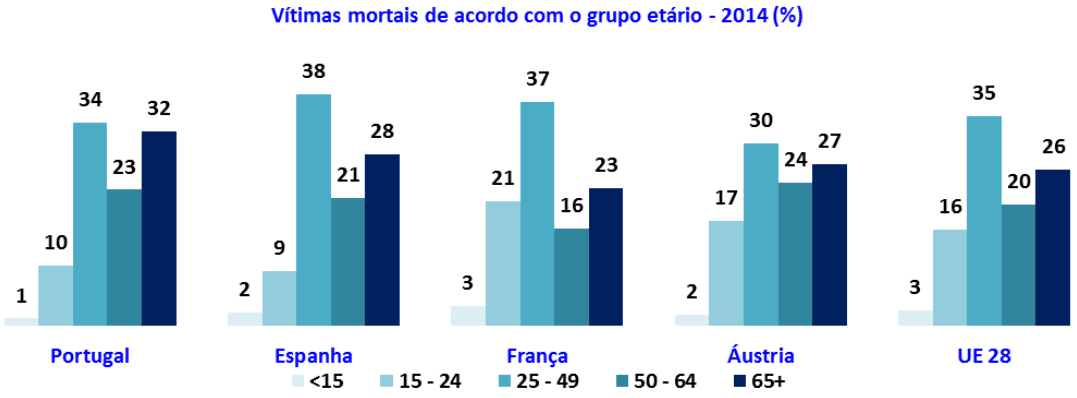


Gráfico 47

Nota: A categoria "não definidos", representando 1%, tanto em Espanha como na UE28, não é apresentada nos gráficos

Em relação a Portugal e a Espanha existe uma muito menor percentagem de vítimas mortais dos escalões etários até aos 24 anos, que é inferior a metade da ocorrida em França e atinge quase esse valor na comparação com a Áustria e com a UE28.

Corroborando muito do que já foi dito, é no escalão etário 65 ou mais anos que a diferença de Portugal para os outros territórios é mais marcada.

Esta posição, conjugada com o facto de este escalão ter apresentado nos períodos em análise o pior desempenho comparativo em Portugal, a que acresce o progressivo envelhecimento da sociedade, a um ritmo maior do que o verificado na Europa, reforça a necessidade de se encarar este problema com uma atenção redobrada.

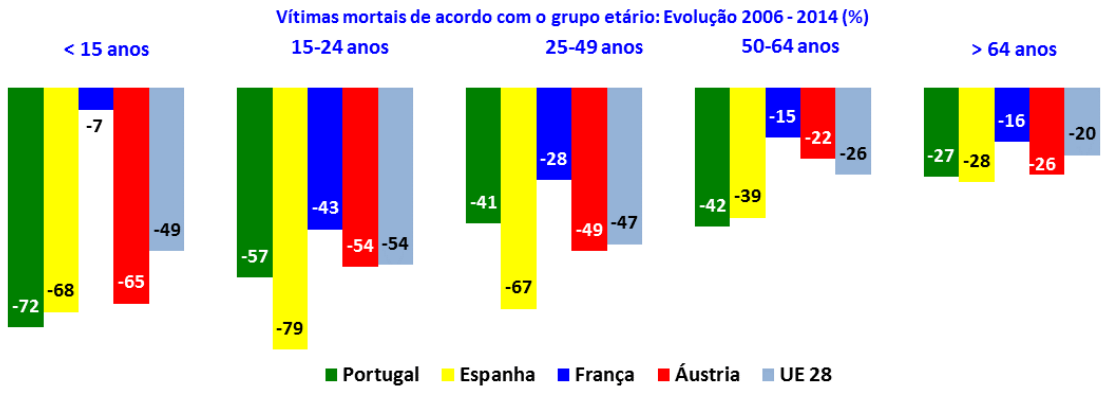


Gráfico 48

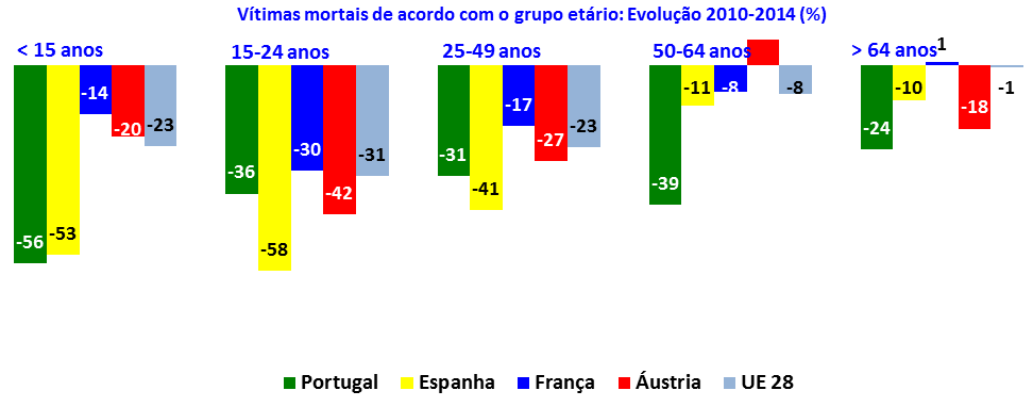


Gráfico 49

No que concerne ao modo de deslocação, Portugal distingue-se por ter uma maior percentagem de vítimas mortais entre os peões e os utilizadores de ciclomotores. Como referimos anteriormente, em relação ao conjunto dos utilizadores de veículos com duas rodas a motor, onde a percentagem é claramente superior à da média da UE28 e, mesmo da Espanha, esses valores estão positivamente influenciados por um menor parque *per capita*, pelo que esta é uma situação que requer maior atenção do que aquela que resulta da observação desta comparação. Já no que se refere aos veículos ligeiros, a percentagem é claramente inferior à da média da UE, bem como da dos países de referência, onde a França se destaca pela negativa.

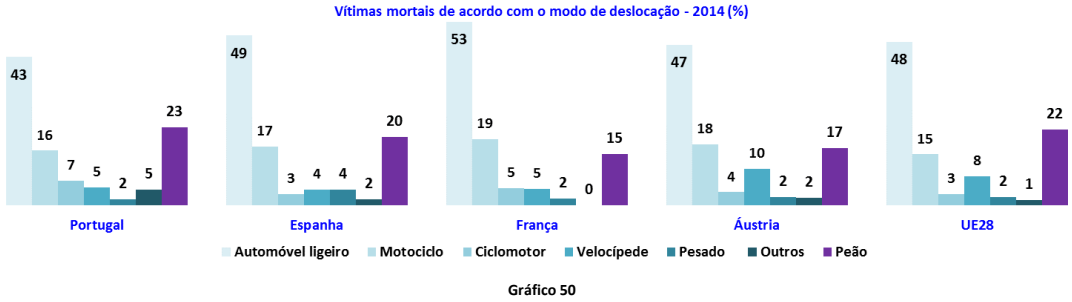


Gráfico 50

Nota: A categoria "não definidos", representando 1%, tanto em Espanha como na UE28, não é apresentada nos gráficos

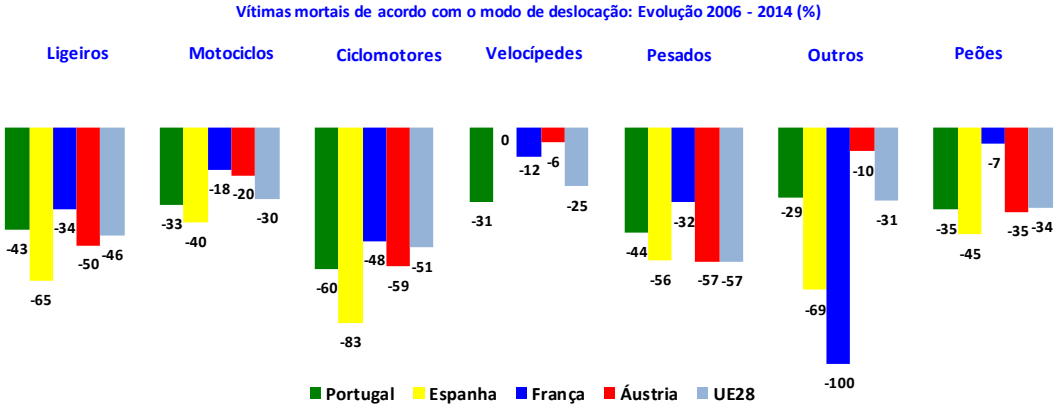


Gráfico 51

Constituindo mais uma prova da influência da crise económica na diminuição da sinistralidade, verifica-se que a melhoria constatada nos veículos ligeiros ocorreu de forma significativa no período 2010-2014. Ao nível dos velocípedes, neste período constatou-se uma estagnação em Portugal e um aumento da média europeia, também verificada nos países de referência. Também os peões, em França, apresentaram uma evolução negativa e, ao nível da UE28, a redução revelou-se anémica.

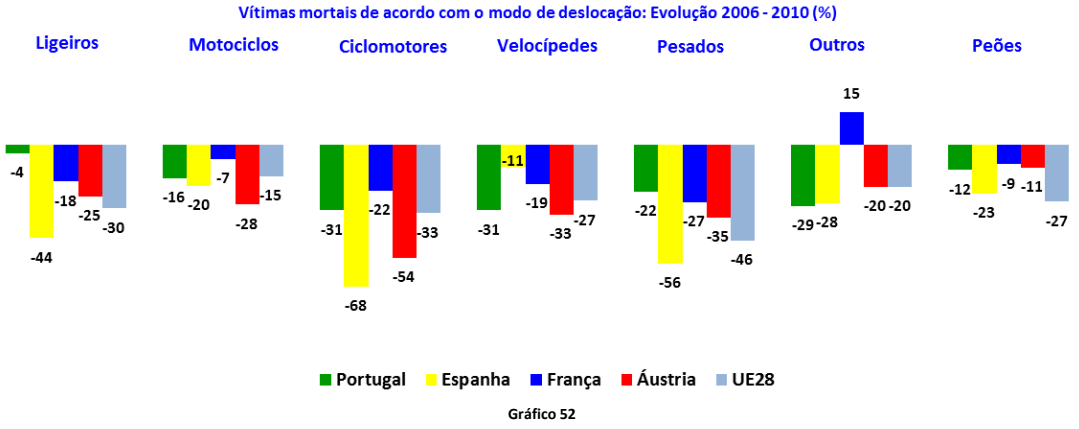


Gráfico 52

I 6. AS PRINCIPAIS LIÇÕES RETIRADAS DOS PROCESSOS DE CONCEÇÃO, DESENVOLVIMENTO, IMPLEMENTAÇÃO E REVISÃO DA ENSR

O processo de avaliação de desempenho da ENSR permite afirmar que os princípios orientadores e a Visão adotados foram adequados, mantêm a sua relevância e integram com atualidade os conceitos que presidem à maioria das intervenções nacionais e supranacionais em matéria de segurança rodoviária. Estas considerações são válidas, mesmo considerando que a definição e desenvolvimento da ENSR ocorreram antes do estabelecimento de políticas supranacionais que influenciaram a conceção de políticas nacionais supervenientes, nomeadamente em relação a alguns dos países com melhor desempenho neste campo, onde se incluem aqueles que serviram de referência para Portugal, aquando do estabelecimento da estratégia.

Do ponto de vista da organização institucional do sistema de segurança rodoviária e nas questões relacionadas com a legislação, Portugal cumpre integralmente as recomendações da ONU/OMS[xxx].

O grau de concretização e de aplicação prática do conjunto de Ações Chave programadas para desenvolver e/ou executar durante o período de implementação da ENSR não atingiu os valores esperados e expectáveis face ao acompanhamento e monitorização efetuados através da "Estrutura de Pilotagem".

A evolução da sinistralidade em Portugal foi positiva e alcançou uma diminuição bastante superior à inscrita na ENSR – por força de uma subavaliação da situação inicial e da evolução da população residente em sentido contrário ao que fora previsto –, tendo ultrapassado a meta prevista para o final do seu período de vigência:

Meta da ENSR para o final de 2015: 62 Mortos por Milhão de Habitantes

Valor alcançado no final de 2015: 60 Mortos por Milhão de Habitantes

Contudo, a posição relativa estabelecida como meta qualitativa – colocar Portugal entre os 10 países da UE com melhor desempenho medido pelo indicador "Mortos por Milhão de Habitantes" – não foi atingida, em virtude de se ter verificado, nalguns países com elevada população, desempenhos superiores às projeções elaboradas para efeitos da ENSR.

REPÚBLICA PORTUGUESA
ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Parte II

"ORIENTAÇÕES GERAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DA POLÍTICA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA"

Página deixada propositadamente em branco

II 1. LINHAS DE ORIENTAÇÃO ESTRATÉGICA DO PENSE 2020®

II 1. A. CONSIDERANDOS E LINHAS DE ORIENTAÇÃO ESTRATÉGICA

Portugal pretende reforçar o seu compromisso com a segurança rodoviária, através da definição e aplicação de políticas públicas eficazes e eficientes. Só assim se conseguirá uma indispensável, do ponto de vista social e económico, diminuição sustentada e consistente da sinistralidade rodoviária e se obterão resultados significativos na luta contra as suas consequências.

Entre 1 de janeiro de 2010 e 31 de dezembro de 2015 morreram, vítimas da insegurança rodoviária, 4.414 portugueses. Nesse mesmo período, 12.785 e 232.369 sofreram ferimentos, graves e ligeiros, respetivamente. Para além das perdas e do sofrimento humano que a elas está associado, e que não têm preço, e das sequelas provocadas pelas incapacidades, tantas vezes totais e para a vida, que resultam dos acidentes rodoviários, existe uma destruição de riqueza que, de acordo com valores do estudo para a Comissão Europeia[xxxi] anteriormente citado, terá ultrapassado em Portugal, nestes seis anos, os 12,4 mil milhões de euros. Destruição de riqueza que corresponde, numa média anual, a cerca de 1,24% do PIB.

Neste contexto, Portugal:

> **RECONHECE E ASSUME que a insegurança rodoviária é um risco social quantificável, cuja dimensão é intolerável numa sociedade que procura a satisfação do bem-estar dos seus cidadãos**
>
> **ENCARA a redução da insegurança rodoviária com VONTADE política, DETERMINAÇÃO institucional e EMPENHO coletivo**
>
> **FAZ CORRESPONDER à vontade, à determinação e ao empenho, uma estratégia coerente e uma prática sustentada em planos de ação monitorizáveis e auditáveis, ambiciosos, mas exequíveis, coerentes, quantificáveis e sujeitos a prazos e orçamentos realistas**

Para materializar o compromisso antes referido, no período de vigência do PENSE 2020®, de acordo com a abordagem do Sistema de Transporte Seguro (STS), serão criadas as condições que possibilitem continuar o processo de convergência com os resultados obtidos pelos países mais evoluídos da União Europeia em matéria de segurança rodoviária. Mesmo parecendo ser uma meta longínqua, a ultrapassagem da média europeia[13], medida pelo indicador "Mortos/ Milhão de habitantes" deve estar presente em toda a elaboração e execução do próximo programa de políticas públicas de segurança rodoviária.

[13] Em 2020, de acordo com a meta prevista pela Comissão Europeia, a média deveria estar nos 32 Mortos /Milhão de habitantes, valor que, à luz dos últimos dados conhecidos, muito dificilmente será alcançado.

Razão pela qual Portugal estabelece como **Missão** para o PENSE 2020® que:

1. **"A redução percentual de mortos vítimas de acidentes rodoviários deverá ser superior às metas estabelecidas pela Comissão Europeia para o período 2011 – 2020";**
2. **"A redução de feridos graves, de acordo com a classificação "MAIS 3 ou superior (MAIS≥3)", à falta da definição de um objetivo europeu, deverá ser superior à verificada no período 2010 – 2014".**

Perante o diagnóstico efetuado à sinistralidade rodoviária em Portugal, a sua evolução e comparação com os países de referência e com a UE28 e à execução da ENSR, o PENSE 2020® teve em linha de conta que, em termos de organização e execução, não é expectável obter resultados diferentes a partir de intervenções semelhantes às que foram realizadas no passado.

Sendo assim, o PENSE 2020® está baseado:

- **Numa liderança política e institucional forte;**
- **Numa vontade de "fazer acontecer" a mudança na cultura de segurança rodoviária em Portugal por parte de todas as autoridades envolvidas;**
- **No estabelecimento da metodologia e aplicação das regras e dos critérios a que respeitou na elaboração do Plano de Ação;**
- **Na identificação das ações que obedeceram ao princípio da adequabilidade aos resultados esperados, em termos de objetivos estratégicos, operacionais e metas sectoriais, medidos pelos Indicadores de Desempenho de Segurança Rodoviária (IDSR);**
- **Na definição da forma de aprovação dos planos de ação sectoriais e da interligação das respetivas ações nos planos e orçamentos das entidades da Administração Pública responsáveis pela sua execução;**
- **No compromisso com objetivos, orçamentos e prazos de execução das ações, monitorizadas ao longo da sua execução através de indicadores de cumprimento e desempenho e avaliadas pelo cumprimento dos resultados obtidos;**
- **Num processo de acompanhamento rigoroso do Plano de Ação, corporizado no modelo de estruturas e mecanismos de controlo de execução.**

II 1. B. ORGANIZAÇÃO

A decisão, a gestão, o acompanhamento e o controlo do PENSE 2020® e do respetivo Plano de Ação será efetuada de acordo com a seguinte estrutura:

A. **COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA (CISR)**

B. **CONSELHO NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (CNSR)**

C. **CONSELHO CIENTÍFICO DE MONITORIZAÇÃO (CCM)**

De seguida, apresenta-se uma descrição sumária da composição, missão, organização e periodicidade das reuniões ordinárias de cada uma destas estruturas, cujo funcionamento será regulamentado em diplomas específicos.

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA (CISR)

Presidida pela Ministra da Administração Interna

Composta pela Ministra da Presidência e da Modernização Administrativa, Ministro das Finanças, Ministra da Justiça, Ministro-adjunto, Ministro da Educação, Ministro do Trabalho, da Solidariedade e Segurança Social, Ministro da Saúde, Ministro da Planeamento e das Infraestruturas, Ministro do Ambiente, Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural

Missão: Acompanhar a execução do PENSE 2020®, assegurando o seu cumprimento efetivo e atempado

Secretariado permanente: ANSR

Reuniões plenárias: semestrais

CONSELHO NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (CNSR)

Presidido pelo Secretário de Estado da Administração Interna

- Composto pelo Presidente da ANSR, Comandante Geral da GNR, Diretor Nacional da PSP, representante da Associação Nacional de Municípios Portugueses, representante da Associação Nacional de Freguesias, Presidente do IMT, Diretor-geral das Autarquias Locais, Diretor-geral da Saúde, Diretor-geral da Educação, Presidente do Conselho Diretivo da ANQEP, IP, Presidente da IP, Presidente da ASF, Presidente da ANPC, Inspetor-geral da ACT, Presidente do INEM, Presidente do Conselho Superior da Magistratura, Procuradora-geral da República, Presidente do Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, Diretor-geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural, Presidente do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, representante da Comissão para a Cidadania e a Igualdade de Género;

- Adicionalmente participam organizações não-governamentais estatuariamente vocacionadas para a segurança rodoviária.

Missão: Acompanhar a execução do Plano de Ação do PENSE 2020®

Secretariado permanente: ANSR

Reuniões plenárias: semestrais

CONSELHO CIENTÍFICO DE MONITORIZAÇÃO (CCM)

Missão: Avaliar de forma permanente o cumprimento dos planos de ação sectoriais, propor medidas corretivas e sugerir processos e planos de melhoria contínua.

Periodicidade da elaboração de relatórios: anual

II.1.C. Papel das Autarquias locais

As autarquias locais, em particular os municípios, desempenham atualmente um conjunto de atribuições e competências fundamentais para a promoção da segurança rodoviária, constituindo-se como um dos principais atores no PENSE 2020.

Merecem destaque as atribuições dos municípios e das entidades intermunicipais em matéria de mobilidade, transportes, segurança e proteção civil, e das competências próprias em matéria de:

- Construção e gestão de instalações, equipamentos, serviços, redes de circulação, de transportes, e recursos físicos integrados no património do município ou colocados, por lei, sob administração municipal;
- Assegurar, organizar e gerir os transportes escolares;
- Deliberar sobre o estacionamento de veículos nas vias públicas e demais lugares públicos;
- Fiscalização do estacionamento e do cumprimento das disposições do Código da Estrada e da legislação complementar nas vias públicas municipais e nas vias colocadas sob administração municipal;
- Construção de estações de camionagem ou terminais rodoviários;
- Sinalização rodoviária, gráfica, vertical e horizontal, nas vias municipais ou sob sua administração.

Os municípios são ainda responsáveis pelos planos municipais de segurança rodoviária, pelas estratégias e planos de mobilidade, executam ao nível municipal, políticas públicas de mobilidade que integram modos suaves de transporte (ciclovias e veículos elétricos e pedonal), planos de mobilidade elétrica e, ainda planos de promoção da acessibilidade nos arruamentos e atravessamentos (rebaixamento de passeios, remoção de obstáculos do passeio e nas vias, colocação e sobre-elevação de passadeiras e atravessamentos seguros, entre outros).

Colaboram, ainda, na identificação e correção de pontos negros de segurança rodoviária.

A relevância da intervenção das autarquias está refletivas nas medidas previstas no Plano de Ação.

Refira-se a este propósito que em Lisboa o município, nos termos da Lei n.º 56/2012, de 8 de novembro, transferiu para as freguesias competências de conservação e reparação da sinalização horizontal e vertical (incluindo a sobre-elevação de passadeiras).

II 1. D. METODOLOGIA, REGRAS E CRITÉRIOS UTILIZADOS NA ELABORAÇÃO E EXECUÇÃO DOS PLANOS DE AÇÃO

Por forma a assegurar o cumprimento dos planos de ação sectoriais, foram desenvolvidos contactos com as entidades públicas com responsabilidade no funcionamento do STS, futuros membros do CNSR, e com as organizações da sociedade civil com interesse e obra realizada no âmbito da segurança rodoviária, tendo por finalidade o estudo e apresentação de Ações que, no seu campo de atividade, consideraram relevantes no contexto das Metas estabelecidas e dos Objetivos – Estratégicos e Operacionais – definidos.

No processo de escolha, estudo e desenvolvimento das Ações foi recomendada a procura da inovação, a partir da análise e discussão das melhores práticas em matérias sensíveis para a estruturação de um STS adequado à realidade portuguesa.

A definição do plano de ações, que foi objeto de avaliação prospetiva pelas Universidades Portuguesas já referidas, teve em consideração, sempre que possível, a grelha seguinte:

a) Identificação do problema que se pretende lidar através da execução da ação

b) Definição dos objetivos pretendidos e a forma da sua medição

c) Identificação de todas as entidades envolvidas na execução da ação e do contributo esperado de cada uma delas

d) Avaliação do efeito da ação no número de acidentes e na gravidade das lesões e no(s) indicador(es) de desempenho de segurança

Considerando o modelo adotado para a identificação e execução das ações, cada entidade estabelecerá, do ponto de vista operacional, a organização do processo de execução, a estrutura, o orçamento – próprio e/ou em associação com outras entidades – e o calendário de cada Ação. Sempre que necessário, deverão ser identificados os parceiros e os meios considerados indispensáveis para a concretização dessas ações.

II 2. METAS DO PENSE 2020®

Como foi referido no ponto anterior, o PENSE 2020® tem como objetivo continuar a aproximar, no seu período de vigência, os indicadores nacionais de sinistralidade rodoviária da média europeia e, a médio prazo, dos países com melhor desempenho histórico nesses indicadores. Para tal, Portugal definiu metas muito ambiciosas, mas que foram consideradas exequíveis, de acordo com a evolução recente da sinistralidade rodoviária no país e com o contributo que é expectável da aplicação das medidas enquadradas neste plano estratégico.

Como ponto de partida foram utilizadas as metas estabelecidas no programa europeu "Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011 – 2020": redução do número de mortos em 50% no período 2010 – 2020.

Considerando a evolução recente da sinistralidade e a necessidade de diminuir a distância para a média europeia, a meta estabelecida para o PENSE 2020® em relação ao número de Mortos, conforme o Gráfico 53, é de:

> **41 Mortos/Milhão de Habitantes**, o que representa uma diminuição de 56% face ao valor obtido em 2010, ou seja, 6 pontos percentuais acima do objetivo europeu, tendo em consideração as projeções da população do Instituto Nacional de Estatística[xxxii].

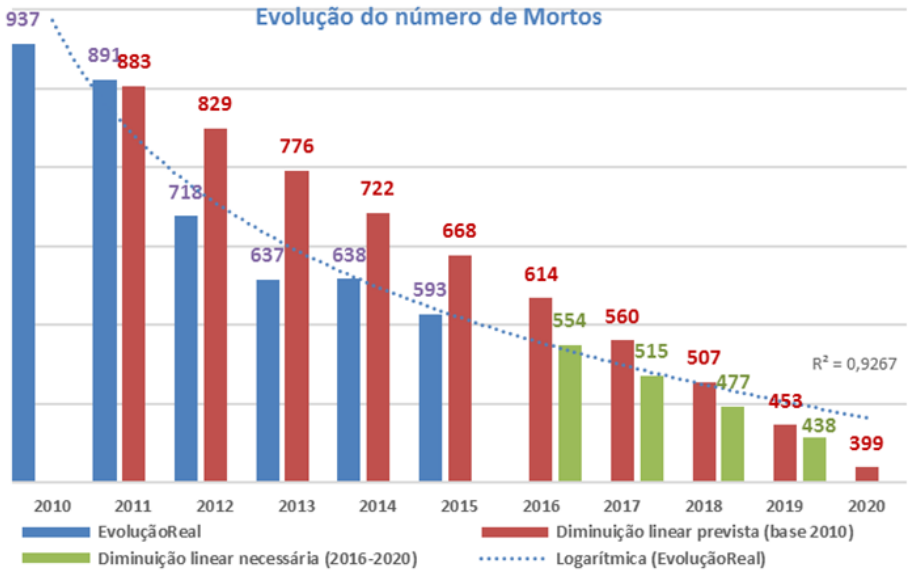


Gráfico 53

Por sua vez, a meta estabelecida para a diminuição dos Feridos Graves, à falta de um objetivo europeu, teve em consideração a nova classificação desse tipo de vítimas, de acordo com a definição europeia MAIS 3 ou superior (**MAIS ≥ 3**). Em função dos dados disponíveis, esta classificação apenas permite obter o número total de vítimas e não a sua imputação aos acidentes em que as mesmas estiveram envolvidas. Sendo assim, no que se refere aos valores de diminuição parcelar a obter em segmentos específicos, será necessário continuar a trabalhar com a anterior definição que servirá, também, para estabelecer comparações em séries longas, na medida em que os dados **MAIS ≥ 3** apenas estão disponíveis a partir de 2010.

Para uma melhor compreensão das diferenças referidas, apresentam-se, de seguida, os valores registados pelas forças de segurança (anterior definição de Ferido Grave) e pelos serviços de saúde (**MAIS ≥ 3**).

Evolução dos Feridos Graves entre 2010 e 2015						
	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Forças de segurança	2.475	2.265	1.941	1.946	2.010	2.148
Saúde (MAIS ≥ 3)	2.290	2.368	2.111	2.074	2.055	2.171

Fonte: ACSS, DPS, BD GDH, 24 maio 2016

Tabela 12

Variação dos Feridos Graves entre 2010 e 2015						
	11/10	***12/11***	***13/12***	***14/13***	***15/14***	***15/10***
Forças de segurança	*-8,5%*	*-14,3%*	*0,3%*	*3,3%*	*6,9%*	*-13,2%*
Saúde (MAIS ≥ 3)	*3,4%*	*-10,9%*	*-1,8%*	*-0,9%*	*5,6%*	*-5,2%*

Fonte: ACSS, DPS, BD GDH, 24 maio 2016

Tabela 13

A meta definida para a diminuição de Feridos Graves, tendo como referencial a evolução recente do indicador Feridos Graves / Milhão de Habitantes, as projeções efetuadas, de acordo com o Gráfico 54, e as medidas incluídas no Plano de Ação do PENSE 2020® é de:

178 Feridos Graves (MAIS ≥ 3) /Milhão de habitantes, que representa uma diminuição de 22% face a 2010, tendo em consideração as projeções da população do Instituto Nacional de Estatística.

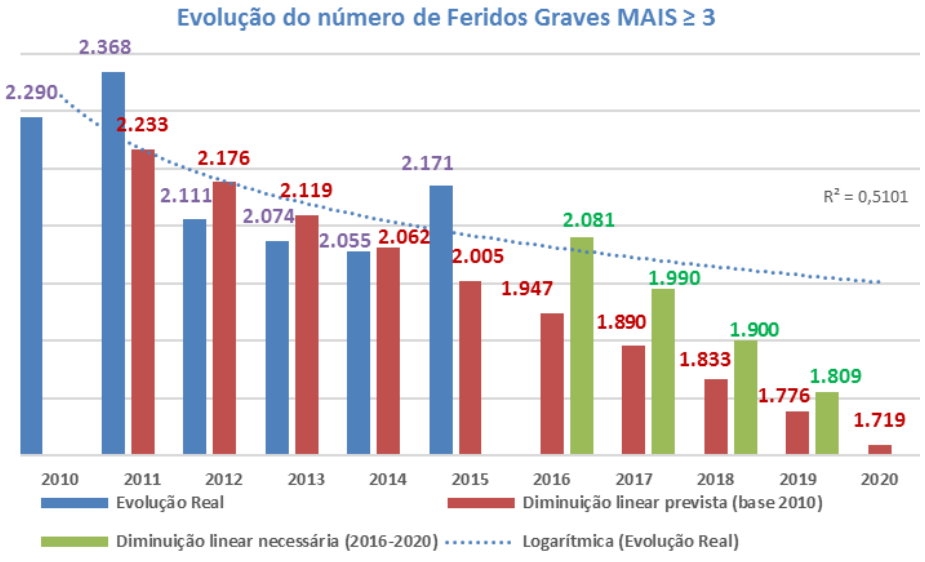


Gráfico 54

II 3. OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Foi considerado como sendo importante, em termos de estudo de boas práticas e comparação da evolução, a aproximação dos Objetivos Estratégicos fixados no PENSE 2020© aos que foram estabelecidos em programas supranacionais estabelecidos após a definição da ENSR. De entre as soluções disponíveis, foi decidido seguir, com as devidas adaptações, a classificação da "Década para a Segurança no Trânsito 2011 – 2020" da ONU. Sendo gerido pela Organização Mundial da Saúde, este programa tem a vantagem de disponibilizar dados estatísticos com a mesma organização dos relatórios periódicos daquela organização, o que permite uma melhor comparação com países de referência da evolução dos resultados.

Os cinco Objetivos Estratégicos definidos são:

OE 1 – MELHORAR A GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

OE 2 – UTILIZADORES MAIS SEGUROS

OE 3 – INFRAESTRUTURA MAIS SEGURA

OE 4 – VEÍCULOS MAIS SEGUROS

OE 5 – MELHORAR A ASSISTÊNCIA E O APOIO ÀS VÍTIMAS

Melhorar a Gestão da Segurança Rodoviária

O **OE 1** tem por objeto estudar, desenvolver e implementar um conjunto articulado de ações que permita um conhecimento mais aprofundado do sistema de transporte rodoviário, em geral, e da sinistralidade rodoviária, em particular, tanto ao nível da sua caraterização e causas como das suas consequências. Só com base nesse conhecimento mais esclarecido será possível uma atuação consistente do ponto de vista metodológico e, consequentemente, obter melhores resultados com os mesmos recursos.

Ao mesmo tempo, considera-se necessário melhorar a legislação, a sua fiscalização e o sancionamento.

Utilizadores Mais Seguros

Considerando que o Fator Humano é, de longe, aquele que mais contribui para a sinistralidade rodoviária[xxxiii] e, ao mesmo tempo, aquele em que é mais difícil intervir de forma sistémica e com resultados perenes, o **OE 2** aborda as questões relacionadas com a educação formal e a formação específica de todos os utentes da via pública, bem como com a forma de transmitir,

de forma mais eficaz e eficiente, a necessidade de serem adotados comportamentos mais seguros. É dada uma particular importância ao desenvolvimento de programas destinados à promoção de comportamentos seguros por parte de grupos e fatores considerados de maior risco e à proteção dos utilizadores mais vulneráveis.

Na prossecução deste objetivo estratégico será fundamental a intervenção das autarquias locais, através do exercício das suas competências próprias e pela maior proximidade que têm com as populações e os utilizadores da via pública, dentro das localidades e no contexto rural.

Infraestrutura Mais Segura

Portugal possui uma rede rodoviária nacional estabilizada, composta por uma comparativamente elevada percentagem de autoestradas, e considerada em termos internacionais como das mais seguras. Contudo, não dispõe, na prática, de instrumentos de avaliação e classificação do seu risco, nem de ferramentas que permitam a gestão da respetiva segurança, através da introdução das contramedidas mais favoráveis em termos de uma relação de custo/benefício. Ao mesmo tempo, a rede de vias sob responsabilidade municipal não está sujeita a normas comuns de projeto, execução, sinalização e manutenção, nem a regras de supervisão, apesar de ter, de forma estimada, uma extensão superior a dez vezes a rede nacional e a sua responsabilidade estar repartida por 278 municípios. O **OE 3** pretende sistematizar a resposta às principais questões levantadas por esta situação, quer ao nível da rede nacional, quer ao nível da rede local.

Veículos Mais Seguros

Não sendo fabricante de automóveis, enquanto marcas autónomas, Portugal tem uma pequena capacidade de influenciar a adoção de medidas que tornem os veículos novos mais seguros. Com o **OE 4**, por via, entre outras ações, do reforço da importância da classificação das condições de segurança, pretende-se ultrapassar esse constrangimento, através do lançamento de medidas que, por um lado, incentivem a compra de veículos com maiores condições de segurança e que, por outro, tornem o parque de viaturas usadas mais seguro, promovendo, quanto possível em função das expectativas dos consumidores, a diminuição da respetiva idade média.

Melhorar a Assistência e o Apoio às Vítimas

Conhecida, como é, a importância da rapidez e da qualidade da resposta (meios humanos e materiais, empregues em função das ocorrências) no socorro às vítimas da sinistralidade rodoviária, torna-se necessário intervir no processo, tendo em vista a otimização da cadeia de intervenientes. Ao mesmo tempo, tendo em mente o número de vítimas que anualmente sofrem as consequências da insegurança rodoviária, e da situação de fragilidade que essa circunstância acarreta, mormente quando essas vítimas têm menos recursos e/ou maiores

dificuldades na reparação dos danos, sejam eles físicos ou materiais, considera-se que é importante disponibilizar uma rede que apoie no terreno essas vítimas e as suas famílias. Estas são as tarefas que justificam o **OE 5**.

II 4. OS OBJETIVOS OPERACIONAIS

Os Objetivos Operacionais foram construídos em função das áreas considerada críticas para se atingirem, em cada caso específico, as metas específicas dos Objetivos Estratégicos.

Daqui resultaram os seguintes Objetivos Operacionais:

Objetivo Estratégico 1 – Melhorar a Gestão da Segurança Rodoviária

OO 1 – Melhorar o sistema de recolha, tratamento e disponibilização da informação sobre segurança rodoviária

OO 2 – Melhorar a legislação, a fiscalização e o sancionamento

OO 3 – Melhorar o sistema de alocação de recursos financeiros para a segurança rodoviária

Objetivo Estratégico 2 – Utilizadores Mais Seguros

OO 4 – Promover a educação e a formação para o desenvolvimento de uma cultura de segurança rodoviária em articulação com a definição da Estratégia Nacional para a Educação para a Cidadania

OO 5 – Desenvolver planos específicos de promoção de comportamentos seguros

OO 6 – Melhorar a proteção dos utilizadores vulneráveis

OO 7 – Melhorar a eficiência das campanhas de comunicação

Objetivo Estratégico 3 – Infraestrutura Mais Segura

OO 8 – Promover a melhoria da Rede Rodoviária Nacional

OO 9 – Promover a melhoria da Rede Rodoviária Municipal

Objetivo Estratégico 4 – Veículos Mais Seguros

OO 10 – Promover a maximização da segurança do parque de veículos novos

OO 11 – Promover a maximização da segurança do parque de veículos usados

Objetivo Estratégico 5 – Melhorar a assistência e o apoio às vítimas

OO 12 – Promover a otimização do socorro, do tratamento e da reabilitação das vítimas da sinistralidade rodoviária

OO 13 – Estabelecer um programa e uma rede de pontos de apoio às vítimas da sinistralidade rodoviária

II 5. OS INDICADORES DE DESEMPENHO

Como sugerido pelo Instituto Nacional de Estatística, foram construídos indicadores compósitos para os Objetivos Estratégicos que têm consideração:

1. A importância e a urgência de cada uma das medidas contempladas no Plano de Ação, conforme a classificação atribuída pelas Universidades, numa adaptação da Matriz de Eisenhower;
2. A taxa de execução dessas medidas, de acordo com os respetivos cronogramas;
3. Sempre que existem metas de diminuição de sinistralidade (mortos e feridos graves) para categorias específicas, estas também foram introduzidas, de acordo com a evolução esperada no prazo de execução da respetiva medida.

Com este processo será possível monitorizar, a todo o tempo, os desvios verificados na execução das ações em relação aos calendários definidos pelas entidades responsáveis, bem como o acompanhamento da evolução de indicadores específicos de sinistralidade, face às metas traçadas.

REPÚBLICA PORTUGUESA
ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Parte III

PLANO DE AÇÃO

Objetivo Estratégico	Objetivo operacional	Ação	Medidas	Entidade responsável	Entidades envolvidas
1. MELHORAR A GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA	1. Melhorar o sistema de recolha, tratamento e disponibilização de informação sobre a segurança rodoviária	1. Melhorar a informação sobre os acidentes	A1.1. Implementar o sistema de georreferenciação de acidentes.	ANSR	GNR, PSP, SGMAI
			A1.2. Aplicar a nova definição de ferido grave (MAIS ≥ 3) às vítimas registadas na Base de Dados de Acidentes da ANSR.	ANSR	ACSS, GNR, PSP
			A1.3. Estudar a criação do "Registo de Vítimas de Acidentes Rodoviários".	DGS	ANSR, INE, GNR, PSP, INEM, ACSS, ISS, ACT, GEP, ASF, APS, INMLCF, CSMP, CSM, DGPJ, DGAJ, DGRSP, IGFEJ
			A1.4. Criar o Sistema de autos públicos relativos à ocorrência de Acidentes de Viação.	ASF	ANSR, APS, GNR, PSP
			A1.5. Otimizar o processo de registo e tratamento da informação sobre sinistralidade rodoviária nos Centros de Orientação de Doentes Urgentes do INEM (CODU).	INEM	Hospitais
			A1.6. Disponibilizar acesso às forças de segurança ao Sistema de Informação dos Certificados de Óbito (SICO).	DGS	GNR, PSP
		2. Reunir e divulgar informação necessária ao planeamento das políticas de segurança rodoviária	A2.7. Organizar o processo de recolha e obtenção da informação sobre o sistema de transporte rodoviário e da sua disponibilização.	IMT	
			A2.8. Realizar estudos, em amostras representativas, sobre atitudes e comportamentos dos utilizadores do sistema de transporte rodoviário.	ANSR	
			A2.9. Atualizar o estudo "Custo Económico e Social dos Acidentes Rodoviários".	ANSR	
			A2.10. Promover a investigação multidisciplinar das causas dos acidentes rodoviários.	ANSR	
	2. Melhorar a legislação, a fiscalização e o sancionamento	3. Aperfeiçoar a legislação	A3.11. Rever o Código da Estrada e legislação complementar.	ANSR	IMT, GNR, PSP
			A3.12. Analisar a legislação aplicável à condução sob o efeito de substâncias psicotrópicas e propor eventuais alterações.	ANSR	
			A3.13. Rever o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil estabelecido no Dec. Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto.	ASF	ANSR, APS
			A3.14. Estudar a possibilidade de regulamentar a deteção do uso de telemóvel por condutores envolvidos em acidentes (denominada nos EUA como "Evan's Law").	ANSR	CNPD, ANACOM, APRITEL,GNR,PSP
		4. Otimizar a fiscalização	A4.15. Desenvolver, implementar e monitorizar o Plano Nacional de Fiscalização de acordo com os princípios definidos na Recomendação 2004/345/CE, definindo prioridades plurianuais.	ANSR	GNR, PSP
			A4.16. Colocar em funcionamento a Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO) e proceder à sua ampliação.	ANSR	GNR, PSP

Objetivo Estratégico	Objetivo operacional	Ação	Medidas	Entidade responsável	Entidades envolvidas
		5. Melhorar a eficácia do sancionamento	A5.17. Avaliar anualmente o sistema da "Carta por pontos".	ANSR	GNR, PSP,IMT
			A5.18. Melhorar a articulação e a partilha de informação entre todas as entidades sobre condutores e veículos.	ANSR	IMT, GNR, PSP
			A5.19. Agilizar o processo contraordenacional, possibilitando nomeadamente o acesso ao sistema SINCRO por parte dos radares móveis.	ANSR	GNR, PSP
			A5.20. Desmaterializar os processos de contraordenação das forças de segurança nas áreas de competência do IMT e ACT e simplificar os processos de tramitação.	IMT e ACT	GNR, PSP
			A5.21. Promover a sensibilização das autoridades judiciárias para a importância do seu papel no âmbito da segurança rodoviária.	PGR	ANSR, CEJ
	3. Melhorar o sistema de alocação de recursos financeiros para a segurança rodoviária	6. Planear os investimentos na segurança rodoviária e as respetivas fontes de financiamento, monitorizar e avaliar os resultados	A6.22. Estruturar a definição e a contabilização do investimento público em segurança rodoviária e realizar de forma sistemática análises custo-benefício sobre os principais investimentos em segurança rodoviária.	CNSR	
			A6.23.Lançar Concurso Plurianual de Prevenção e Segurança Rodoviária.	ANSR	SGMAI
2. UTILIZADORES MAIS SEGUROS	4. Promover a educação e a formação para o desenvolvimento de uma cultura de segurança rodoviária em articulação com a definição da Estratégia Nacional para a Educação para a Cidadania	7. Educar os cidadãos para uma cultura de segurança rodoviária	A7.24. Divulgar e incentivar a utilização dos Referenciais de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar, o Ensino Básico e Secundário e para a Educação de Adultos/Promover práticas de Educação Rodoviária.	DGE	ANSR, ACAM e PRP
			A7.25. Disponibilizar recursos e ferramentas para promover práticas de Educação Rodoviária na Educação Pré-Escolar, no Ensino Básico e Secundário e na Educação de Adultos.	DGE	ANSR
			A7.26. Avaliar o projeto piloto "Rede de Clubes Escolares de Aprendizagem Rodoviária (RECAR)".	DGE	ANSR

Objetivo Estratégico	Objetivo operacional	Ação	Medidas	Entidade responsável	Entidades envolvidas
	5. Desenvolver planos específicos de promoção de comportamentos seguros	8. Incrementar a elaboração de planos municipais e intermunicipais de segurança rodoviária	A8.27. Desenvolver procedimentos legislativos com impacto nas obrigações das autarquias em relação ao Sistema de Transporte Rodoviário e à Sinalização.	DGAL	ANSR
			A8.28. Atualizar o "Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária" com a inclusão de um guia de aplicação prática.	ANSR	
			A8.29. Promover a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária e a sua implementação.	ANSR	
			A8.30. Conceber e disseminar junto das autarquias um manual de boas práticas para a promoção de uma mobilidade segura das crianças e adolescentes juntos dos estabelecimentos educativos.	ANSR	
			A8.31. Colaborar na identificação de pontos críticos onde ocorram disfunções/problemas de funcionamento das redes rodoviárias urbanas/municipais e promoção da sua readaptação/intervenção.	ANSR	Câmaras Municipais
			A8.32. Incentivar e sensibilizar as autarquias para a adoção de medidas de apoio/eliminação de barreiras para os utilizadores de mobilidade reduzida e planos cicláveis devidamente integrados com as redes pedonal e rodoviária.	IMT	Câmaras Municipais
		9. Promover a segurança rodoviária ocupacional	A9.33. Traduzir a Norma ISO/DIS 39001 – Sistemas de Gestão da Segurança Rodoviária (para organizações públicas e privadas) e promover a sua aplicação.	ANSR	IPQ
			A9.34. Criar condições que promovam a adoção de políticas de segurança rodoviária laboral.	MTSSS	
		10. Desenvolver um plano nacional de combate à condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas	A10.35. Realizar estudo de prevalência e estimativa de risco da condução sob a influência de álcool e substâncias psicotrópicas.	INMLCF	ANSR, GNR, PSP, DGS e SICAD
			A10.36. Realizar campanhas nacionais de combate à condução sob o efeito do álcool e das substâncias psicotrópicas, segmentadas de acordo com os principais grupos de risco, com utilização de dispositivos descartáveis.	ANSR	GNR,PSP,SICAD
			A10.37. Promover a aplicação de programas direcionados aos problemas do consumo de álcool e de substâncias psicoativas no âmbito da política da saúde.	SICAD	
			A10.38. Estudar a introdução de equipamentos inibidores da condução (*alcohol-locks*).	ANSR	IMT
			A10.39. Executar ações de fiscalização de acordo com o Plano Nacional de Fiscalização.	GNR, PSP	

Objetivo Estratégico	Objetivo operacional	Ação	Medidas	Entidade responsável	Entidades envolvidas
		11. Desenvolver um plano nacional de combate à condução distraída e à condução em condições de fadiga	A11.40. Implementar a recolha obrigatória, nos inquéritos levados a cabo pelas forças de segurança, de informação relativa a indícios de "condução distraída" e de "fadiga" como fatores contributivos para a ocorrência do acidente.	GNR, PSP	ANSR
			A11.41. Criar incentivos e promover a aquisição de veículos dotados com "aviso de desvio de trajetória" e "aviso de perigo de colisão frontal", preferencialmente com acionamento de travagem automática.	MF	
			A11.42. Avaliar a possibilidade de recolher evidências sobre o uso de telemóvel por condutores e peões envolvidos em acidentes com vítimas nos inquéritos da responsabilidade das forças de segurança.	GNR, PSP	
			A11.43. Desenvolver e implementar ações de sensibilização sobre "condução distraída" dirigidas a todos os utilizadores, motorizados e não motorizados, e sobre a "fadiga", segmentadas de acordo com os principais grupos de risco.	ANSR	GNR, PSP, ANACOM
			A11.44. Definir e implementar um plano de execução de guias sonoras para aviso de saída da faixa de rodagem.	IMT e IP	
			A11.45. Reforçar a fiscalização dos tempos de condução e de repouso.	GNR, PSP	ACT, IMT
			A11.46. Executar ações de fiscalização sistemáticas da condução utilizando de forma ilegal o telemóvel e outros dispositivos.	GNR, PSP	ANSR
		12. Desenvolver um plano de combate à sinistralidade com tratores	A12.47. Analisar as causas de sinistralidade rodoviária que envolva tratores.	GNR	
			A12.48. Estudar a viabilidade de realização de inspeção obrigatória aos tratores agrícolas, com recurso a centros de inspeção móveis.	IMT	
			A12.49. Promover a alteração legislativa no âmbito da habilitação legal para conduzir, no sentido de impor a obrigatoriedade de frequência de ação de formação sobre segurança para todos os condutores que não possuam licença de condução de tratores agrícolas.	IMT	
			A12.50. Promover a alteração legislativa no âmbito da utilização adequada dos sistemas anti capotamento e de retenção.	ANSR	IMT
			A12.51. Desenvolver e implementar campanhas de sensibilização.	DGADR	ANSR,GNR,PSP,IMT,ACT,DRAPS, OAS Município, Freguesias
			A12.52. Promover a fiscalização seletiva aos tratores agrícolas com incidência particular nos arcos de proteção, cintos de segurança e transporte de passageiros.	GNR, PSP	ANSR

Objetivo Estratégico	Objetivo operacional	Ação	Medidas	Entidade responsável	Entidades envolvidas
		13. Programa de promoção da segurança rodoviária junto das forças de segurança, dos corpos de bombeiros, da cruz vermelha portuguesa e das empresas com alvará para o transporte de doentes e INEM	A13.53. Promover a investigação das causas dos acidentes com veículos das forças de segurança, dos corpos de bombeiros, da Cruz Vermelha Portuguesa e das empresas com alvará para o transporte de doentes.	ANSR	
			A13.54. Promover ações de sensibilização/formação de condução defensiva para os condutores de veículos de emergência afetos às operações dos corpos de bombeiros, Cruz Vermelha Portuguesa e empresas com alvará para o transporte de doentes e INEM.	INEM	IMT, ANPC, CVP e ANSR
			A13.55. Avaliar o estabelecimento de um processo de certificação dos condutores de veículos de emergência e de transporte de doentes não urgentes incluindo as empresas com alvará para o transporte de doentes.	ANSR	IMT, ANPC, INEM, CVP, PSP, GNR
	6. Melhorar a proteção dos utilizadores vulneráveis	14. Plano nacional de proteção pedonal e de combate aos atropelamentos	A14.56. Promover uma campanha nacional dirigida aos peões e condutores focando as principais causas de atropelamento com ênfase nos utilizadores vulneráveis.	ANSR	GNR,PSP
			A14.57. Promover a utilização correta e apropriada dos equipamentos para peões, quando disponíveis.	ANSR	GNR,PSP
			A14.58. Desenvolver e implementar programas de educação rodoviária com ênfase na segurança dos peões, em todos os níveis da educação.	DGE	ANSR
			A14.59. Executar ações de fiscalização da condução sob o efeito do álcool, da velocidade e da utilização do telemóvel em locais em que ocorreram atropelamentos.	GNR, PSP	ANSR
			A14.60. Dar prioridade à fiscalização da paragem e estacionamento de veículos no passeio e nas passagens para peões.	GNR, PSP	ANSR
			A14.61. Aprovar e disseminar as disposições técnicas para apoio à conceção de zonas de circulação de baixa velocidade.	ANSR	
			A14.62. Identificar, avaliar e promover a melhoria de localizações de elevado risco de atropelamento mediante soluções de alteração de configuração, implementação de medidas de acalmia de tráfego, de iluminação das vias ou colocação de semáforos.	Entidades gestoras das vias	ANSR
			A14.63. Desenvolver e aprovar regras mais exigentes no licenciamento de obras, de modo a garantir a acessibilidade pedonal.	MPI	
			A14.64. Estabelecer metas por parte das câmaras municipais relativamente à redução de peões vítimas mortais e feridos graves nos seus planos municipais de segurança rodoviária.	Câmaras Municipais	ANSR

Objetivo Estratégico	Objetivo operacional	Ação	Medidas	Entidade responsável	Entidades envolvidas
		15. Plano nacional de proteção aos utilizadores de velocípedes	A15.65. Elaborar estudo de caraterização dos acidentes com utilizadores de velocípedes.	ANSR	GNR, PSP
			A15.66. Desenvolver campanha nacional dirigida aos utilizadores de velocípedes alertando para os comportamentos de risco, incluindo a não utilização dos equipamentos de proteção, e dirigida aos condutores de veículos automóveis com enfoque na interação com os utilizadores de velocípedes.	ANSR	GNR, PSP
			A15.67. Estudar a obrigatoriedade de utilização do capacete pelos utilizadores de velocípedes.	ANSR	
			A15.68. Garantir o cumprimento das regras por parte dos utilizadores de velocípedes através de medidas de fiscalização dirigidas para os comportamentos de alto risco, como seja o desrespeito da sinalização semafórica e a não utilização de iluminação.	GNR, PSP	ANSR
		16. Programa de prevenção da sinistralidade com veículos de duas rodas motorizados	A16.69. Estabelecer condições para discriminação positiva na aquisição de veículos de duas rodas a motor mais seguros, nomeadamente em termos de segurança ativa.	ANSR	
			A16.70. Estudar o alargamento dos equipamentos de segurança obrigatórios.	ANSR	IMT
			A16.71. Executar ações de fiscalização de acordo com o Plano Nacional de Fiscalização.	GNR, PSP	ANSR
			A16.72. Promoção de campanhas de sensibilização.	ANSR	GNR, PSP
		17. Programa de acompanhamento do envelhecimento dos condutores	A17.73. Introduzir a atualização obrigatória de conhecimentos, através de ações de formação, na revalidação do título de condução que ocorre aos 65 anos.	IMT	
			A17.74. Promover a sensibilização dos condutores idosos pelos profissionais de saúde no sentido de alertar para os problemas relacionados com a idade, as doenças, a medicação e os seus potenciais efeitos na condução.	DGS	
	7. Melhorar a eficiência das campanhas de comunicação	18. Definir a metodologia para conceção e avaliação das campanhas de comunicação	A18.75. Elaborar um guião para definir métricas e objetivos de avaliação das campanhas.	ANSR	
			A18.76. Estabelecer uma estratégia de comunicação inovadora e integrada para o período 2017-2020 que constitua um novo paradigma, consubstanciado numa transformação profunda, utilizando os diversos canais disponíveis e com mensagens diferenciadas para os diversos públicos-alvo.	ANSR	

Objetivo Estratégico	Objetivo operacional	Ação	Medidas	Entidade responsável	Entidades envolvidas
3. INFRAESTRUTURA MAIS SEGURA	8. Promover a melhoria da rede rodoviária nacional	19. Promover a classificação da infraestrutura rodoviária na rede rodoviária nacional, segundo a metodologia *EuroRAP*	A19.77. Desenvolver e avaliar um projeto-piloto de classificação de uma Estrada Nacional.	ANSR	
			A19.78. Elaborar e implementar um plano de avaliação e classificação da Rede Rodoviária Nacional (RRN).	ANSR	
		20. Promover a melhoria da rede rodoviária nacional através da identificação de trechos de elevada sinistralidade e da aplicação de contramedidas	A20.79. Identificar, a partir da aplicação do método de deteção das zonas de acumulação de acidentes (LNEC) trechos de elevada sinistralidade para a execução de intervenções prioritárias na Rede Rodoviária Nacional (TIPRRN).	IP	IMT
			A20.80. Estabelecer, executar, monitorizar e avaliar programas de intervenção nos TIPRRN.	IP	IMT
		21.Desenvolvimento e aplicação de projetos de gestão de zonas críticas de atravessamento de localidade	A2181. Selecionar zonas de atravessamento de intervenção prioritária.	IP	
			A21.82. Desenvolver e aplicar projetos de intervenção.	IP	
		22. Promover as condições de segurança das vias rodoviárias através de auditorias aos projetos e inspeções às vias	A22.83. Criar as condições legislativas necessárias à execução de auditorias de inspeções de segurança.	IMT	ANSR, IP, APCAP, LNEC, Fórum de Auditores de Segurança e PRP
			A22.84. Promover ações de auditoria e inspeções de segurança nas vias da rede transeuropeia e rede nacional.	IMT	ANSR, IP, APCAP, LNEC, Fórum de Auditores de Segurança e PRP
			A22.85. Promover as medidas necessárias ao estabelecimento de pontos de contacto das forças de segurança com as entidades gestoras das vias, tendo por objetivo a criação de uma rede de monitorização dos problemas detetados na infraestrutura.	GNR, PSP	IMT, e gestores das vias

Objetivo Estratégico	Objetivo operacional	Ação	Medidas	Entidade responsável	Entidades envolvidas
		23. Elaboração e difusão de literatura técnica e normativa	A23.86. Elaborar e difundir um manual sobre o Sistema de Transporte Rodoviário Seguro (STS), destinado aos gestores de infraestruturas rodoviárias.	IP	IMT
			A23.87. Divulgar o manual "Recomendações para definição e sinalização de limites de velocidade nas estradas portuguesas" – de aplicação para todos os trechos de vias, dentro e fora das localidades.	IMT	ANSR
	9. Promover a melhoria da rede rodoviária municipal	24. Promover, de forma seletiva, a classificação de segurança da infraestrutura rodoviária de responsabilidade das autarquias, e a sua melhoria segundo a metodologia *EuroRAP*	A24.88. Estudar as condições de aplicação da metodologia *EuroRAP* na avaliação da infraestrutura rodoviária de responsabilidade das autarquias.	ANSR	Câmaras Municipais
			A24.89. Elaborar e implementar o plano de avaliação e classificação dos trechos de infraestrutura rodoviária sob responsabilidade autárquica.	ANSR	Municípios
			A24.90. Identificar, de acordo com os resultados da avaliação e classificação *EuroRAP*, trechos de elevada sinistralidade para a execução de intervenções prioritárias na Rede Rodoviária de Responsabilidade Autárquica (TIPRRRA).	ANSR	Municípios
		25. Elaboração e difusão de literatura técnica e normativa	A25.91. Elaborar uma norma técnica para a aplicação a estradas municipais/urbanas (não abrangidas pelo Plano Rodoviário Nacional 2000) abordando nomeadamente o tema da hierarquização em rede estruturante e rede local.	IMT	ANSR e Câmaras Municipais
			A25.92. Identificar um conjunto alargado de documentação técnica, designadamente de manuais de boas práticas e disposições técnicas, aplicáveis a domínio urbano, e promover a sua atualização e reedição.	IMT	ANSR
4. VEÍCULOS MAIS SEGUROS	10. Promover a maximização da segurança do parque de veículos novos	26. Estabelecer condições para a aquisição de veículos novos mais seguros	A26.93. Estabelecer condições para a discriminação positiva na aquisição de veículos novos mais seguros.	ANSR	
			A26.94. Criar legislação para obrigar, sempre que aplicável, à publicitação da classificação *EuroNCAP* em todos os suportes de comunicação dos veículos novos.	DGC	ANSR,IMT,ACAP

Objetivo Estratégico	Objetivo operacional	Ação	Medidas	Entidade responsável	Entidades envolvidas
	11. Promover a maximização da segurança do parque de veículos usados	27. Definir uma classificação de segurança dos veículos usados, promovendo a aquisição de veículos mais seguros	A27.95. Elaborar estudo para o estabelecimento da classificação de segurança para o parque de veículos usados e promover a sua utilização.	ANSR	
		28. Avaliar o sistema de inspeção periódica de veículos	A28.96. Avaliar o sistema de Inspeção Periódica Obrigatória de veículos, incluindo o respetivo regime jurídico, e definir e implementar medidas que melhorem o desempenho do sistema (inspeções e seu controlo).	IMT	
		29. Fomentar a instalação de dispositivos de *E-call*	A29.97. Criar condições que fomentem a instalação de dispositivos *E-call* no parque de veículos existentes.	ANSR	
5. MELHORAR A ASSISTÊNCIA E O APOIO ÀS VÍTIMAS	12. Promover a otimização do socorro, do tratamento e da reabilitação das vítimas da sinistralidade rodoviária	30. Introduzir cursos de primeiros socorros e de suporte básico de vida no ensino secundário e na obtenção da carta de condução	A30.98. Produzir materiais didáticos sobre Primeiros Socorros e promover a formação da população escolar em primeiros socorros e suporte básico de vida.	INEM MS/ME	
			A30.99. Incluir a prestação de primeiros socorros nos conteúdos de formação e avaliação de candidatos a condutores.	IMT	
		31. Atualizar, distribuir e promover a boa aplicação do "manual de fichas de segurança" junto dos corpos de bombeiros	A31.100. Atualizar o Manual de Fichas de Segurança e disponibilização do mesmo em formato digital.	ANSR	IMT, ACAP e ACP
		32. Reforçar a rede de meios de emergência médica	A32.101. Definir um programa para reforçar os meios de emergência.	INEM	DGS
			A32.102. Implementar e divulgar o novo sistema de atendimento 112.	PSP	

Objetivo Estratégico	Objetivo operacional	Ação	Medidas	Entidade responsável	Entidades envolvidas
		33. Melhorar a sinalização dos locais dos acidentes, implementando um kit de sinalização de acidentes nas ambulâncias e veículos das autoridades	A33. 103. Definir a constituição, aquisição, distribuição e manutenção dos kits e das respetivas instruções.	GNR,PSP,CB,ANPC,INEM	
	13. Estabelecer um programa e uma rede de pontos de apoio às vítimas da sinistralidade rodoviária	34. Definir o âmbito do programa de apoio às vítimas da sinistralidade rodoviária, desenvolver os seus processos de funcionamento, suportes e materiais de apoio	A34.104. Constituir um Grupo de Trabalho para elaboração do Programa.	CNSR	
			A34.105. Elaborar e aprovar o Programa, bem como a rede e os meios necessários.	GT	
			A34.106. Iniciar o funcionamento e monitorização da rede.	Entidades participantes e coordenador a definir	

[i] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_pt.pdf
[ii] http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1
[iii] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf
[iv] http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Plano%20Nacional%20de%20Preven%C3%A7%C3%A3o%20Rodovi%C3%A1ria.pdf
[v] http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Estrat%C3%A9gia%20Nacional%20de%20Seguran%C3%A7a%20Rodovi%C3%A1ria.pdf
[vi] http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Revis%C3%A3o%20Intercalar%20da%20ENSR.pdf
[vii] http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Revis%C3%A3o%20do%20PNPR.pdf
[viii] http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_pt.pdf
[ix] http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42871/1/9241562609.pdf
[x] http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf
[xi] http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Revis%C3%A3o%20Intercalar%20da%20ENSR.pdf
[xii] Documento de Apoio à Revisão da ENSR (disponível, a pedido, junto da ANSR)
[xiii] OECD/ITF (2014), "National Road Safety Strategies", in *Road safety Annual Report 2015, OECD*
[xiv] An examination of the national road-safety programs in the ten world's leading countries in road safety Victoria Gitelman & Limor Hendel & Roby Carmel & Shlomo Bekhor Eur. Transp. Res. Rev. (2012) 4:175–188
[xv] *5th ROAD SAFETY PIN REPORT ETSC – European Transport Safety Council*
[xvi] http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/7516011ec007.pdf?expires=1474049844&id=id&accname=guest&checksum=1536E4F0C789CCCD11979499E223881B
[xvii] http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf
[xviii] http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance_publique/files/farandole/ressources/2016/pap/pdf/DPT/DPT2016_securite_routiere.pdf
[xix] https://www.bmvit.gv.at/en/service/publications/transport/downloads/rsp2020.pdf
[xx] http://roadsafety.gov.au/nrss/files/NRSS_2011_2020.pdf
[xxi] http://www.vegvesen.no/en/Traffic/Road+safety/Road+safety
[xxii] http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=fr
[xxiii] http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx
[xxiv] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm
[xxv] http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Publicacoes/Documents/ANU%C3%81RIO%20DE%20SEGURAN%C3%87A%20RODOVI%C3%81RIA%202013.pdf
[xxvi] Sondagens CM/AXIMAGE referentes às expetativas dos portugueses em relação à evolução da economia e aos gastos em férias (disponível, a pedido, junto da ANSR)
[xxvii] https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUEStipo=ea&DESTAQUEScoleccao=208680350&selTab=tab0
[xxviii] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm

[xxix] Alemanha: BAST Bundesanstalt für Straßenwesen; Áustria: Statistik Austria; Bélgica: IBSR; Bulgária: National Statiscal Institute; Chipre: CYSTAT Statistical Service of Cyprus; Croácia: Croatian Bureau of Statistics; Dinamarca: Statistics Denmark; Eslováquia: Statistick Urad Slovenskej Republiky; Eslovénia: Slovenian Traffic Safety Agency; Espanha: DGT Dirección General de Tráfico; Estónia: Statistics Estonia; Finlândia: Statistics Finland; França: ONISR Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière; Grécia: EL.STAT. Hellenic Statiscal Authority; Hungria: KSH Hungarian Central Statistics Office; Irlanda: RSA Road Safety Authority; Itália: I.STAT; Letônia: Centrala statistikas parvalde; Lituânia: Lithuanian Road Administration; Luxemburgo: STATEC; Malta: Transport Malta and National Statistics Office; Países Baixos: SWOV Institute fir Road Safety Research; Polónia: GUS Central Statistical Office of Poland; Portugal: ANSR; Reino Unido: Department of Transport; República Checa: BESIP; Roménia: National Institute of Statistics; Suécia: Sveriges Officiella Statistik

[xxx] http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1

[xxxi] http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf

[xxxii] https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=208819970&DESTAQUESmodo=2&xlang=pt

[xxxiii] Rumar, K. (1985). The role of perceptual and cognitive fIlters in observed behaviour. In: Evans, L. & Schwing, R.C. (1985). Human behavior