

## Campanha de Natal e Ano Novo da ANSR volta às estradas para lembrar os condutores que “O Melhor Presente é Estar Presente”

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) lançou hoje, no Museu Nacional dos Coches, a campanha de segurança rodoviária “**O melhor presente é estar presente**”, inserida na campanha de Natal e Ano Novo 2024/2025 do Ministério da Administração Interna, subordinada ao tema “**Festas MAIS Seguras**”.

A cerimónia foi presidida pela Ministra da Administração Interna, Margarida Blasco e contou igualmente com a presença do Secretário de Estado da Proteção Civil, Paulo Simões Ribeiro.

A campanha da ANSR arranca hoje, dia 16 de dezembro, e irá decorrer até 5 de janeiro de 2025, com o objetivo de apelar a todos os que circulam nas estradas e nas ruas que o façam em segurança, convocando-os a dar prioridade à vida nesta quadra festiva, onde as deslocações são mais frequentes e longas, desejando que todos cheguem à ceia de Natal, aos locais de encontro familiar ou de diversão e regressem em segurança.

A campanha “**O melhor presente é estar presente**”, conta com a parceria de cerca de 370 entidades públicas e privadas, incluindo os Governos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, numa estratégia de meios diversificada. A divulgação da campanha será feita tanto nos meios de comunicação tradicionais (TV, rádio nacional e local, imprensa nacional, regional e local, rede multibanco, digital e painéis leds nas estações de serviço) como nos meios da rede das entidades parceiras, designadamente sites institucionais e redes sociais próprias, redes de publicidade exterior em várias localidades, locais de alta exposição, através de cartazes, *mupis* e outros suportes gráficos.

Para além da campanha “**O melhor presente é estar presente**” da ANSR e dos 368 parceiros, irão decorrer, durante o período de Natal e Ano Novo, ações de sensibilização e fiscalização, promovidas pela ANSR, Guarda Nacional Republicana (GNR), Polícia de Segurança Pública (PSP) e pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC).

O combate à sinistralidade rodoviária é a prioridade da ANSR, mas este combate só é vitorioso se os vários intervenientes do sistema e toda a sociedade assumirem o seu compromisso e a sua responsabilidade nesta causa e trabalharem em conjunto para uma visão e objetivo comum. Todos somos responsáveis pela alteração paradigma na abordagem da Segurança Rodoviária: **a sinistralidade rodoviária não é uma fatalidade, e pode ser evitada.**

Todos juntos vamos conseguir que nenhuma família fique destrozada, que nenhum de nós perca um familiar, um amigo ou um vizinho e que nestas festas todos estejamos presentes. **Juntos vamos salvar vidas.**

Materiais da campanha disponíveis [aqui](#)

Lista dos 368 parceiros [aqui](#).

Lisboa, 16 de dezembro de 2024

## SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

### Um problema de saúde pública

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), os acidentes rodoviários são um problema de saúde pública e representam a maior causa de morte não natural no mundo, à frente de guerras; dos crimes de violência; suicídios; afogamentos; incêndios; ou outras causas. A sinistralidade rodoviária é a principal causa de morte nos jovens, com idades compreendidas entre os 5 e os 29 anos, a terceira entre a população com idades entre os 5 e os 44 anos, e a oitava entre todas as idades.

**#1 causa de morte entre 5-29 anos**

**#3 causa de morte entre 5-44 anos**

### Um flagelo à escala global

A nível global, em 2021, os acidentes rodoviários tiraram a vida a um milhão e cento e noventa mil pessoas. São cerca de três mil, duzentos e sessenta e mortos por dia, ou seja, uma pessoa a cada 26 segundos. Adicionalmente entre a vinte e cinquenta milhões de pessoas ficam feridas ou incapacitadas de forma permanente.



Se nada mudar, prevê-se que nesta década os acidentes rodoviários causem mais treze milhões de mortos e quinhentos milhões de feridos, o equivalente ao total da população dos EUA e do Brasil, ou à população da União Europeia e do Reino Unido.

### Custos económicos e sociais

Os acidentes rodoviários representam também um problema económico e social cujas consequências de longo prazo impõem um enorme custo económico às sociedades, estimado, em média, entre 1 e 3 % do Produto Interno Bruto (PIB) chegando, em alguns casos, a 6%.

Em 2019, os acidentes rodoviários em Portugal atingiram um custo económico e social estimado em 6.423 milhões de euros, valor que corresponde a 3,03% do PIB nacional desse ano (uma redução de 57% face ao valor registado em 1995 – 7% do PIB)



### Realidade nacional exige mudanças

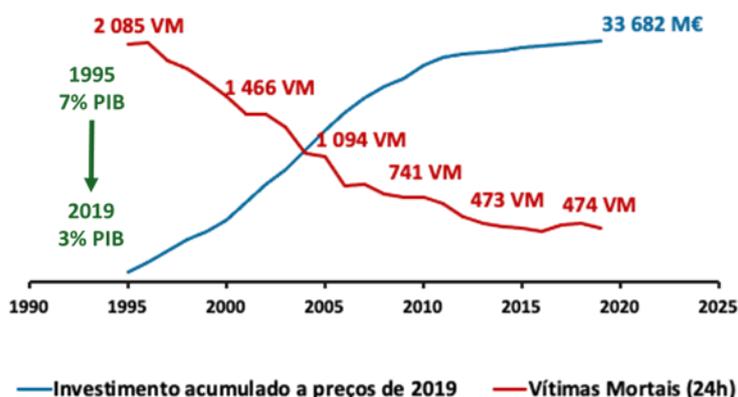
Portugal tem efetuado um progresso notável em matéria de sinistralidade rodoviária: há 25 anos morriam anualmente mais de 2 mil pessoas nas estradas nacionais. No entanto, apesar do caminho percorrido, os valores atuais continuam a significar que, em média, 600 pessoas perdem a vida e 2 mil ficam gravemente feridas nas estradas portuguesas anualmente, uma realidade com que o país não se pode conformar, e que nos mostra que muito está ainda por fazer.

## Um investimento com retorno

Apesar da circulação rodoviária ter triplicado nos últimos 25 anos, a mortalidade associada à sinistralidade rodoviária em Portugal foi reduzida em mais de 80%, progresso que dificilmente teria sido possível sem os mais de 33 mil milhões de euros que o país investiu para se dotar de infraestruturas rodoviárias mais seguras.

Os investimentos em infraestruturas; a evolução tecnológica nos veículos automóveis; aliada a uma política integrada de segurança rodoviária que combina fiscalização e sensibilização representaram inúmeros benefícios para o país e contribuíram de forma relevante para salvar mais de 24 mil vidas, número que supera a população de cidades como Beja ou Bragança, e poupar mais de 174 mil milhões em custos económicos e sociais, cinco vezes mais do valor investido em infraestruturas, colocando o país em linha com a taxa de retorno relativa aos países com elevado rendimento. Ou seja, por cada euro que Portugal investiu, o retorno para a sociedade foi superior a 5 euros.

Por todo o mundo, o investimento em segurança rodoviária salva vidas e tem um retorno económico e social muito elevado, com um *ratio* custo/benefício médio de 1 para 8 em função dos níveis de rendimento de cada país, variando entre 18 (países com baixo rendimento) e 5 (países com elevado rendimento).



## O combate à sinistralidade rodoviária através do Sistema Seguro

O sistema de mobilidade rodoviária é um elemento-chave da atividade económica nacional e está presente no quotidiano das pessoas e das empresas.

Todos nós dependemos diariamente do sistema de mobilidade. Desde que saímos de casa para ir trabalhar, para a escola, para ir às compras e para uma infinidade de outras necessidades relacionadas com a nossa vida familiar, social, cultural, desportiva, etc. A pé, de bicicleta, de trotinete, de transporte público, ou de transporte individual, todos utilizamos o sistema de mobilidade rodoviário.

Uma sociedade mais equitativa, inclusiva e sustentável deve ter subjacente um sistema de mobilidade rodoviário eficiente, acessível, ambientalmente neutro e intrinsecamente seguro.

A segurança das vias é um fator crítico para garantir que o sistema de mobilidade rodoviário cumpre o objetivo de transportar pessoas e bens com conforto e em segurança, promovendo a atividade económica e a qualidade de vida.

## A abordagem do Sistema Seguro

Um sistema rodoviário seguro, bem planeado e bem desenhado estimula a equidade entre os diversos modos de transporte, garante a segurança dos mais vulneráveis, designadamente quem anda a pé ou de bicicleta, promove modos de vida mais saudáveis e reduz a pressão sobre o sistema de saúde.

De modo a ambicionar tornar possível o objetivo de zero mortes na estrada temos de construir um sistema de mobilidade rodoviária que proteja a vida humana, evoluindo da abordagem tradicional para a abordagem do Sistema Seguro, um novo paradigma que tem vindo a ser implementado com sucesso em diferentes países e foi adotado como abordagem a seguir para o combate à sinistralidade rodoviária na Segunda Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2021-2030 da ONU, na Declaração de Estocolmo e na Estratégia de Segurança Rodoviária da UE para 2030.

A abordagem do Sistema Seguro assenta na premissa básica de que o erro humano é inevitável, mas as mortes e a os ferimentos graves em consequência de um acidente rodoviário não são. Partindo do pressuposto que as pessoas cometem erros e que o corpo humano tem tolerância limitada ao choque, o sistema deve ser projetado para acomodar erros e para respeitar a fragilidade humana. Melhores veículos, infraestruturas seguras, velocidades mais baixas, por exemplo, têm a capacidade de evitar e/ou reduzir o impacto de acidentes. Em conjunto, eles devem formar camadas de proteção que garantam que, se um elemento falhar, outro compensá-lo-á. Este mecanismo de redundâncias, que já se aplica em outros campos como a aviação e a indústria, e precisa agora de ser igualmente aplicado ao sistema rodoviário.

## Alteração de paradigma

Tradicionalmente, as políticas de segurança rodoviária focavam-se na redução dos acidentes e nos erros humanos, ou seja, os esforços eram dirigidos maioritariamente aos utilizadores do sistema, identificados como a principal causa do problema. O ambiente rodoviário e a sua influência nas decisões e nas escolhas dos peões, dos ciclistas ou dos condutores e nas consequências do acidente, era sistematicamente menosprezado.

Um estudo do *International Transport Forum* demonstra que cerca de 30% dos acidentes graves são causados pela adoção de comportamentos de risco, pelo que a maioria dos casos, resulta de erros de perceção e de interpretação do sistema rodoviário que não induz o utilizador a adotar, natural e instintivamente, um comportamento coerente com as características e com a função da estrada ou da rua em questão.

Assim, o sistema rodoviário deve ser autoexplicativo, para garantir que o utilizador adota o comportamento e a velocidade adequados às características e à função da via.

Na abordagem do Sistema Seguro o foco está nas condições oferecidas pelo sistema rodoviário aos seus utilizadores e na construção de diferentes níveis de proteção para evitar erros ou mitigar os seus efeitos.

Para a segurança rodoviária, a pergunta que devemos colocar não é quem é o culpado de um determinado acidente, mas sim porque é que essa pessoa morreu ou ficou ferida num acidente.

Ao mudarmos a abordagem, somos obrigados a desenvolver soluções que apontam para um “culpado” diferente: o sistema rodoviário que, na maioria das vezes, foi construído sem ter em consideração que, quem o utiliza são as pessoas.

Para além de cometer erros, o ser humano é frágil e tem uma tolerância limitada ao impacto que ocorre numa colisão rodoviária, num despiste ou num atropelamento. Portanto, o sistema rodoviário deve ser projetado tendo em consideração a fragilidade humana e tem de acomodar os erros e mitigar as suas consequências.

O sistema rodoviário deve ser tolerante, protegendo o utilizador caso este cometa um erro, garantindo que outro elemento do sistema (veículo ou infraestrutura) irá compensar o seu erro, minimizando as consequências. Esta é outra das premissas fundamentais para a construção de um sistema seguro.

Naturalmente, ações para melhorar o comportamento dos utilizadores do sistema rodoviário e para dissuadir comportamentos de risco continuam a ser necessárias, mas só por si não são suficientes para erradicar o flagelo que é a sinistralidade rodoviária e para que todas as que circulam nas nossas estradas e nas nossas ruas o possam fazer sem correr o risco de morrer ou ficar gravemente ferido na sequência de um acidente rodoviário.

O Sistema Seguro é a forma de combater com sucesso, e com poupanças, as consequências dos acidentes rodoviários, alterando a forma como abordamos a segurança rodoviária, da abordagem de pessoa para a abordagem do sistema rodoviário. Para isso são necessários bons investimentos, mas também que todos os intervenientes sistema de mobilidade e da sociedade, como um todo, assumam o seu empenho e responsabilidade nesta causa, tornando-a uma prioridade e desígnio nacional.

### **Zero é o único número aceitável**

A Segurança Rodoviária é um desígnio nacional, e é a missão da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. Cada vida que se perde e cada pessoa que fica gravemente ferida significa uma fatalidade que pode e deve ser evitada. Não é aceitável que alguém morra ou fique gravemente ferido em consequência de um acidente rodoviário, do mesmo modo como não existe outro sistema de transporte onde estes números sejam tolerados. Não aceitamos mortes na aviação nem na ferrovia, e não devemos igualmente aceitá-las na estrada – a premissa de que nenhuma perda de vidas é aceitável tem de estar na base de todas as decisões. Zero é o único número aceitável.

### **Objetivo coletivo e responsabilidade partilhada**

A segurança rodoviária é uma responsabilidade partilhada – a responsabilidade pela segurança rodoviária tem de ser partilhada por aqueles que decidem, planeiam, projetam, constroem, gerem, fiscalizam e utilizam as estradas e os veículos – embora os utilizadores tenham a responsabilidade de estar conscientes de si próprios quando utilizam o sistema rodoviário, agindo com cuidado e respeitando as regras de trânsito, a responsabilidade não pode continuar a ser atribuída apenas a quem utiliza o sistema, mas também a quem é responsável pelo sistema.

Se os utilizadores da estrada continuam a morrer ou a ficar gravemente feridos em consequência de acidentes rodoviários, é porque o sistema rodoviário tem de ser reparado, e quem gere o

sistema tem a obrigação de intervir e tomar medidas adicionais para evitar esta situação. Muitas das vezes os "erros" cometidos pelos utilizadores são erros de perceção e de interpretação do sistema rodoviário, em que a estrada e o ambiente rodoviário não são coerentes com a velocidade, com a variedade de utilizadores e com o comportamento que queremos que estes adotem.

É assim fundamental uma redistribuição da importância e do esforço que damos a cada um dos intervenientes que contribuem para a sinistralidade rodoviária. Na abordagem tradicional o esforço sobre o fator humano tinha um peso significativo, e no Sistema Seguro o esforço das medidas de combate à sinistralidade rodoviária deve ser apoiado essencialmente nos outros intervenientes: infraestrutura, veículos, apoio às vítimas.

Assim quem decide, planeia, projeta, constrói e gere o sistema, nomeadamente entidades governamentais, autarquias locais, gestores de infraestruturas, bem como com todas as empresas envolvidas no projeto, construção e exploração das infraestruturas viárias e dos veículos automóveis e todos os envolvidos nas respostas de pós-acidente, reabilitação e saúde, têm um papel fundamental no combate à sinistralidade rodoviária. O combate à sinistralidade rodoviária é a prioridade da ANSR, mas este combate só é vitorioso se os vários intervenientes do sistema e toda a sociedade assumirem o seu compromisso e trabalharem em conjunto para uma visão e objetivo comum. Todos somos responsáveis pela alteração de paradigma: a sinistralidade rodoviária não é uma fatalidade e pode ser evitada.

É com esta consciência de responsabilidade partilhada e unidos em torno deste desígnio nacional, que 368 parceiros se juntam em torno de uma campanha de Segurança Rodoviária para salvar vidas e tornar as estradas portuguesas mais seguras.