COMUNICADO

Relatório Anual de Sinistralidade a 24h e fiscalização rodoviária 2024

2024: MENOS VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS LEVES E MAIS ACIDENTES E FERIDOS GRAVES FACE A 2019[1]

Em 2024, foram registados 38.037 acidentes com vítimas, 477 vítimas mortais, 2.756 feridos graves e 44.618 feridos leves no **Continente e nas Regiões Autónomas**.

Em relação a 2019[1] – ano de referência para monitorização das metas de redução do número de mortos e de feridos graves até 2030[2] fixadas pela Comissão Europeia e por Portugal – registaram-se no Continente e nas Regiões Autónomas **menos 43 vítimas mortais** (-8,3%) e **menos 335 feridos leves** (-0,7%). Contudo, apuraram-se **mais 786 acidentes** (+2,1%) e **mais 224 feridos graves** (+8,8%).

No **Continente**, em 2024, registaram-se 36.338 acidentes com vítimas, dos quais resultaram 463 vítimas mortais, 2.576 feridos graves e 42.683 feridos leves.

- Comparando com **2014**, a tendência crescente foi visível nos acidentes (+5.734; +18,7%), nos feridos graves (+424; +19,7%) e nos feridos leves (+5.664; +15,3%). No entanto, registou-se uma diminuição nas vítimas mortais (-19; -3,9%) e no índice de gravidade (número de mortos por 100 acidentes com vítimas) de 19,1%, de 1,57 para 1,27.
- Comparativamente a **2019**, registaram-se diminuições nas vítimas mortais e nos feridos leves, com menos 11 vítimas mortais (-2,3%) e menos 519 feridos leves (-1,2%). Por outro lado, observou-se um aumento nos feridos graves e nos acidentes, com mais 275 feridos graves (+12,0%) e mais 634 acidentes (+1,8%). O índice de gravidade registou uma diminuição de 4,0% de 1,33 para 1,27.
- Comparativamente com **2023,** registou-se uma diminuição de quatro vítimas mortais (-0,9%) e de 4,6% no índice de gravidade que reduziu de 1,34 para 1,27. Contudo, registaram-se mais 1.364 acidentes (+3,9%), mais 139 feridos graves (+5,7%) e mais 1.625 feridos leves (+4,0%). Deve salientar-se que, nos termos das informações atualmente disponibilizadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)[3], registou-se em 2024, em comparação com o ano de 2023, um aumento na circulação rodoviária na rede nacional de autoestradas, o que corresponde a um acréscimo no risco de acidentes nestas vias.

[1] Considerando que os anos de 2020 e de 2021 registaram quebras significativas da circulação rodoviária face a 2019 e, consequentemente, na sinistralidade, a Comissão Europeia decidiu adotar este ano para fixação e monitorização das metas a atingir em 2030.

[2] As referidas metas definidas pela Comissão Europeia são respeitantes a vítimas mortais a 30 dias e a feridos graves de acordo com a classificação MAIS 3+ (escala de diagnóstico médico *Maximum Abbreviated Injury Scale*, severidade 3 ou superior), sendo de atender à diferente metodologia aplicada no presente relatório, ou seja, vítimas apuradas pelo critério de 24 horas.

[3] Relatório de Tráfego na RNA - 1º Trimestre de 2024 - IMT
Relatório de Tráfego na RNA - 2º Trimestre de 2024 - IMT
Relatório de Tráfego na RNA - 3º Trimestre de 2024 - IMT
Relatório de Tráfego na RNA - 4º Trimestre de 2024 - IMT

Contudo, verificou-se uma diminuição de 0,7% no consumo de combustível rodoviário, segundo dados da Direção-Geral de Energia e Geologia[4].

- A colisão representou a **natureza de acidente** mais frequente em 2024, correspondendo a 53,6% dos acidentes, 41,5% das vítimas mortais e 46,6% dos feridos graves. Os despistes, que representaram 33,0% do total de acidentes, foram responsáveis por 44,3% das vítimas mortais.
- Em 2024, o número de vítimas mortais dentro das localidades (253) foi superior ao apurado fora das localidades (210). Comparativamente a 2019 e a 2023, observou-se um aumento das vítimas mortais **dentro das localidades**[5] (+11,9% e +14,5%, respetivamente), contrastando com a tendência decrescente **fora das localidades** (-15,3% face a 2019 e -14,6% face a 2023). No entanto, o **índice de gravidade** dos acidentes fora das localidades ascendeu a 2,73 em 2024, uma redução de 14,1% e 18,6% face ao registado em 2019 (3,18) e 2023 (3,35), mais de três vezes mais ao registado dentro das localidades (0,88).
- Quanto ao **tipo de via**, em 2024, 62,6% dos acidentes ocorreram em arruamentos[6], representando 32,4% das vítimas mortais (-4,5% e +11,1% em relação a 2019 e 2023, respetivamente) e 46,0% dos feridos graves. Nas estradas nacionais ocorreram 19,9% dos acidentes, com 36,5% das vítimas mortais (+19,0% e +9,0% face a 2019 e 2023, respetivamente) e 30,2% dos feridos graves. Nas autoestradas, registou-se uma redução de 15 vítimas mortais e 23 feridos graves face a 2019. Em relação a 2023, houve menos duas vítimas mortais, mantendo-se o número de feridos graves igual.
- Relativamente à **categoria de utente**, e considerando as vítimas mortais, 73,2% do total correspondiam a condutores, enquanto 14,9% eram peões e 11,9% passageiros. Em termos de variações homólogas, nas vítimas mortais, verificaram-se diminuições de 36,0% face a 2019 e de 23,6% face a 2023, e nos passageiros, uma redução de 6,8% nos peões face a 2019, mas um aumento de 21% em relação a 2023.
- Em relação à **categoria de veículo interveniente** nos acidentes, os automóveis ligeiros corresponderam a 70,8% do total. Registou-se uma diminuição de 4,2% face a 2019, mas um aumento de 3,5% relativamente a 2023. De salientar que se verificaram incrementos significativos nos velocípedes (+53,7% face a 2019 e +11,2% comparando com 2023) e nos motociclos (+34,4% e +6,8% perante os mesmos anos). Destaca-se ainda a redução face a 2019 e 2023 nos ciclomotores (-33,3% e -11,0%, respetivamente).
- Considerando as **vítimas totais por categoria de veículo**, verificou-se que, em 2024, 53,4% do total de vítimas deslocava-se num veículo ligeiro (-9,6% e +2,6% face a 2019 e 2023, respetivamente), enquanto 21,7% circulava em motociclos (+35,0% e +7,0% face a 2019 e 2023, respetivamente) e 7,7% em

[4] Vendas mensais de derivados de petróleo - DGEG

[5] Dentro das localidades abrange não só arruamentos, mas também Estradas Nacionais (EN) e Estradas Municipais (EM) que atravessam localidades, e nem todas correspondem ao ambiente efetivo de rodovia urbana.

[6] Inclui, entre outros, rua, avenida, bairro, calçada, praça, travessa.

velocípedes (+58,0% e +11,3% comparando com os mesmos anos). Salienta-se a descida de 10,0% nos peões vítimas face a 2019, apesar da subida de 5,7% face a 2023.

- No ano em análise, 51,8% do número de vítimas mortais registou-se na rede rodoviária sob a responsabilidade das seguintes **entidades gestoras de via**: Infraestruturas de Portugal (41,3%), Brisa (3,0%), Ascendi (1,9%), o Município de Lisboa (1,7%), e a Concessão Norte Litoral e os Municípios de Loures e Viseu (1,3%, cada um). Verificou-se que 49,9% das vítimas mortais resultaram de acidentes nas vias da rede rodoviária nacional (8,6% na rede concessionada para além da IP), cabendo às vias sob gestão municipal a proporção de 49,7%.

Relativamente à **fiscalização de veículos e condutores**, bem como **processos contraordenacionais**, salienta-se:

- Em 2024, foram **fiscalizados presencialmente** pelas Forças de Segurança 2,9 milhões de veículos e condutores, e de forma **automática através de radar**, pelas Forças de Segurança, pela Polícia Municipal de Lisboa (PML) e pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), 259,6 milhões de veículos, num total de 262,5 milhões de veículos, um aumento de 47,7% em relação a 2023. O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) da ANSR e a Guarda Nacional Republicana (GNR) registaram aumentos de 46,9% e de 97,8%, respetivamente. Pelo contrário, a PML registou uma diminuição de 42,0% e a Polícia de Segurança Pública (PSP) de 8,5%.
- As **infrações** ascenderam a 1,5 milhão, o que representa uma diminuição de 10,1% face ao ano anterior.
- A **taxa de infração global** (nº total de infrações/nº total de veículos fiscalizados) foi de 0,50%, uma diminuição de 36,3% face à taxa de 0,79% registada em 2023.
- Relativamente à **tipologia de infrações**, 60,5% do total registado em 2024 foi referente a excesso de velocidade, que registou uma diminuição de 5,9%. Em algumas tipologias de infrações verificaram-se igualmente decréscimos, destacando-se as relativas ao cinto de segurança e ao álcool (-23,2% e -23,1%, respetivamente). Em contrapartida, houve um aumento de 54,6% nas infrações referentes à ausência de seguro e de 26,9% nas relativas à falta de inspeção periódica obrigatória.
- Quanto ao **excesso de velocidade**, a taxa de infração (nº de infrações de velocidade/nº de veículos fiscalizados automaticamente por radar) diminuiu 30,1%, de 0,41% em 2023 para 0,28% em 2024.
- Relativamente à **condução sob influência de álcool**, em 2024, foram submetidos ao teste de pesquisa de álcool 2,1 milhões de condutores, o que representa uma diminuição de 9,3% face a 2023. A taxa de infração (nº de infrações por álcool/nº de testes efetuados) desceu de 1,94% em 2023 para 1,64% em 2024, uma redução de 15,3%.
- A **criminalidade rodoviária**, medida em número total de detenções, baixou 31,2% face a 2023, atingindo 27,9 mil condutores. Do total, 55,8% deveu-se à condução sob a influência de álcool (-30,1%), seguindo-se 30,4% por falta de habilitação legal para conduzir (-43,2%).

- Até dezembro de 2024, 757,3 mil condutores encontravam-se sancionados com a subtração de pontos no âmbito do **sistema de carta por pontos**.
- Desde junho de 2016, data de entrada em vigor do sistema de carta por pontos, 3.425 condutores ficaram com o seu **título de condução cassado**.

O relatório Anual de Sinistralidade a 24h e fiscalização rodoviária 2024 pode ser consultado aqui e o respetivo anexo aqui.

Tal como nas publicações anteriores, disponibilizámos também um *dashboard* interativo em Power BI, que permite consultar os dados de forma dinâmica e detalhada, acessível publicamente através do seguinte link: Relatório Power BI.

Barcarena, 18 de julho de 2025