

COMUNICADO

Primeira fase da Estratégia Visão Zero 2030 concluída

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) divulga hoje o primeiro relatório da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030: **Visão Zero 2030**, que assinala a conclusão da primeira fase do seu desenvolvimento - Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária: Visão Zero 2030.

Este primeiro relatório define a abordagem da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para a década, em função das necessidades do nosso país, da experiência adquirida na execução dos documentos estratégicos anteriores e em alinhamento com os compromissos internacionais e visões comuns para esta área, incluindo um conjunto de boas práticas e termos de referência estratégicos para orientar as fases subseqüentes, que se encontram em curso, tais como:

- Quadro de pensamento do Sistema Seguro
- Resultados da Declaração de Estocolmo
- Década de Ação da ONU para Segurança Rodoviária 2021-2030
- Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU
- Documentos estratégicos da União Europeia, nomeadamente o EU Road Safety Policy Framework 2021-2030
- Outros documentos europeus de referência, incluindo estratégias nacionais de outros países
- Outros documentos orientadores e de outras políticas estratégicas do País, tais como o Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas, o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, entre outros.

O relatório apresenta ainda o enquadramento da gestão da Segurança Rodoviária em Portugal, a análise e balanço do processo de elaboração, execução e monitorização do PENSE 2020 identificando processos de melhoria na execução desta nova estratégia, os mais recentes dados de sinistralidade rodoviária em Portugal bem como o seu posicionamento face aos restantes países da União Europeia, os custos económicos e sociais da sinistralidade, e a nova abordagem da Segurança Rodoviária: o Sistema Seguro como elemento integrante no combate à sinistralidade rodoviária e rumo à Visão Zero, para além da metodologia definida para a elaboração da Visão Zero 2030.

ANSR lança Site Visão Zero 2030

Para acompanhar e ficar a conhecer detalhadamente todo o trabalho que se encontra em desenvolvimento, a ANSR desenvolveu o [site Visão Zero 2030](#) que passa a estar hoje disponível e que contém toda a informação relevante sobre a estratégia, tais como os objetivos, a

metodologia, a estrutura de gestão e os relatórios, documentação relacionada com as políticas de Segurança Rodoviária a nível mundial, europeu e nacional, dados mais recentes relativos à sinistralidade rodoviária nacional, para além de uma área dedicada ao Sistema Seguro, e aos seus princípios, que são a base da Estratégia **Visão Zero 2030**.

Através do site será também possível enviar contributos, pelo que convidamos todos a partilhar as suas visões e pensamentos relativamente ao combate à sinistralidade rodoviária. Apenas com o reforço do envolvimento de toda a sociedade e de todas as entidades, publicas e privadas será possível construir uma estratégia eficaz de forma a alcançar todos os objetivos definidos.

Com a disponibilização desta plataforma, a ANSR dá a conhecer a toda a sociedade, de uma forma transparente, o trabalho em desenvolvimento, oferecendo também oportunidade a todos de colaborarem e participarem, juntando-se aos mais de 100 contributos recebidos até à data.

Todos temos uma enorme responsabilidade no combate à sinistralidade rodoviária. Se no final de cada dia de trabalho conseguirmos salvar uma vida, estaremos a dar um enorme contributo para um futuro melhor e a realizar-nos, através do melhor resultado que qualquer profissional pode almejar – salvar vidas.

A sinistralidade rodoviária não é uma fatalidade, nem uma situação inevitável e pode ser combatida com sucesso. Contamos com todos.

Barcarena, 26 de fevereiro de 2021

Informação complementar:

1. Visão Zero 2030

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), no cumprimento das suas atribuições de planeamento e coordenação de apoio à política do Governo em matéria de Segurança Rodoviária, está a elaborar a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030, alinhada com a política de segurança rodoviária da Comissão Europeia 2021-2030, com a Declaração de Estocolmo e com a abordagem do Sistema Seguro.

A Visão Zero 2030 pretende fixar o horizonte de médio prazo da política de segurança rodoviária em Portugal e definir os objetivos estratégicos e operacionais correspondentes, a concretizar através de planos de ação bienais a iniciar em 2021 e abrangendo um período total de 10 anos.

A segurança rodoviária é uma responsabilidade de todos. Exige um compromisso e um esforço partilhados, que devem ser assumidos pelo estado, organismos públicos, autarquias, gestores de infraestruturas, organizações com responsabilidades na segurança e na mobilidade rodoviária, universidades, setor empresarial, agentes económicos, organizações e associações, entre muitos outros, e também por todos nós, cidadãos, através do nosso comportamento. Com esse pressuposto, a ANSR deseja integrar contributos de toda a sociedade na Visão Zero 2030, de modo a que todos se identifiquem com a nova estratégia e contribuam para o combate à sinistralidade rodoviária.

Apesar dos progressos assinaláveis que Portugal alcançou em matéria de segurança rodoviária nos últimos 25 anos, com uma redução superior a 75% no número de mortos a 30 dias, ainda perderam a vida na estrada, em 2019, mais de 600 pessoas. Este ritmo corresponderia, no transporte aéreo, à queda de três aviões A320 ano, no nosso país, sem qualquer sobrevivente. São pais, mães, filhos, avós, netos, amigos, colegas que partiram cedo demais e deixaram de estar entre nós. São mais de mil famílias destroçadas, são milhares de pessoas afetadas, e é um custo económico e social anual para a sociedade superior a 3,7 mil milhões de euros, 1,6% do PIB Nacional.

Este é um preço inadmissível a pagar pela mobilidade numa sociedade evoluída. Não admitimos mortes no ar, nem na ferrovia e também não devemos mais admiti-las na estrada: a premissa de que nenhuma perda de vida é aceitável tem que estar na base de todas as decisões tomadas na mobilidade e na segurança rodoviária. Zero é o único número aceitável.

É necessário reforçar o compromisso de todos com a segurança rodoviária, através da definição e aplicação de políticas públicas eficazes e eficientes, que mobilizem toda a administração pública central e local, o setor privado e a sociedade em geral. Só assim se conseguirá uma diminuição sustentada e consistente da sinistralidade rodoviária e se obterão resultados significativos na luta contra as suas consequências.

O combate à sinistralidade rodoviária é a prioridade da ANSR, mas este combate só será vitorioso se os vários intervenientes do sistema e toda a sociedade assumirem o seu compromisso e responsabilidade nesta causa e se trabalharmos em conjunto para um propósito comum – a Visão Zero 2030.

1.1 Objetivos

A Visão Zero 2030 irá expor a visão de longo prazo da política de segurança rodoviária em Portugal e estabelecer os objetivos estratégicos e operacionais correspondentes, que serão implementados por meio de planos de ação bienais que concorrem numa estratégia a 10 anos e será baseada na abordagem do Sistema Seguro e alinhada com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, com a Segunda Década de Ação da ONU para a Segurança Rodoviária 2021-2030, com a Declaração de Estocolmo e com os objetivos da EU.

Uma vez que a segurança rodoviária é uma responsabilidade partilhada e um compromisso de todos, a nova estratégia será um documento que recolherá contributos de toda a sociedade civil, de modo a que todos se identifiquem e contribuam para o combate à sinistralidade rodoviária.

No desenvolvimento da estratégia será garantido:

- A qualidade técnica da estratégia e dos planos de ação;
- Uma elevada taxa de participação com grande diversidade de contributos;
- Envolvimento das principais entidades quer do setor público, quer do setor privado, e da sociedade civil;
- A inclusão dos desafios futuros e o alinhamento com outras políticas públicas;
- A credibilidade e exequibilidade.

Com base nas experiências do passado, identificaram-se alguns princípios para a Visão Zero 2030 e mais especificamente para os vários Planos de Ação:

1. Adoção dos princípios do Sistema Seguro
2. Reforço das Funções de Gestão Institucional
3. Compromisso explícito e responsabilização dos principais intervenientes
4. Intervenções baseadas em evidências
5. Intervenções consideradas credíveis e viáveis

Existem três tarefas principais no desenvolvimento da estratégia de segurança rodoviária, antes de sua consulta pública e aprovação final:

- 1 – Alinhar a abordagem geral proposta da estratégia portuguesa de segurança rodoviária com os compromissos internacionais e nacionais, e visões comuns para esta área.
- 2 – Analisar o estado da Segurança Rodoviária em Portugal e efetuar comparação a nível internacional, afim de identificar diretrizes e princípios relevantes para a nova estratégia de segurança rodoviária, reconhecer constrangimentos na execução das medidas e intervenções e estabelecer as linhas orientadoras para desenvolvimento dos planos de ação bienais.
- 3 – Com base nos resultados das tarefas anteriores, elaborar o documento que propõe a estratégia de segurança rodoviária portuguesa para os próximos 10 anos - Visão Zero 2030 - e a primeira configuração do plano de ação. Estes documentos terão uma aprovação preliminar em Conselho de Ministros e estarão disponíveis para consulta pública antes da aprovação final.

1.2 Metodologia

O desenvolvimento da Visão Zero 2030 será efetuado em três fases.

Fase 1 - Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária: Visão Zero 2030

Relatório que define a abordagem da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para a década, em função das necessidades do nosso país, da experiência adquirida na execução dos documentos estratégicos anteriores e em alinhamento com os compromissos internacionais e visões comuns para esta área, incluindo um conjunto de boas práticas e termos de referência estratégicos para orientar as fases subseqüentes, que se encontram em curso, tais como:

- i. Quadro de pensamento do Sistema Seguro;
- ii. Resultados da Declaração de Estocolmo;
- iii. Década de Ação da ONU para Segurança Rodoviária 2021-2030;
- iv. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU;
- v. Documentos estratégicos da União Europeia, nomeadamente o *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030*;
- vi. Outros documentos europeus de referência, incluindo estratégias nacionais de outros países;
- vii. Outros documentos orientadores e de outras políticas estratégicas do País, tais como o Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas, o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, entre outros.

Este documento inclui análise/balanço do processo de elaboração, execução e monitorização do PENSE 2020, numa vertente mais estratégica, tendo em vista a identificação de propostas de melhoria na execução da nova estratégia, bem como os dados mais recentes de sinistralidade rodoviária que permitem analisar a evolução global da sinistralidade na Europa, o posicionamento de Portugal face aos restantes países da União Europeia e a apresentação dos custos económicos e sociais da sinistralidade;

Compreende ainda um enquadramento institucional da segurança rodoviária em Portugal.

Outras ações a realizar na Fase 1:

- Envio de comunicações às entidades públicas e privadas com responsabilidades no sistema de transporte rodoviário (Entidades Gestoras de Via, Câmaras Municipais, Indústria, Associações e Organizações do Setor, Academia, etc.) a informar do desenvolvimento da nova estratégia e solicitar contributos, bem como ao Conselho Não Executivo de Especialistas.
- Disponibilização do microsite Visão Zero 2030, que será uma plataforma para receção e partilha de contributos, divulgação dos documentos produzidos, bem como dos dados do PENSE2020, dos dados de sinistralidade e da documentação nacional e internacional relativa à Segurança Rodoviária

Fase 2 - Relatórios "técnico-científicos" para a nova estratégia

Proposta de elementos-chave da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária e a forma de os alcançar bem como recomendações sobre as metodologias para a elaboração dos planos de ação bienais e sobre os correspondentes processos de monitorização e avaliação. De modo geral, será aplicada a abordagem de revisão da capacidade de gestão da segurança rodoviária e a abordagem baseada em evidências recomendada pelo Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI).

2.1 Diagnóstico e avaliação da situação atual

Este relatório compreende uma avaliação da situação atual da segurança rodoviária, fornecendo uma visão clara das questões de segurança mais relevantes em Portugal, e a discussão dos aspetos futuros que muito provavelmente necessitarão de ser considerados num futuro próximo. Estão previstas as seguintes atividades:

- i. Revisão do quadro institucional da implementação da política de segurança rodoviária;
- ii. Análise e diagnóstico da situação atual dos indicadores de segurança rodoviária, a sua evolução recente, principais tendências e benchmarking com outros países europeus;
- iii. Análise da anterior Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE2020), nomeadamente no que diz respeito às suas realizações e constrangimentos;
- iv. Perspetiva do Sistema Seguro na segurança rodoviária em Portugal;
- v. Análise dos próximos desafios e mudanças. Por exemplo: alterações modos de viagem, mobilidade partilhada, impacto dos dispositivos de mobilidade e da mobilidade como um serviço (MAAS – Mobility As A Service), veículos conectados e automatizados, fatores externos, tais como tendências demográficas e económicas, e oportunidades e desafios de outras políticas públicas (por exemplo: desenvolvimento sustentável, alterações climáticas, e mobilidade);
- vi. Análise das contribuições obtidas das entidades públicas e privadas e do Conselho Não- Executivo de Especialistas, e como considera-las na nova estratégia.

2.2 Bases para a Visão Zero 2030

Este relatório inclui os princípios base que enquadram o avanço das políticas de segurança rodoviária para os próximos dez anos e as orientações científicas gerais e o quadro metodológico para o desenvolvimento da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária. Serão abordados os seguintes aspetos:

- i. Resumo das boas práticas para a definição dos objetivos estratégicos e operacionais e respetivos indicadores de desempenho;
- ii. Identificação das intervenções com elevado custo-benefício das ao nível do Sistema Seguro;
- iii. Identificação das áreas com potenciais resultados no sistema rodoviário português:
 - a) Alinhamento com objetivos estratégicos internacionais;

- b) Objetivos específicos nacionais;
- iv. Identificação de intervenções/medidas de segurança rodoviária viáveis:
 - a) Definir objetivos;
 - b) Especificar os componentes;
 - c) Estimativa da contribuição para os objetivos e para as metas;
 - d) Identificação de indicadores para medir o desempenho e para monitorizar a execução.

Neste relatório serão tidos em consideração os contributos recebidos considerados relevantes.

2.3 Metodologia de preparação dos planos de ação bienais

Este relatório irá apresentar a metodologia para a implementação dos planos de ação bienais, incluindo os procedimentos para o seu desenvolvimento, aprovação do orçamento e monitorização da execução. Estão previstas duas atividades principais:

- i. Desenvolvimento de uma metodologia para a preparação dos planos de ação bienais, de acordo com a *framework Plan Do Check Act*.
- ii. Piloto a uma ou duas intervenções
 - a) Caracterizar os objetivos e grau de intervenção;
 - b) Definir os componentes de intervenção e a contribuição para os objetivos;
 - c) Estimativa dos recursos humanos e financeiros necessários;
 - d) Definir o processo de gestão e identificar parcerias e fontes de financiamento relevantes;
 - e) Identificar as precedências e avaliar as prioridades;
 - f) Especificar os procedimentos de controlo e avaliação da intervenção.

Neste relatório serão tidos em consideração os contributos recebidos considerados relevantes.

Outras ações a realizar na Fase 2:

- Reuniões com os principais stakeholders com responsabilidades na segurança rodoviária, e que ficarão responsáveis pela execução de medidas de segurança rodoviária, bem como com o Conselho Não Executivo de Especialistas.

Fase 3 - Estratégia Visão Zero 2030 e Plano de Ação 2021-2022

Com base nos Relatórios “técnico-científicos” de diagnóstico e avaliação da situação atual, das bases e elementos-chave para a nova estratégia, é elaborada a Estratégia Visão Zero 2030.

O primeiro Plano de Ação é elaborado com base no 3º relatório técnico científico: Metodologia de preparação dos planos de ação bienais.

A versão final incorporará os contributos da fase de consulta pública, da consulta direta às entidades e Stakeholders e do Conselho Não Executivo de Especialistas

Outras ações a realizar na Fase 3:

- Envio de comunicações às entidades públicas e privadas com responsabilidades no sistema de transporte rodoviário a solicitar mais contributos, bem como ao Conselho Não-executivo de Especialistas.

- Reuniões com as entidades que ficarão responsáveis pelas medidas do Plano de Ação 2021-2022

1.3 Estrutura de Gestão

A Execução da **Visão Zero 2030** está a cargo da Comissão Executiva (CE).

Integram também a estrutura de gestão:

- um Conselho Executivo de Especialistas (CEE) composto por personalidades com elevado conhecimento e experiência em Segurança Rodoviária, que têm como missão fazer um acompanhamento permanente do desenvolvimento da Estratégia, e dar contributos para os seus documentos,
- um Conselho Não-Executivo de Especialistas (CNEE) composto por cerca de 30 peritos em áreas específicas relacionadas com a segurança rodoviária, como infraestruturas, inovação, emergência, educação, veículos, fiscalização, comunicação, mobilidade, urbanismo e fatores humanos.
- um Conselho Consultivo Nacional (CCN) e um Conselho Consultivo Internacional (CCI) que farão a revisão dos documentos finais

Integra ainda a estrutura de gestão um gestor de projeto.



2. Sistema Seguro (SS)

O quadro de política de segurança rodoviária para a década de 2021 a 2030 será baseado na abordagem do Sistema Seguro, que visa eliminar as consequências graves dos acidentes rodoviários, tornando o sistema rodoviário mais autoexplicativo e tolerante. O Sistema Seguro assenta numa premissa básica de que o erro humano é inevitável, mas as mortes e os feridos graves em consequência de um acidente rodoviário não são.

Partindo do princípio de que as pessoas cometem erros, o SS, defende uma abordagem holística assente numa diversidade de medidas a vários níveis para evitar as mortes e os feridos graves, causadas por esses erros, que têm em conta a vulnerabilidade humana.

O SS, introduzido pela Organização para a Cooperação para o Desenvolvimento Económico (OCDE) e pelo Fórum Internacional de Transportes (IFT) em 2008, persegue os mesmos objetivos da 'Visão Zero' definida em 1997 pela Suécia, tem como premissa que ninguém deve morrer ou ficar gravemente ferido em consequência de um acidente rodoviário, e parte dos seguintes princípios:

- as pessoas cometem erros que podem levar a acidentes
- o corpo humano tem uma capacidade limitada de resistência a colisões
- a segurança é uma responsabilidade partilhada por quem planeia, constrói, gere e usa tanto as vias quanto os veículos, tais como a comunidade, os responsáveis políticos, os responsáveis pela gestão das vias, pela fiscalização, pelo socorro, etc.
- todos os elementos do sistema devem ser reforçados em combinação para aumentar os seus efeitos e para assegurar que os utilizadores da estrada ainda estejam protegidos se um dos elementos falhar

A abordagem do Sistema Seguro é uma componente chave da resolução da Organização das Nações Unidas (ONU) de 2020 sobre segurança rodoviária (derivada da Declaração de Estocolmo) e é um pilar dos esforços europeus para melhorar a segurança rodoviária. O Quadro da Política Europeia de Segurança Rodoviária 2021-2030 afirma que “precisamos de implementar o Sistema Seguro a nível da UE”.

O SS deve ser um sistema rodoviário que

- absorve as limitações físicas do ser humano
- é tolerante e autoexplicativo
- absorve os erros do condutor

Principais pilares da abordagem do STS

Estes pilares devem ser encarados de forma integrada, considerando que no caso de falha de um deles, outro ou outros conseguirão acomodar essa falha de forma a evitar danos maiores.

Os condutores irão sempre cometer erros e as infraestruturas deverão contribuir para a diminuição desses erros e para o minimizar da gravidade das suas consequências. Desta premissa, surge o conceito de estrada tolerante, a que acomoda o erro humano, que tem em consideração a vulnerabilidade e as limitações físicas do corpo humano.

O SS tem bem certa a inevitabilidade do erro humano, contudo tem presente que as mortes e os ferimentos graves, em resultado de um acidente rodoviário, não devem ser encarados como possuindo o mesmo carácter de inevitabilidade, estes podem ser evitados.



Todas as pessoas têm o direito de fazer uso das estradas sem correrem o risco de se envolverem num acidente que possa vir a resultar em lesões graves ou fatais, ninguém deve pagar, por um erro de condução, com a própria vida.

A abordagem do SS é fundamentalmente diferente da abordagem tradicional, que colocava o foco no fator humano e no seu comportamento. O SS, sem desresponsabilizar o condutor, coloca o foco nos outros dois intervenientes do sistema: o veículo e a infraestrutura. Para além do esforço em educação, campanhas de sensibilização e fiscalização, a boa gestão e planeamento de transportes e de infraestruturas seguras, autoexplicativas e tolerantes devem constituir a grande aposta para o alcance da visão 'zero' mortos e ferimentos graves nas estradas.