

COMUNICADO

Relatório Anual de Sinistralidade a 30 dias, fiscalização e contraordenações rodoviárias 2023

2023: MENOS ACIDENTES, VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS LEVES, MAS MAIS FERIDOS GRAVES FACE A 2019¹

A ANSR continua a apostar na modernização e digitalização e apresenta uma nova plataforma interativa com dados sobre a sinistralidade rodoviária, no dia em que divulga o Relatório Anual de Sinistralidade a 30 dias, fiscalização e contraordenações rodoviárias 2023.

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) volta a dar passos na inovação e hoje, dia em que divulga o Relatório Anual de Sinistralidade a 30 dias, fiscalização e contraordenações rodoviárias 2023, apresenta uma nova plataforma digital interativa, construída na tecnologia Power BI.

Esta ferramenta permite uma exploração dinâmica e personalizada dos dados relacionados com a sinistralidade rodoviária, contribuindo para a modernização e digitalização dos serviços da ANSR, garantindo que todos os cidadãos e interessados tenham fácil acesso a informações cruciais, facilitando a análise de tendências e detalhes significativos da sinistralidade rodoviária.

O acesso à nova plataforma Power BI, já disponível no site oficial da ANSR ([Sinistralidade 2023 a 30 dias- Dashboard](#)), oferece uma visão abrangente e atualizada sobre diversos indicadores essenciais, como acidentes, vítimas mortais e feridos graves e leves. Esta ferramenta proporciona aos utilizadores uma compreensão ampla sobre o panorama atual da sinistralidade rodoviária em Portugal, disponibilizando dados segmentados, designadamente, por distrito, por natureza de acidente, localização, tipo de via, entre outros, para além da sua comparação com os anos anteriores (até 2019).

A ANSR dá, assim, mais um passo em direção à modernização e digitalização dos seus serviços, e reforça o seu compromisso com a transparência e com o acesso facilitado à informação, possibilitando que todos os interessados possam analisar as tendências e detalhes da sinistralidade rodoviária de forma mais interativa e intuitiva.

Relatório Anual de Sinistralidade a 30 dias, fiscalização e contraordenações rodoviárias 2023

Sinistralidade no Continente e Regiões Autónomas

No ano de **2023**, foram registados em Portugal, 36.595 acidentes com vítimas, 642 vítimas mortais, 2.500 feridos graves e 42.873 feridos leves, distribuídos da seguinte forma:

- No Continente registaram-se 34.974 acidentes com vítimas, dos quais resultaram 613 vítimas mortais, 2.308 feridos graves e 41.041 feridos leves.
- Na Região Autónoma dos Açores registaram-se 620 acidentes com vítimas, dos quais resultaram 18 vítimas mortais, 95 feridos graves e 708 feridos leves.
- Na Região Autónoma da Madeira registaram-se 1.001 acidentes com vítimas, dos quais resultaram 11 vítimas mortais, 97 feridos graves e 1.124 feridos leves.

Comparativamente a **2022**, verificaram-se aumentos nos principais indicadores: mais 2.319 acidentes com vítimas (+6,8%), mais 24 vítimas mortais (+3,9%), mais 198 feridos graves (+8,6) e mais 2.759 feridos leves (+6,9%).

Em relação a **2019**¹ – ano de referência para monitorização das metas de redução do número de mortos e de feridos graves até 2030 fixadas pela Comissão Europeia e por Portugal – registaram-se menos 656 acidentes (-1,8%), menos 46 vítimas mortais (-6,7%) e menos 2.061 feridos leves (-4,6%). Em contrapartida, houve mais 117 feridos graves (+4,9%).

Em relação a **2014**, o número de vítimas mortais reduziu 3,9% contrastando com o agravamento dos restantes elementos: +14,3% de acidentes, +14,8% de feridos graves e +10,9% de feridos leves.

Em 2023, o **custo económico e social** dos acidentes rodoviários atingiu 7,2 mil milhões de euros, correspondente a 3,0 % do PIB desse ano.

A União Europeia (**UE27**) registou 45,6 vítimas mortais por milhão de habitantes, uma diminuição de 1% face a 2022, e de 10,8% face a 2019, apesar da meta de redução de 50% das mortes na estrada até 2030 ser mais ambiciosa e requerer uma diminuição média anual de 6,1% face ao ano de referência de 2019, o que representa uma redução de 22,3% entre 2019 e 2023.

Portugal registou 60,8 vítimas mortais por milhão de habitantes, uma redução de 9,1% face a 2019, e um aumento de 1,8% face a 2022.

Sinistralidade no Continente

Em **2023** registaram-se 34.974 acidentes, 613 vítimas mortais, 2.308 feridos graves e 41.041 feridos leves.

Face a 2019, registou-se uma diminuição nos acidentes, nas vítimas mortais e nos feridos leves, com menos 730 acidentes (-2,0%), menos 13 vítimas mortais (-2,1%) e menos 2.142 feridos leves (-5,0%). Em contrapartida, houve mais 140 feridos graves (+6,5%).

Em comparação com o **ano de 2022**, observaram-se aumentos em todos os indicadores, exceto no índice de gravidade. Registaram-se mais 2.186 acidentes (+6,7%), mais 22 vítimas mortais (+3,7%), mais 184 feridos graves (+8,7%) e mais 2.595 feridos leves (+6,7%).

De salientar que, em 2023 registou-se um aumento na **circulação rodoviária** de 7,9% face a 2022, o que corresponde a um acréscimo no risco de acidentes. Este aumento é também evidenciado pelo crescimento de 6,0% no consumo de combustível rodoviário, segundo dados da Direção-Geral de Energia e Geologia², em linha com a variação de acidentes com vítimas (+6,8%).

Quanto à distribuição por **entidades gestoras de via** (EGV), 51,1% do número de vítimas mortais registou-se na rede rodoviária sob a responsabilidade das seguintes entidades gestoras de via (EGV): Infraestruturas de Portugal (44,7%), Brisa (4,4%) e Município de Loulé (2,0%). No global, 52,4% das vítimas mortais decorreram de acidentes nas vias da rede rodoviária nacional (7,7% na rede concessionada para além da Infraestruturas de Portugal), cabendo às vias sob gestão municipal a proporção de 47,1%.

Face a **2019**, verificou-se que as Concessões Ascendi, Algarve e Brisa foram as EGV que tiveram reduções maiores nas vítimas mortais, 41,7% (menos 5), 33,3% (menos 1) e 25,0% (menos 9), respetivamente. Na rede sob gestão municipal o número de vítimas mortais reduziu 10,0% (menos 32). O número de vítimas mortais registado na rede sob gestão da Infraestruturas de Portugal aumentou 10,5% (mais 26).

Sinistralidade no Continente e Regiões Autónomas nas várias dimensões:

- Relativamente à **natureza do acidente**, as colisões representaram 52,6% dos acidentes com vítimas e estiveram na origem de 40,5% das vítimas mortais, de 46,1% dos feridos graves e de 57,3% dos feridos leves. Face a 2022, o aumento de acidentes e vítimas foi transversal às três categorias, sendo mais expressivo nas colisões quanto a acidentes (+8,6%), feridos graves (+15,7%) e feridos leves (+8,6%), e nos despistes no que concerne a vítimas mortais (+6,6%). Os atropelamentos registaram um crescimento marginal na mortalidade (+1,0%) e, nos feridos graves, verificou-se uma estabilidade absoluta, sem

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 <https://www.dgeg.gov.pt/pt/estatistica/energia/petroleo-e-derivados/vendas-mensais/>

variação observada entre os períodos analisados, revelando, ainda, as menores variações no que respeita a acidentes e feridos leves.

- Em termos de **localização**, a sinistralidade dentro das localidades³ representou 79,2% dos acidentes, 54,5% das vítimas mortais, 67,3% dos feridos graves e 77,2% dos feridos leves. Em comparação com 2022, o aumento foi transversal aos dois parâmetros - dentro e fora das localidades - em todas as variáveis. Contudo, a subida revelou-se mais expressiva dentro das localidades em toda a tipologia de vítimas e respetivos acidentes, com especial destaque para o incremento de feridos graves (+12,9%).
- Quanto ao **tipo de via**, os arruamentos mantiveram-se como a tipologia mais frequente, concentrando a maioria dos acidentes (62,8%), vítimas mortais (34,4%), feridos graves (46,3%) e feridos leves (60,2%). No entanto, ao representarem uma menor proporção de vítimas mortais (34,4%) e feridos graves (46,3%), face ao peso dos acidentes (62,8%) revelam menor gravidade. Inversamente, as estradas nacionais destacaram-se pela maior gravidade, com 31,0% das vítimas mortais, superior ao peso dos acidentes (19%). Os itinerários principais, pese embora as reduções que registaram nos acidentes, exibiram o índice de gravidade mais elevado (7,8), à semelhança de 2022 e 2019. As estradas regionais mostraram, face a 2022, os aumentos mais expressivos na mortalidade (+214,3%), além de elevações significativas em feridos graves (+24,1%) e acidentes (+14,1%). Em contraciclo, existiram descidas significativas em vítimas mortais e feridos graves nas autoestradas (vítimas mortais: -14,0% e feridos graves: -6,8%) e nas estradas municipais (vítimas mortais: -32,6% e feridos graves: -2,2%), bem como nos itinerários complementares (feridos graves: -17,3%).
- Os **distritos** de Lisboa e Porto permaneceram os territórios distritais com maior número de acidentes (19,8% e 16,7%, respetivamente) e vítimas, contudo Lisboa continuou a apresentar uma tendência de desagravamento em vítimas mortais (-20,0%) e o Porto em feridos graves (-2,3%). Braga, Castelo Branco (o maior crescimento relativo em vítimas mortais e feridos graves) e Setúbal ampliaram proporcionalmente a sinistralidade grave, destacando-se pelo crescimento em vítimas mortais e feridos graves. Por outro lado, no que diz respeito a acidentes, o distrito de Coimbra registou uma diminuição de 3,0% nas ocorrências, enquanto Bragança (-36,4%), Évora (-36,8%) e Viseu (-25,7%) apresentaram reduções significativas na mortalidade.
- Relativamente à **categoria de utente**, os condutores representaram a maioria das vítimas mortais (66,7%), dos feridos graves (71,4%) e dos feridos leves (67,7%), sendo o segmento com maiores aumentos face a 2022 os feridos graves (+16,0%) e as vítimas mortais (+5,9%). Os peões mantiveram a sua representatividade nas vítimas mortais (17,0% em 2023 face 17,3% em 2022) embora apresentado um crescimento marginal de 1,9%. O número de feridos graves manteve-se em relação a 2022. Quanto aos passageiros, registaram uma ligeira diminuição (-1,9%) na mortalidade e uma variação mais acentuada nos feridos graves (-11,6%).
- Quanto à **categoria de veículo**, a maioria das vítimas mortais (43,0%) e dos feridos graves (39%) circulava em veículos ligeiros (condutores e passageiros). Este segmento, contrariamente à tendência global, obteve uma ligeira redução (-2,7%) de feridos graves face a 2022. Os motociclos com cilindrada superior a 125cc são o segundo segmento com o maior número de vítimas mortais (18,2%) e de feridos graves (20,0%) tendo registado um crescimento expressivo de vítimas mortais (+11,4%), bem como de feridos graves (+45,1%) face a 2022, dando continuidade ao aumento de 16,7% registado nas vítimas mortais entre 2022 e 2019. Os motociclos com cilindrada (até 125cc), embora com uma representatividade menor (7,5% do total das vítimas mortais e 11,8% do total dos feridos graves) registaram um crescimento de 37,1% nas vítimas mortais e de 25,5% nos feridos graves, entre 2022 e 2023. Em contraciclo, os utentes de veículos pesados obtiveram uma redução acentuada nas vítimas mortais (-43,8%). As

³ Área delimitada pelos sinais do Regulamento de Sinalização de Trânsito que identificam e fixam o início e fim das localidades para, a partir do local em que estão colocados, começarem a vigorar as regras especialmente previstas para o trânsito dentro e fora das mesmas. 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, uma vez que há sinais de localidade, que são colocados a uma distância considerável do efetivo início da zona urbanizada.

ocorrências com veículos agrícolas, embora diminutas em comparação com as restantes categorias, continuaram a exibir a maior gravidade: 9 em cada 100 vítimas resultaram em óbitos.

- No que respeita ao **perfil das vítimas**, 79,4% das vítimas mortais e 76,4% dos feridos graves foram utentes do sexo masculino, predominando nos casos mais graves. No entanto, a proporção feminina aumentou à medida que a gravidade diminuiu (feridos leves: 40,8%). Face a 2022, os homens apresentaram aumentos superiores às das mulheres nas vítimas mortais (11,0% vs 2,0%), tendo também registado um aumento de feridos graves (+13,5%), enquanto o sexo feminino registou uma diminuição de 4,7% nestas vítimas.
- A análise à **antiguidade do parque automóvel envolvido em acidentes com vítimas**, mostrou que os veículos com idade inferior a 10 anos representaram 38,7% do total, com estabilidade em relação aos anos anteriores. A quota dos veículos mais velhos foi ampliada, uma vez que a principal categoria de veículos – os ligeiros - com mais de 25 anos aumentou de 11,6% para 14,0% em 2023. Estes últimos, os motociclos de cilindrada mais elevada e os ciclomotores tiveram maior proporção de veículos antigos (≥ 25 anos). Em contrapartida, os motociclos de menor cilindrada evidenciaram um parque mais recente.

Fiscalização de veículos e condutores e processos contraordenacionais no Continente:

- Durante o ano de 2023, foram **fiscalizados** um total de 178,2 milhões de veículos, evidenciando um aumento de 36,3% em comparação com o ano anterior. Desse número, 166,0 milhões (93,1%) foram fiscalizados pelo Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), representando um aumento de 39,4%, 7,8 milhões foram fiscalizados pela GNR (+10,0%), 1,1 milhão pela Polícia Municipal de Lisboa (+15,2%) e 3,4 milhões pela PSP representando esta última um decréscimo de 7,5%.
- Quanto ao número de **infrações** registadas, houve um aumento em relação a 2022, totalizando 1,7 milhão de infrações (+11,1%). O SINCRO registou um aumento de 25,3%, totalizando 538,9 mil infrações, enquanto a PSP teve um acréscimo de 44,9%, com 362,1 mil infrações. Por outro lado, a GNR e a PML registaram decréscimos de 7,9% e 4,5%, respetivamente, contabilizando 458,9 mil e 311,3 mil infrações, cada uma das entidades pela mesma ordem.
- A **taxa de infração** (nº de infrações/nº de veículos+condutores fiscalizados) foi de 0,81% com um decréscimo de 15,5% face ao ano anterior (0,95%). O SINCRO registou uma taxa de infração de 0,32% (-10,1% face ao ano anterior), a GNR assinalou uma taxa de 5,90% (-16,3%), a PSP teve uma taxa de 10,75% (+56,6%) e a PML registou uma taxa de 8,97% (-9,5%).
- As **infrações por excesso de velocidade** aumentaram 8,5% em 2023 face ao ano anterior, totalizando 951,2 mil infrações, contudo a taxa de infração em 2023 situou-se em 0,41%, uma diminuição de 15,4% face ao registado em 2022 (0,48%).
- Relativamente à **condução sob o efeito do álcool**, em 2023 foram submetidos ao teste de pesquisa de álcool 2,3 milhões de condutores, o que representa um aumento de 27,2% no número de testes efetuados, comparativamente a 2022, o que teve como consequência um aumento de 5,4% nas infrações por influência do álcool. No entanto a taxa de infração reduziu 17,1% de 2,01% em 2022 para 1,66% em 2023.
- Em relação às **outras tipologias de infração**, face a 2022 registaram-se aumentos generalizados em quase todas as principais tipologias, salientando-se a ausência de seguro (+84,1%), a ausência de inspeção periódica obrigatória (+38,3%), a utilização de telemóvel (+9,1%) e as referentes aos sistemas de retenção para crianças (+9,0%). Verificou-se apenas uma ligeira diminuição nas infrações de não utilização do cinto de segurança (-0,7%).
- No que diz respeito a **detenções**, houve um aumento de 26,0%, totalizando 43,2 mil detenções. Mais especificamente, as detenções relacionadas com infrações por efeito de álcool somaram 24,1 mil (+28,3%) e por falta de habilitação legal totalizaram 15,5 mil (+36,4%).

- Até ao final de 2023, 687,5 mil condutores encontravam-se sancionados com a subtração de **pontos na carta**, representando um aumento de 32,7% em relação ao ano anterior.
- Desde a entrada do sistema carta por pontos em e de junho de 2016 e até ao final de 2023, 2.987 condutores ficaram com o seu **título de condução cassado**, 577 dos quais em 2023.
- Em 2023, relativamente aos autos de contraordenação, foram decididos 1,0 milhão (+12,5% face a 2022), cobrados 1,0 milhão (+53,9% que no ano anterior), enquanto 48 prescreveram (-91,8% que em 2022).

Consulte o [Relatório](#) Anual de Sinistralidade a 30 dias, fiscalização e contraordenações 2023 e o respetivo [anexo](#).

Barcarena, 03 de março de 2025