

RELATÓRIO ANUAL 2020

Sinistralidade 30 dias
Fiscalização e contraordenações

FICHA TÉCNICA

TÍTULO
RELATÓRIO ANUAL 2020

AUTOR
AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA
Avenida de Casal de Cabanas, 1
2734-507 Barcarena
E-mail: mail@ansr.pt

CONCEÇÃO TÉCNICA
Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária
Divisão de Observatório de Segurança Rodoviária

DATA DE EDIÇÃO
20/12/2022

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO.....	7
DEFINIÇÕES GERAIS	12
INTRODUÇÃO.....	14
Organização do documento.....	15
I. CONTEXTO NACIONAL	16
I.1 Infraestrutura	16
I.2 Tráfego na rede rodoviária.....	18
I.2.1 TMDA	18
I.2.2 Circulação.....	20
I.3 Condutores.....	22
I.4 Veículos.....	26
I.4.1 Parque segurado	26
I.4.2 Idade média e taxa de motorização do parque presumivelmente em circulação	28
I.4.3 Inspeções periódicas obrigatórias	29
I.4.4 Vendas de veículos ligeiros de passageiros	30
I.5 Custo económico dos acidentes	32
II. ENQUADRAMENTO EUROPEU	34
II.1 Evolução Global da Sinistralidade na Europa	41
II.2 Portugal na Europa	43
III. SINISTRALIDADE A 30 DIAS.....	49
III.1 Evolução Global	49
III.1.1 Evolução da sinistralidade nos últimos 10 anos em Portugal Continental.....	50
III.1.2 Sinistralidade em Portugal e a pandemia Covid-19.....	51
III.1.3 Venda de Combustível Rodoviário, 2020 vs 2019	53
III.2 Acidentes com vítimas e Vítimas	54
III.2.1 Sinistralidade no mês.....	54

III.2.2	Sinistralidade por dia da semana.....	57
III.2.3	Sinistralidade por período horário.....	59
III.2.4	Sinistralidade em função dos fatores atmosféricos.....	61
III.2.5	Sinistralidade em função da luminosidade.....	61
III.2.6	Sinistralidade por natureza do acidente.....	62
III.2.7	Sinistralidade por localização.....	64
III.2.8	Sinistralidade por tipo de via	65
III.2.9	Sinistralidade por distrito.....	66
III.3	Veículos intervenientes em acidentes com vítimas	67
III.3.1	Veículos intervenientes em acidentes, por categoria	67
III.3.2	Veículos intervenientes em acidentes, por categoria, segundo a natureza do acidente.	68
III.3.3	Veículos intervenientes em acidentes, por categoria, segundo a idade do veículo.....	70
III.4	Utentes	71
III.4.1	Vítimas por categoria de utente	71
III.4.2	Vítimas por categoria de veículo	72
III.4.3	Vítimas por sexo.....	75
III.4.4	Vítimas por grupo etário.....	76
III.4.5	Vítimas mortais por grupo etário e população	77
III.5	Peões	78
III.5.1	Peões vítimas	78
III.5.2	Evolução dos peões vítimas	80
III.6	Passageiros.....	81
III.6.1	Passageiros vítimas	81
III.6.2	Evolução dos passageiros vítimas.....	82
III.7	Condutores.....	83
III.7.1	Condutores vítimas	83
III.7.2	Evolução dos condutores vítimas	87
III.8	Pontos Negros 2020	88
IV.	FISCALIZAÇÃO	92
IV.1	Fiscalização ANSR, GNR, PSP e PML.....	92
IV.1.1	Condutores fiscalizados	92
IV.1.2	Infrações	93
IV.1.3	Tipologia de infrações.....	93

IV.1.4	Infrações por excesso de velocidade	94
IV.1.5	Infrações por influência de álcool.....	94
IV.1.6	Detenções	95
V.	PROCESSO CONTRAORDENACIONAL.....	96
V.1	Evolução da Carta por Pontos	96
V.1.1	Condutores e pontos na carta de condução.....	96
V.1.2	Condutores sancionados com subtração de pontos na carta de condução.....	96
V.1.3	Cartas cassadas	97
V.1.4	Condutores com zero pontos.....	97
V.2	Evolução das Contraordenações Rodoviárias.....	97
V.2.1	Autos registados, decididos, cobrados e prescritos no SIGA.....	97
VI.	ANEXO DE QUADROS DE CONTEXTO NACIONAL.....	99
VI.1	Infraestrutura e tráfego	99
VI.2	Condutores.....	100
VI.3	Veículos.....	102
VI.4	Custo económico dos acidentes	106
VII.	ANEXO DE QUADROS DE SINISTRALIDADE.....	107
VII.1	Utentes	107
VII.1.1	Vítimas por categoria de utente	107
VII.1.2	Vítimas por grupo etário, segundo o sexo	107
VII.2	Peões	109
VII.2.1	Peões vítimas por mês	109
VII.2.2	Peões vítimas por dia da semana	111
VII.2.3	Peões vítimas por período horário	111
VII.2.4	Peões vítimas por fatores atmosféricos	112
VII.2.5	Peões vítimas por luminosidade	112
VII.2.6	Peões vítimas por localização	112
VII.2.7	Peões vítimas por tipo de via	113
VII.2.8	Peões vítimas por distrito	114
VII.2.9	Peões vítimas por sexo	115
VII.2.10	Peões vítimas por grupo etário.....	116
VII.2.11	Peões vítimas por ação do peão	118

VII.2.12	Peões vítimas mortais por categoria de veículo interveniente	119
VII.3	Passageiros.....	119
VII.3.1	Passageiros vítimas por mês	119
VII.3.1	Passageiros vítimas por dia da semana	120
VII.3.2	Passageiros vítimas por período horário	121
VII.3.3	Passageiros vítimas por fatores atmosféricos	122
VII.3.4	Passageiros vítimas por luminosidade.....	123
VII.3.5	Passageiros vítimas por tipo de natureza	123
VII.3.6	Passageiros vítimas por localização	124
VII.3.7	Passageiros vítimas por tipo de via.....	125
VII.3.8	Passageiros vítimas por categoria de veículo	126
VII.3.9	Passageiros vítimas por acessório de segurança	127
VII.3.10	Passageiros vítimas por distrito	127
VII.3.11	Passageiros vítimas por sexo	128
VII.3.12	Passageiros vítimas por grupo etário.....	129
VII.4	Condutores.....	132
VII.4.1	Condutores vítimas por mês	132
VII.4.2	Condutores vítimas por dia da semana	134
VII.4.3	Condutores vítimas por período horário	135
VII.4.4	Condutores vítimas por fatores atmosféricos	135
VII.4.5	Condutores vítimas por luminosidade.....	136
VII.4.6	Condutores vítimas por natureza do acidente	136
VII.4.7	Condutores vítimas por localização	137
VII.4.8	Condutores vítimas por tipo de via.....	138
VII.4.9	Condutores vítimas por categoria de veículo	139
VII.4.10	Condutores vítimas, segundo a utilização de acessórios de segurança	140
VII.4.11	Condutores vítimas por licença de condução.....	140
VII.4.12	Condutores vítimas por antiguidade do título de condução	140
VII.4.13	Condutores vítimas por distrito	141
VII.4.14	Condutores vítimas, por sexo	142
VII.4.15	Condutores vítimas por grupo etário.....	143
VII.4.16	Condutores vítimas por ação do condutor	146

Sumário executivo

No setor rodoviário, em termos de **contexto nacional**

- A extensão da Rede Nacional de Autoestradas (RNA) aumentou 12,2 km em 2020 com a abertura do novo troço da A26/IP8, entre Grândola Sul e Sta. Margarida do Sado;
- O número de emissões de cartas de condução, incluindo revalidações, substituições e duplicados, totalizou 937,7 mil em 2020, mantendo a tendência do ano anterior e voltando a descer (-5,3% face a 2019);
- Contrariando a tendência crescente dos últimos anos, em 2020 foram efetuadas apenas 4,9 milhões de inspeções técnicas a veículos (-18,6% face a 2019) em Portugal Continental;
- Em 2020, 64,1% do parque automóvel segurado de Portugal tinha mais de 10 anos, 18,2% tinha entre 5 e 10 anos e apenas 17,7% tinha menos do que 5 anos;
- Em 2020 venderam-se 145,4 mil veículos ligeiros de passageiros, menos 78,4 mil que no ano anterior, o que representou um decréscimo de 35,0%;
- Em 2020, o tráfego médio diário na Rede Nacional de Autoestradas foi 15.289 veículos/dia, o que representou uma redução de 22,8% face a 2019 (19.789);
- Os impactos das medidas restritivas da mobilidade refletiram-se em reduções de tráfego rodoviário e na diminuição no consumo de combustível rodoviário em 14,6%, registada em 2020, de acordo com informação da Direção Geral de Geologia e Energia;
- Em 2019, o custo económico e social dos acidentes com vítimas atingiu 5,4 mil milhões de euros, a que acresce a componente do custo económico e social dos acidentes sem vítimas no montante de 1,1 mil milhões de euros, perfazendo 6,4 mil milhões de euros, correspondente a 3,03% do PIB daquele ano;
- Atualizando os valores dos custos em análise com os resultados de sinistralidade em 2020, verifica-se que, por comparação com 1995, o custo económico e social da sinistralidade em Portugal Continental diminuiu 78% em 2020 face àquele ano. Entre 1995 e 2020, como consequência dos investimentos efetuados na segurança rodoviária, estima-se que foram salvas 27,3 mil vidas¹ e evitados 929,3 mil feridos², evitando-se 231,5 mil milhões de euros³ em custos económicos e sociais.

No que se refere ao **contexto internacional**:

- Em 2020, a União Europeia não atingiu o objetivo de reduzir para metade o número de vítimas mortais em relação ao ano base de 2010. De acordo com a informação preliminar publicada, entre 2010 e 2020 na UE27 o número de mortes na estrada diminuiu 36,5%.

¹ Vítimas mortais a 24h, uma vez que a contabilização das vítimas mortais a 30 dias apenas foi iniciada em 2010

² Feridos a 24h, uma vez que a contabilização dos feridos a 30 dias apenas foi iniciada em 2010

³ Preços de 2022

Relativamente a **sinistralidade rodoviária**:

- No ano de 2020 registaram-se 27.725 **acidentes com vítimas** em Portugal, dos quais resultaram 536 vítimas mortais, 1.877 feridos graves e 32.058 feridos leves, de acordo com o critério de vítimas a 30 dias;
- Em termos de **evolução**, no ano de 2020 e face a 2019, registaram-se decréscimos em todos os principais indicadores: redução de 9.526 acidentes com vítimas (-25,6%), menos 152 vítimas mortais (-22,1%), menos 506 feridos graves (-21,2%), bem como uma diminuição de 12.876 no número de feridos leves (-28,7%);
- Considerando Portugal Continental numa análise de longo prazo, entre 2011 e 2020 todos os parâmetros de acidentes com vítimas e vítimas apresentaram significativas reduções em Portugal Continental: -18,6% nos acidentes com vítimas, -42,9% nas vítimas mortais, -23,9% nos feridos graves e -22,7% nos feridos leves;
- No período compreendido entre 01 de janeiro e 18 de março 2020, **antes do período de confinamento** decorrente do primeiro *estado de emergência*, verificou-se uma redução geral da sinistralidade quando comparada com o mesmo período do ano transato: menos 426 acidentes com vítimas (-5,9%), menos 28 vítimas mortais (-19,9%), menos 32 feridos graves (-7,3%) e menos 526 feridos leves (-6,1%);
- As maiores variações ocorreram no período em que foi decretado o **primeiro estado de emergência** (19 março a 2 de maio) com menos 2.916 acidentes com vítimas (-68,7%), menos 74 vítimas mortais (-74,7%), menos 159 feridos graves (-63,6%) e menos 3.734 feridos leves (-72,2%). Nesse período, o índice de gravidade reduziu-se substancialmente de 2,33 para 1,88 vítimas mortais por cada 100 acidentes com vítimas;
- Observando **mensalmente**, constata-se que existiu uma redução em quase todos os meses, quer para acidentes, quer para vítimas. Abril sobressaiu com -66,9% de acidentes com vítimas, -70,4% nas vítimas mortais e -64,6% nos feridos graves, mas também o mês de março, com -41,3%, -28,3% e -47,5% para os mesmos indicadores, refletindo o impacto perante o primeiro período de estado de emergência em 2020. As vítimas mortais apresentaram redução em quase todos os meses, tendo sido exceções os aumentos de 6,3% em junho e de 44,9% em julho. O mês de fevereiro distinguiu-se dos restantes, com +3,3% nos acidentes;
- Sexta-feira foi o **dia da semana** que registou maior concentração de acidentes com vítimas (16,2%), de vítimas mortais (15,9%) e de feridos leves (16,0%), sendo que foi no sábado que se identificou a maior proporção de feridos graves, com 17,4% do total;
- Observando a sinistralidade por **período horário** em 2020, constata-se que o período entre as 18h00 e as 21h00 correspondeu a 20,8% do total de acidentes com vítimas (próximo do período 15h00-18h00 com 20,6%), concentrando as maiores proporções de vítimas mortais (19,6%) e feridos graves (23,5%), bem como a segunda maior de feridos leves (20,5%);

- No que respeita às **condições atmosféricas**, o bom tempo foi a condição de 82,5% dos acidentes com vítimas, 84,9% das vítimas mortais e 87,1% dos feridos graves;
- No que concerne às **condições de luminosidade**, em 2020, durante o dia ocorreram 71,1% dos acidentes com vítimas, 61,2% das vítimas mortais, 62,7% dos feridos graves e 70,9% dos feridos leves;
- Em 2020, considerando a **natureza** do acidente, verifica-se que as colisões representaram 50,9% do total de acidentes com vítimas, tendo estado na origem de 39,2% das vítimas mortais. Os despistes, que representaram 35,8% do total de acidentes com vítimas, corresponderam a 43,1% das vítimas mortais e 41,1% dos feridos graves. Os atropelamentos representaram 13,3% dos acidentes com vítimas, 17,7% das vítimas mortais e 15,6% dos feridos graves;
- A sinistralidade **dentro das localidades**⁴ correspondeu a 79,9% dos acidentes com vítimas, 56,9% das vítimas mortais, 65,1% dos feridos graves e 78,6% dos feridos leves;
- Observando a sinistralidade e vítimas por **tipo de via** para o ano de 2020, verifica-se que os arruamentos concentraram 64,0% dos acidentes com vítimas, 38,1% das vítimas mortais, 47,6% dos feridos graves e 62,1% dos feridos leves;
- O ano de 2020 ficou marcado pela diminuição de acidentes com vítimas e de feridos leves em todos os **distritos** do Continente, bem como nas RA dos Açores e da Madeira. Os feridos graves e as vítimas mortais também apresentaram descidas em quase todos os territórios em análise;
- Em 2020 registaram-se 44.554 **veículos envolvidos em acidentes com vítimas** em Portugal, um decréscimo de 26,7% face a 2019, tendo o automóvel ligeiro representado 71,5% do total, seguido de veículos de “duas rodas a motor” com 18,5%;
- Do total de vítimas mortais, 19,4% eram utentes de veículos ligeiros de passageiros em acidentes sem envolvimento de outro veículo, enquanto 9,5% decorreram de colisões entre ligeiros de passageiros. Ainda tendo por base o total global de vítimas mortais, assinala-se, no que respeita a vítimas mortais utentes de motociclos, 7,8% em colisão com ligeiros de passageiros e 10,1% sem outro veículo envolvido. Os peões vítimas mortais em acidentes envolvendo veículos ligeiros de passageiros representaram 8,0% do total global, expressão que se situou em 5,0% para os ligeiros de mercadorias;
- Atendendo à **categoria de utente** em 2020, observou-se que 66,6% das vítimas mortais eram condutores (357), ao passo que 18,8% eram peões (101) e 14,6% correspondiam a passageiros (78).
- Quanto ao **sexo** das vítimas, 81,5% das vítimas mortais eram do sexo masculino;

⁴ Zona delimitada pelos sinais 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.

- O **grupo etário** com maior expressão nas vítimas mortais foi o dos maiores de 75 anos com 15,5% do total. Nos feridos graves e feridos leves a maior predominância foi do grupo etário entre os 20 e os 24 anos de idade, com 11,5% e 11,6%, respetivamente;
- Durante o ano de 2020 registaram-se 3.876 **peões** vítimas em Portugal, dos quais 101 foram vítimas mortais, 291 feridos graves e 3.484 feridos leves;
- Em 2020, quando a **peões**, verifica-se que, no número total de peões vítimas, a predominância foi do sexo feminino (53,2%); no entanto, analisando apenas as vítimas mortais e os feridos graves, foi possível constatar que os homens representaram 61,4% das vítimas mortais e 59,8% dos feridos graves;
- Durante o ano de 2020 registaram-se 23.570 **condutores vítimas** em Portugal, dos quais 357 foram vítimas mortais, 1.275 feridos graves e 21.938 feridos leves;
- Dos condutores vítimas mortais, 52,1% faleceram na sequência de despiste, tendo 47,9% correspondido a colisões;
- Durante o ano de 2020 registaram-se 7.025 **passageiros vítimas** em Portugal, dos quais 78 foram vítimas mortais, 311 feridos graves e 6.636 feridos leves;
- Foram identificados 23 "**pontos negros**" em 2020, 13 deles recorrentes. Verificou-se que cerca de 70% dos pontos negros ocorreram nos distritos de Lisboa (9; 39,1%) e Porto (7; 30,4%), sendo ainda de assinalar o distrito de Setúbal (4; 17,4%).

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

- Em 2020 foram **fiscalizados** 115,7 milhões de veículos, presencialmente e através de meios de fiscalização automática, tendo-se verificado um aumento global de 19,9% em relação a 2019;
- Considerando as entidades fiscalizadoras individualmente, assinalam-se os aumentos registados na fiscalização em 2020 pela PSP (+12,0%), PML (+130,4%) e pelo sistema de radares SINCRO gerido pela ANSR (+24,5%), contrariamente à GNR com uma diminuição de 26,9% na fiscalização total face ao ano anterior;
- Em 2020 detetou-se 1,2 milhões de **infrações** (1.232.081), o que representa uma diminuição de 8,8% face ao ano anterior;
- A **taxa de infração** (n.º total de infrações/ total de veículos fiscalizados) situou-se em 1,06%, o que representa uma redução de 24,0% abaixo da taxa de 1,40% registada em 2019;
- Relativamente à **tipologia de infrações**, 63,3% do número total registado em 2020 correspondeu a excesso de velocidade, sendo ainda de referir que 2,9% das infrações se deveram à ausência de

inspeção periódica obrigatória. O uso do telemóvel, a condução sob o efeito do álcool e a não utilização do cinto de segurança representaram, respetivamente, 1,9%, 1,9% e 1,5% do total de infrações;

- A **taxa de infração por excesso de velocidade**, representada pelo nº de infrações de velocidade/ nº de veículos fiscalizados, situou-se em 6,9 infrações de velocidade por cada 1000 veículos fiscalizados. A taxa de infração por excesso de velocidade apresentou uma ligeira redução de 0,04 p.p. (-5,3%) relativamente a 2019, passando de 0,73% em 2019 para 0,69% em 2020;
- Relativamente à **condução sob o efeito do álcool**, em 2020 foram submetidos ao teste de pesquisa de álcool 1,1 milhão de condutores (1.139.883), o que representa uma diminuição de 32,3% em relação a 2019;
- A taxa de **infração por excesso de álcool** (nº de infrações por condução sob o efeito do álcool/ nº de testes efetuados) situou-se em 20,0 infrações por cada 1000 testes efetuados. A taxa de infração por condução sob o efeito do álcool, apresentou uma ligeira redução relativamente a 2019 (-0,2%), passando de 2,01% em 2019 para 2,00% em 2020;
- A **criminalidade rodoviária** medida em número de detenções, situou-se em 21,5 mil condutores. Do número de detenções, 47,3% deveu-se à condução sob o efeito do álcool. A criminalidade rodoviária diminuiu 13,7%, face a 2019. A criminalidade resultante da condução sob o efeito do álcool diminuiu 27,8% entre 2019 e 2020;
- O número de condutores que perderam **pontos na carta de condução** foi 244,3 mil até dezembro de 2020. Desde a entrada em vigor do sistema de carta por pontos até final de dezembro de 2020, 1.373 condutores ficaram com o seu **título de condução cassado**;
- Em 2020 verificou-se uma diminuição de 33,4% no número de **autos registados** quando comparado a 2019, embora se deva destacar o aumento de 11,8% no número de autos decididos e a diminuição de 46,6% no número de autos prescritos, que atingiram o valor mais baixo de sempre, 3.677.

Definições gerais

Fontes de dados

Sinistralidade rodoviária:

Boletim Estatístico de Acidente de Viação (BEAV) com dados da GNR e PSP.

Fiscalização:

Dados da GNR, PSP e PML, bem como do sistema de radares SINCRO na ANSR.

Processo contraordenacional:

Dados ANSR.

Âmbito geográfico

Portugal.

Critério de apuramento (sinistralidade)

Vítimas a 30 dias.

Tipo de dados (sinistralidade)

Ano 2020 e anteriores:

Dados definitivos (a 30 dias) salvo situações excecionais de revisão.

Taxas de variação

Salvo indicação em contrário, as taxas de variação apresentadas são taxas de variação homóloga, por comparação com o mesmo período do ano anterior.

Glossário

Acidente com vítimas (AcV)

Ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resulte pelo menos uma vítima.

Acidente com vítimas mortais (AcVM)

Acidente do qual resulte pelo menos um morto.

Acidente com feridos graves (AcFG)

Acidente do qual resulte pelo menos um ferido grave, não tendo ocorrido qualquer morte.

Acidente com feridos leves (AcFL)

Acidente do qual resulte pelo menos um ferido leve e em que não se tenham registado mortos nem feridos graves.

Vítima

Ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais.

Ferido grave (FG)

Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização igual ou superior a 24 horas.

Ferido leve (FL)

Vítima de acidente que não necessite de ser hospitalizada ou cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização inferior a 24 horas.

Condutor

Pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública.

Passageiro

Pessoa afeta a um veículo na via pública e que não seja condutora.

Peão

Pessoas que transitam na via pública a pé; crianças até aos 10 anos que conduzam velocípedes; pessoas que conduzam à mão velocípedes de duas rodas sem carro atrelado, motocultivadores sem reboque, carros de mão e carros de crianças ou de pessoas com deficiência; pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas com motor elétrico, trotinetas, patins ou outros meios de circulação análogos sem motor.

Dentro das localidades (DL)

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.

Índice de gravidade (IGR)

Número de mortos por 100 acidentes com vítimas.

Indicador de gravidade (IG)

$IG=100*VM+10*FG+3*FL$, onde VM é o número de mortos, FG o número de feridos graves e FL o número de feridos leves.

Ponto negro

Laço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registaram, pelo menos, 5 acidentes com vítimas (AcV), no ano em análise, e cujo indicador de gravidade (IG) é superior a 20.

Siglas e abreviaturas

ACAP	Associação Automóvel de Portugal
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APCAP	Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens
ASF	Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões
BEAV	Boletim Estatístico de Acidente de Viação
CARE	<i>Community database on road accidents</i>
DGPJ	Direção Geral da Política da Justiça
FG	Ferido grave (a 30 dias)
FL	Ferido leve (a 30 dias)
GNR	Guarda Nacional Republicana
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes IP
INE	Instituto Nacional de Estatística IP
IP	Infraestruturas de Portugal SA
p.p.	pontos percentuais
PML	Polícia Municipal de Lisboa
PSP	Polícia de Segurança Pública
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
SINCRO	Sistema Nacional de Controlo de Velocidade
TMDA	Tráfego Médio Diário Anual
VM	Vítima mortal (a 30 dias)

Introdução

O presente documento apresenta os resultados da sinistralidade em Portugal no ano de 2020, contribuindo, através da análise detalhada da informação estatística disponível, para uma melhor compreensão da sinistralidade rodoviária e, desse modo, para o aprofundamento da caracterização do fenómeno, constituindo-se como ferramenta para a definição de programas locais e nacionais, bem como para o estabelecimento de medidas que conduzam a ações que visem reduzir o seu impacto.

Salvo quando expressamente mencionado, os dados apresentados são referentes aos acidentes com vítimas ocorridos em Portugal, e a 30 dias, pelo que quaisquer comparações com edições anteriores, com resultados principalmente do Continente, deverão atender a esta significativa alteração.

Os resultados de fiscalização (2019 e 2020) foram alvo de recente revisão por parte das entidades fiscalizadoras, aspecto que deve ser tido em consideração na comparação com outros relatórios com data de edição anterior a este.

Este documento resulta da análise do Observatório de Segurança Rodoviária da ANSR, da informação recolhida a partir dos Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV) e da consulta a diferentes dados devidamente identificados, tais como: CARE - *Community database on road accidents* (base de dados comunitária de acidentes rodoviários), bem como da análise do Relatório Nacional de Segurança Interna (RASI) e de dados de organismos como o Instituto da Mobilidade e dos Transportes IP (IMT), da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), da Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG), do Instituto Nacional de Estatística IP (INE), da Associação Automóvel de Portugal (ACAP) e dos gestores das infraestruturas rodoviárias em Portugal.

Organização do documento

Este documento inicia com a apresentação de informação de contexto sobre o setor rodoviário:

- enquadramento nacional (capítulo I): apresentam-se resultados de acordo com diferentes vertentes como a infraestrutura e tráfego, bem como condutores e veículos, a que se juntam conclusões sobre o custo económico dos acidentes;
- enquadramento europeu (capítulo II): são evidenciadas as tendências de evolução a nível europeu bem como a situação de Portugal no contexto UE, considerando os últimos dados disponíveis na base de dados CARE e documentação divulgada pela DG MOVE.

No capítulo III são detalhadamente analisados os resultados de sinistralidade rodoviária a 30 dias, inicialmente numa perspectiva evolutiva (para o Continente) e depois em pormenor sobre os resultados de Portugal em 2020, segundo as vertentes de acidentes, vítimas, veículos e utentes. Junta-se ainda análise comparativa com as vendas de combustíveis, bem como conclusões sobre os pontos negros em 2020.

No capítulo IV são apresentados os principais resultados de fiscalização, com base nas entidades fiscalizadoras incluindo a ANSR, a que se segue o capítulo V relativo ao processo contraordenacional.

Deste documento constam ainda dois anexos com quadros detalhados sobre:

- Contexto nacional,
- Sinistralidade.

I. Contexto nacional

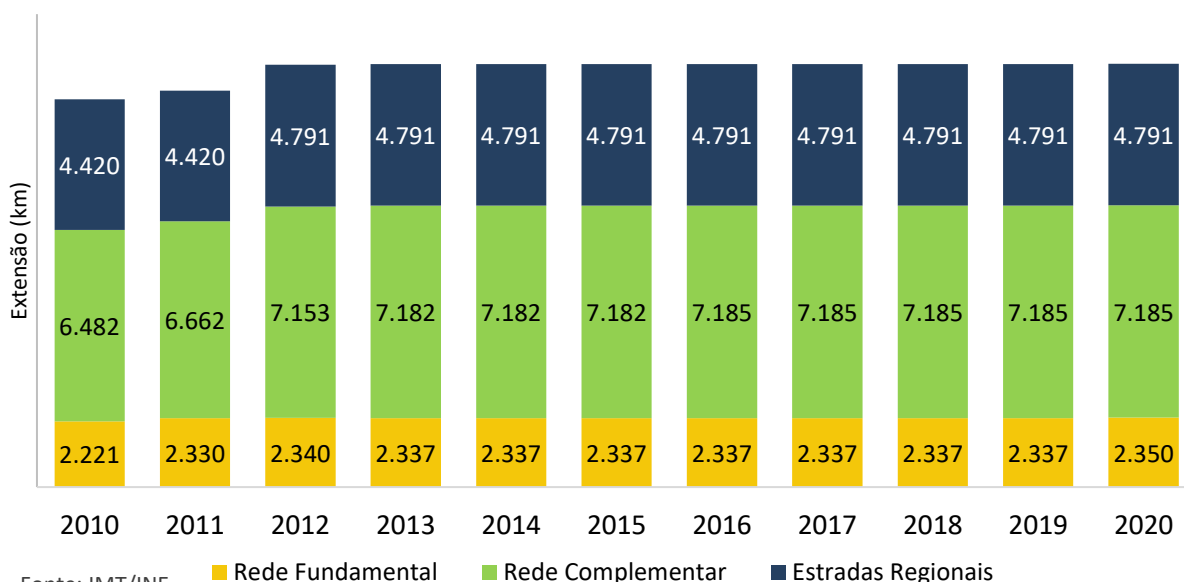
I.1 Infraestrutura

O Plano Rodoviário Nacional (PRN) surgiu originalmente em 1945 (PRN45⁵), com uma rede viária nacional que totalizava cerca de 20.600 km. Em 1985, nas vésperas da entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia (CEE), foi publicado o PRN85⁶, que introduz a classificação de Itinerários Principais (IP) e Complementares (IC) e determina que todas as sedes de concelhos estariam ligadas por Estrada Nacional.

Em 1998 é publicada a última revisão do PRN, o “PRN2000”, que se mantém em vigor até aos dias de hoje⁷. Esta revisão incluiu a Rede Nacional de Autoestradas (RNA) com cerca de 3.000 km, introduzindo disposições especiais no sentido de promover a segurança, como as auditorias de segurança rodoviária e os planos de segurança rodoviária.

A Rede Rodoviária Nacional (RRN) totalizou 14.325 km em 2020 (31 dezembro). Metade desta extensão pertence à rede complementar, 33,4% pertence às estradas regionais e apenas 16,4% da extensão corresponde à rede fundamental. Relativamente ao ano anterior, verificou-se aumento da extensão na rede fundamental, chegando esta a 2.350 km em 2020.

Gráfico I.1. Evolução da Rede Rodoviária Nacional, 2010 a 2020 (31 dezembro)



Quanto à distribuição da RRN pelos 18 distritos, mantém-se o destaque de Setúbal (978 km; 966 km em 2019), Beja (971 km), Évora (926 km) e Viseu (905 km).

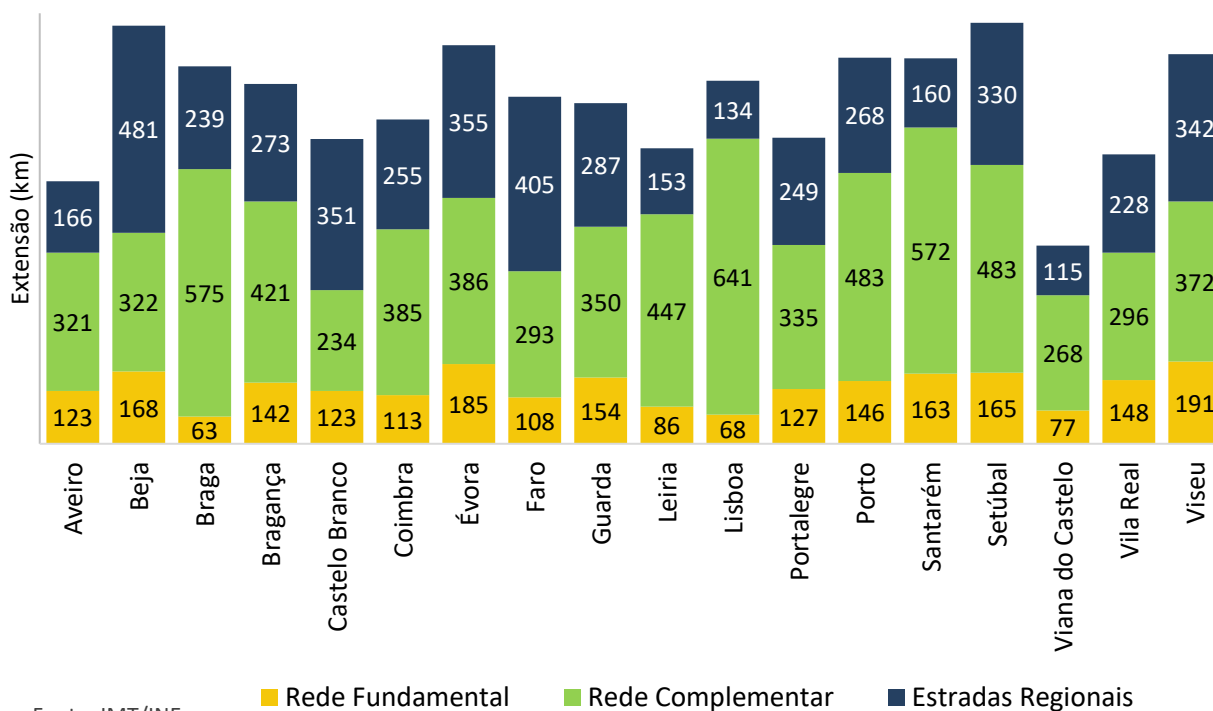
⁵ Decreto-Lei n.º 34593, de 11 de maio.

⁶ Decreto-Lei n.º 380/85, de 26 de setembro.

⁷ Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, e alterado pela Declaração de Retificações nº 19-D/98 de 31 de outubro, pela Lei nº 98/99 de 26 de julho e pelo Decreto-Lei 182/2003 de 16 de agosto.

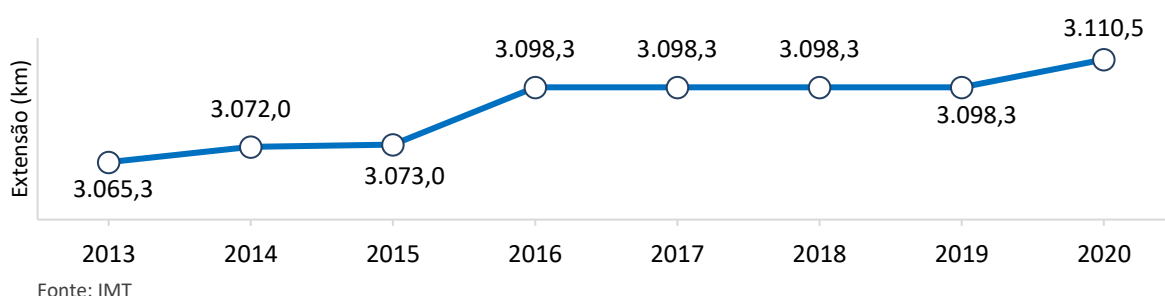
Considerando a rede fundamental, Viseu (191 km), Évora (185 km) e Beja (168 km) são os distritos que se evidenciam. Lisboa (641 km), Braga (575 km) e Santarém (572 km) são os distritos que sobressaem na rede complementar.

Gráfico I.2. Distribuição da Rede Rodoviária Nacional em 2020 (31 dezembro) por distrito



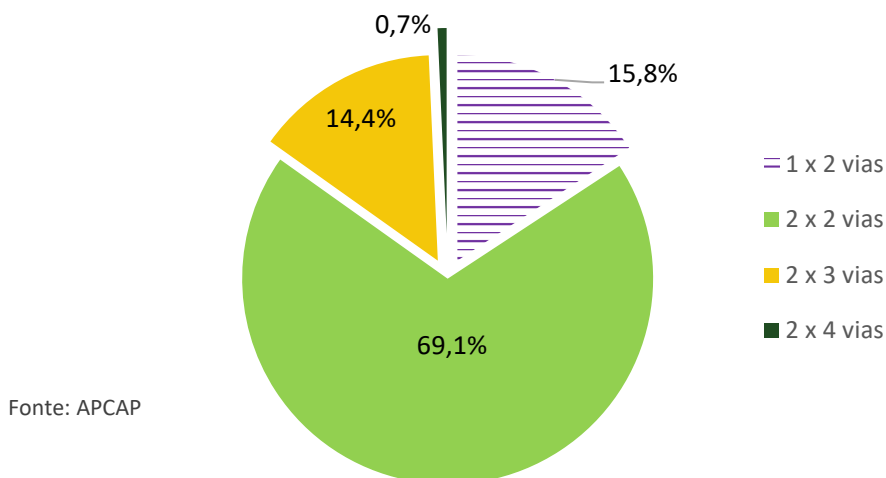
A extensão da Rede Nacional de Autoestradas (RNA) aumentou 12,2 km no último ano com a abertura do novo troço da A26/IP8, entre Grândola Sul e Sta. Margarida do Sado. Desde 2016, ano em que a RNA ampliou 25 km, que não se verificava qualquer aumento.

Gráfico I.3. Extensão da Rede Nacional de Autoestradas, 2013-2020



Considerando a rede dos 24 associados da APCAP (Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens), com uma cobertura de 3.630 km, verifica-se que o perfil transversal predominante - 2 faixas e 2 vias por sentido - aumentou a sua expressão de 68,6% em 2019 para 69,1% em 2020.

Gráfico I.4. Perfis transversais na rede dos membros da APCAP, 2020



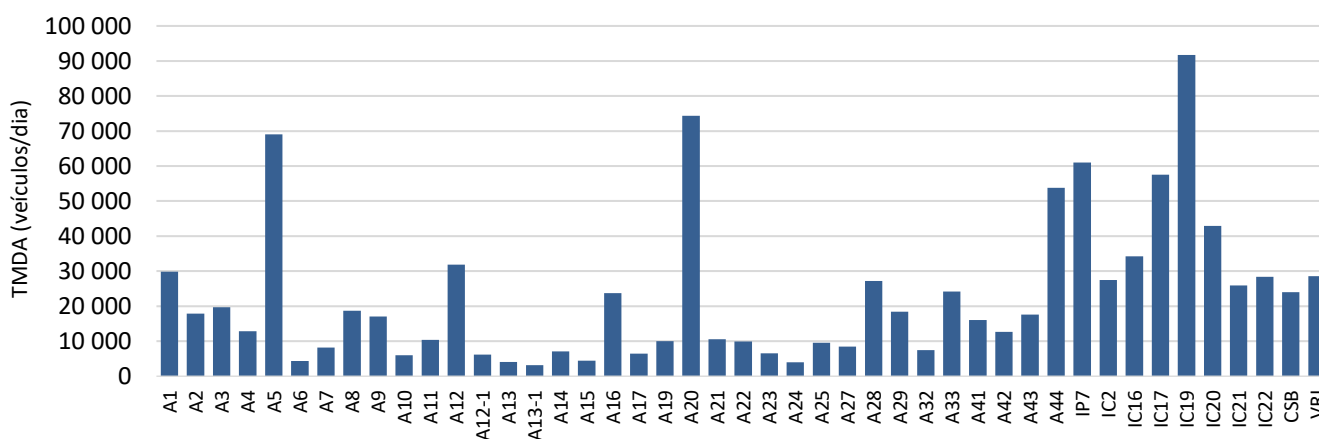
I.2 Tráfego na rede rodoviária

I.2.1 TMDA

Em 2020, o tráfego médio diário (TMDA) na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) foi de 15.289 veículos/dia, o que representou uma redução de 22,8% face a 2019 (19.789), sob influência da pandemia de Covid-19.

Tal como no ano anterior, as três autoestradas com maior TMDA em 2020 foram o IC19 (91.752), a A20 (74.372) e a A5 (69.081).

Gráfico I.5. Tráfego Médio Diário (TMDA) em 2020, por autoestrada



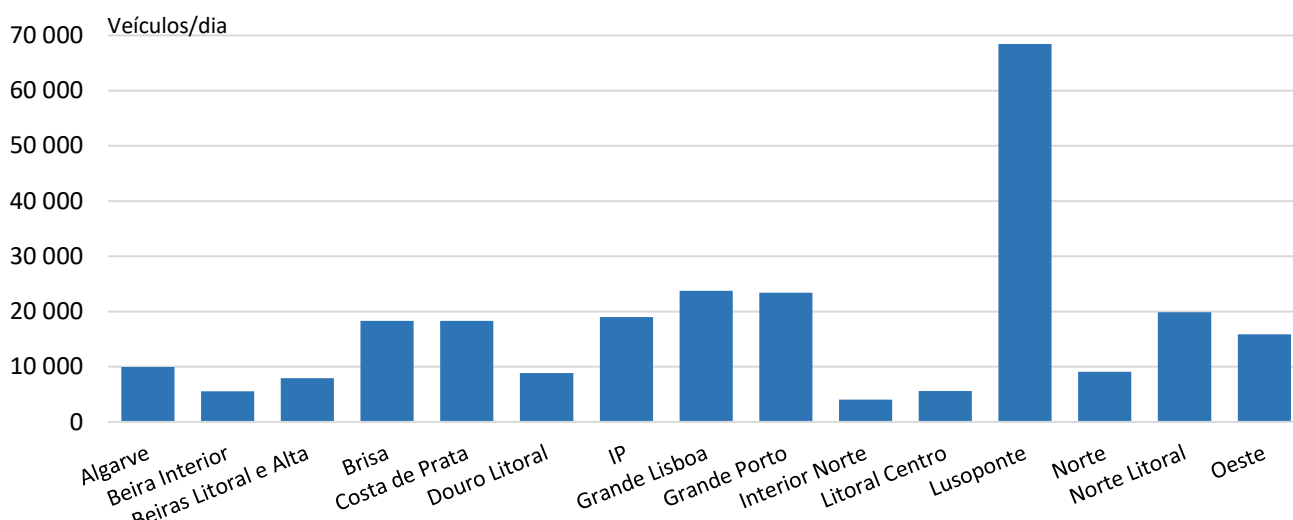
Legenda: IP7: Eixo Norte-Sul; IC2: entre Santa Iria e o Parque das Nações; IC16: Radial da Pontinha; IC17: Circular Regional Interior de Lisboa; IC19: Radial de Sintra; IC20: Via Rápida da Caparica; IC21: Via Rápida do Barreiro; IC22: Radial de Odivelas; CSB: Circular Sul de Braga; VRI: Via Regional Interior.

Fonte: IMT

Em 2020, a redução de TMDA na RNA foi quase generalizada, mais marcante nas autoestradas integradas na Infraestruturas de Portugal (-36,5%), e nas concessões Algarve (-34,3%), Litoral Centro (-25,4%), Brisa (-24,5%) e Grande Porto (-24,1%). A concessão da Grande Lisboa registou o único aumento (+1,6%).

Em 2020, as concessões com maior TMDA foram a Lusoponte com 68.450 veículos/dia, Grande Lisboa (23.760) e Grande Porto (23.373).

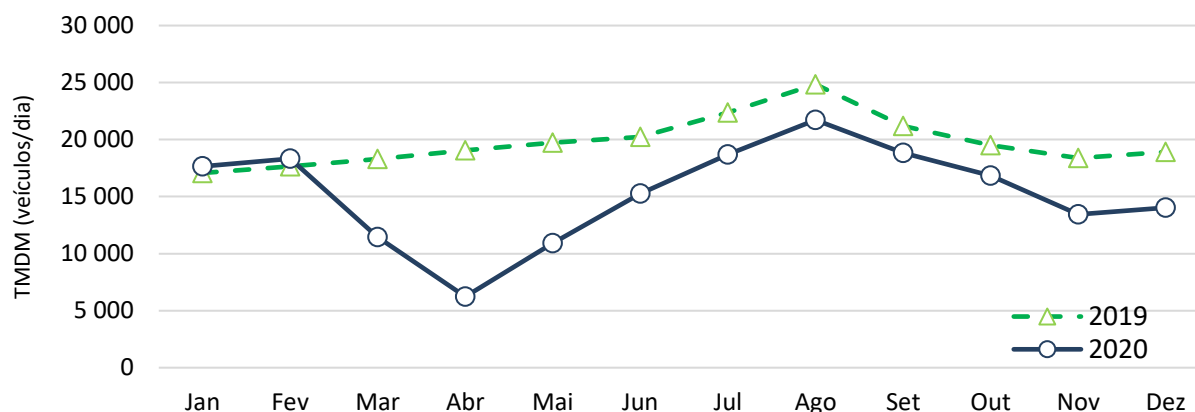
Gráfico I.6. Tráfego Médio Diário (TMDA) por concessão, 2020



Fonte: IMT

O TMDA na RNA em 2020 registou diminuições especialmente expressivas em março (-37,4%), abril (-67,3%) e maio (-44,6%).

Gráfico I.7. Tráfego Médio Diário mensal (TMDM), 2019 e 2020

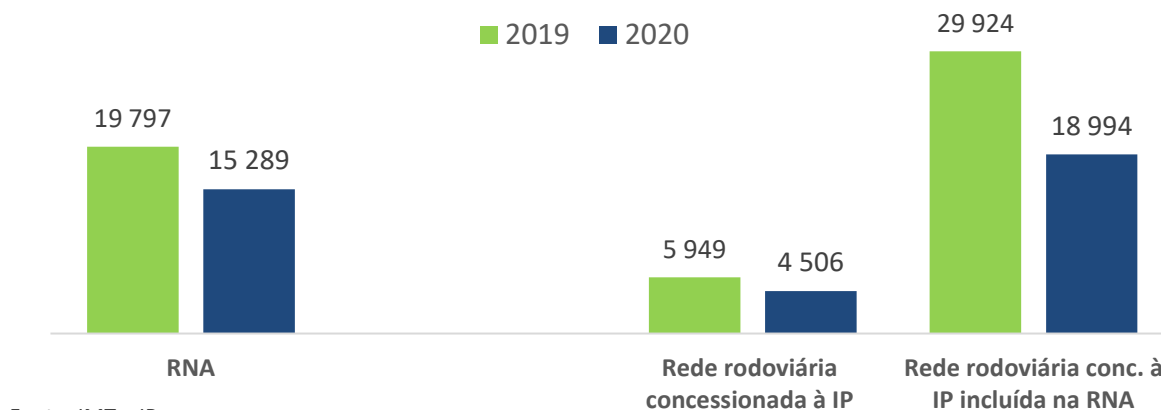


Fonte: IMT

A rede rodoviária concessionada à Infraestruturas de Portugal (IP), a concessionária do Estado, evidenciou um TMDA de 4,5 mil veículos/dia em 2020. Este valor foi naturalmente superior no caso da rede incluída

na RNA: 19,0 mil veículos/dia, dada a expressão dos troços nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, com elevada utilização para efeito de movimentos pendulares.

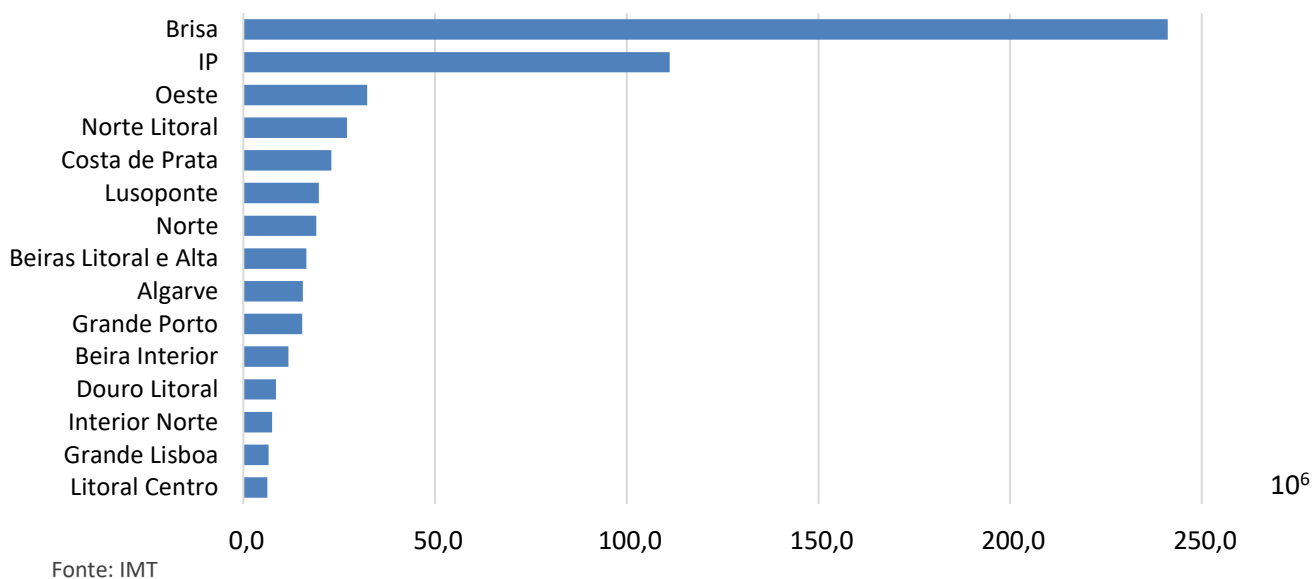
Gráfico I.8. Tráfego médio diário (TMDA) na RNA e na IP, 2020 [veículos/dia]



I.2.2 Circulação

A circulação total anual, medida em veículos*km (Veíc*km), situou-se em 561,2 milhões de Veíc*km na Rede Nacional de Autoestradas, em 2020. Entre as principais concessões, a Brisa abrangeu 43,0% do total de Veíc*km, enquanto a IP e a concessão Oeste corresponderam a 19,8% e 5,8% do total, respetivamente.

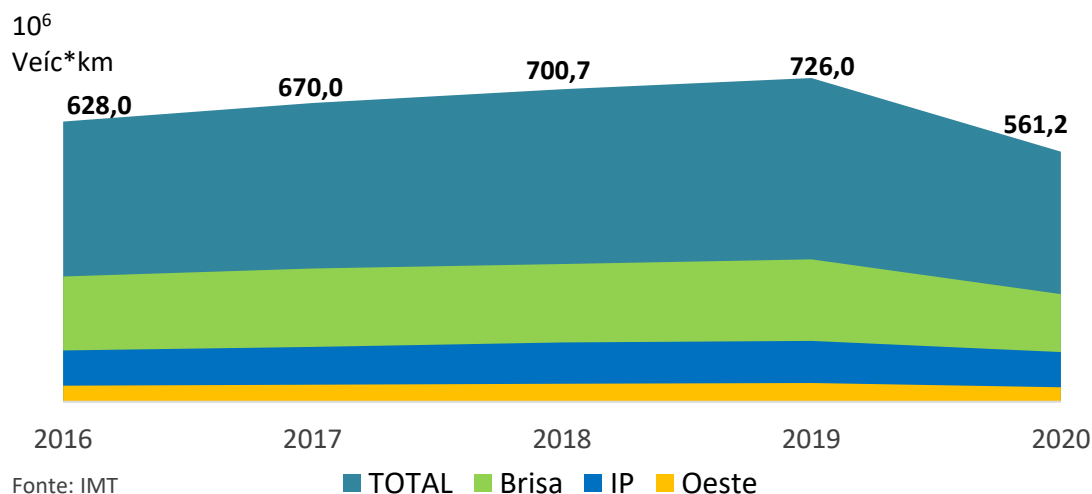
Gráfico I.9. Circulação (Veíc*km) na RNA, por concessões, 2020



No ano de 2020 verificou-se uma redução de 22,8% em termos de Veíc*km na RNA, sucedendo a +3,6% em 2019. Neste indicador, em 2020, as concessões Brisa, IP e concessão do Oeste registaram reduções de

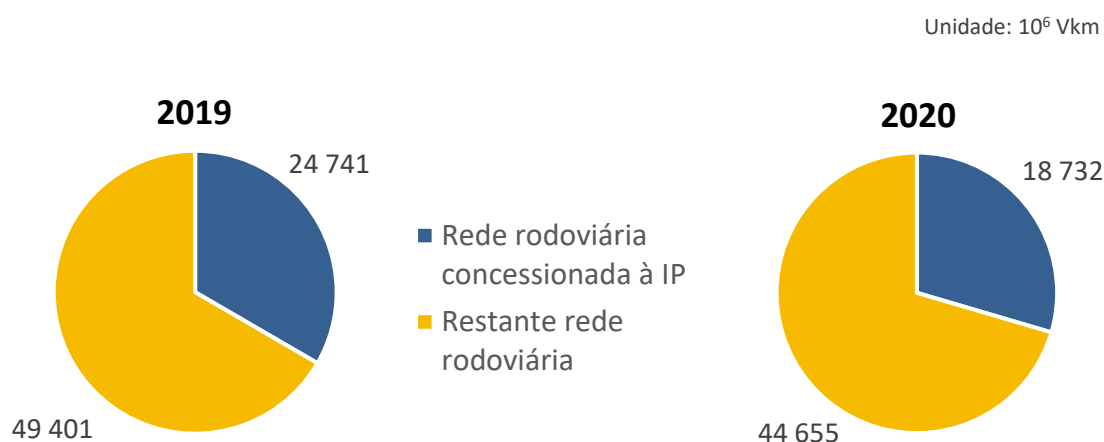
24,5%, 18,8% e 23,1%, respetivamente. Neste ano, a diminuição mais acentuada ocorreu na concessão do Algarve (-34,3%).

Gráfico I.10. Evolução da circulação (Veíc*km) na RNA, total e principais concessões



Considerando não apenas a RNA mas a totalidade da rede rodoviária em Portugal, constata-se que a circulação verificada em 2020 na rede concessionada à IP situou-se em 18,7 mil milhões de Veíc*km (-24,3% face a 2019), traduzindo-se num contributo de 29,6% para o total da circulação na rede. A representatividade da circulação na rede IP, face ao total, diminuiu comparativamente a 2019 (ano que foi de 33,4%), dado que a restante rede evidenciou uma redução anual na circulação menos significativa: -9,6%. Estima-se que a globalidade da circulação tenha diminuído 14,5% em 2020.

Gráfico I.11. Circulação (Veíc*km) na rede concessionada à IP e na rede remanescente, 2019 e 2020

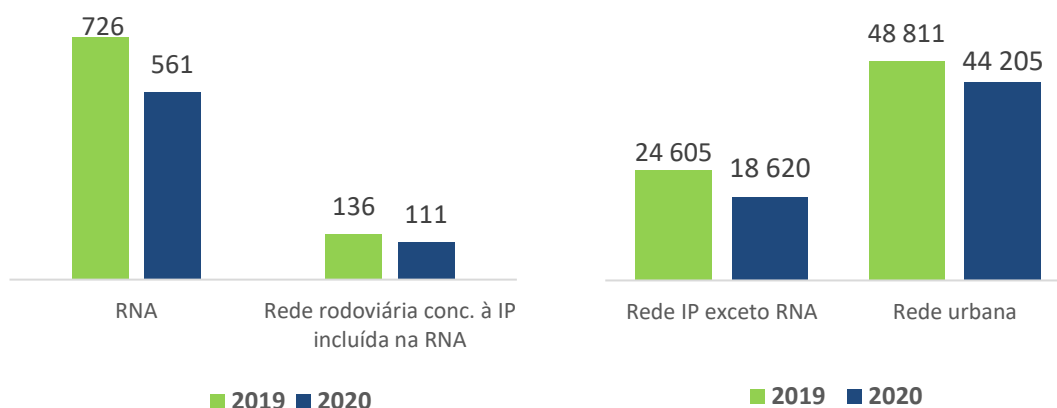


Fonte: IMT, IP e LNEC

Estima-se que a circulação na rede urbana tenha ascendido a 44,2 mil milhões de Veíc*km em 2020, com uma redução de 9,4% e tendo representado 69,7% do total na rede rodoviária nacional neste ano.

A circulação na RNA representou apenas 0,9% do total, face à predominância da rede urbana e expressão significativa de outros tipos de vias (estradas nacionais e regionais, entre outras).

Gráfico I.12. Circulação (Veic*km) na RNA e nas redes IP e urbana, 2019 e 2020 [10⁶ Veic*km]

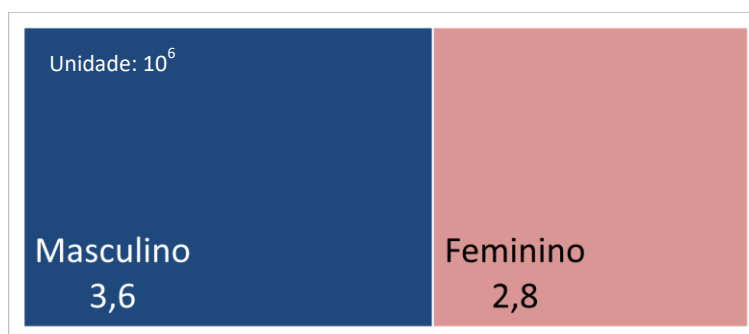


Fonte: IMT, IP e LNEC

I.3 Condutores

De acordo com os últimos dados disponíveis do IMT⁸, em 2020 existiam 6,4 milhões de condutores (-0,7% face a 2019) em Portugal com carta de condução válida, dos quais 56,5% eram do sexo masculino.

Gráfico I.13. Condutores com carta de condução válida em 2020, por sexo



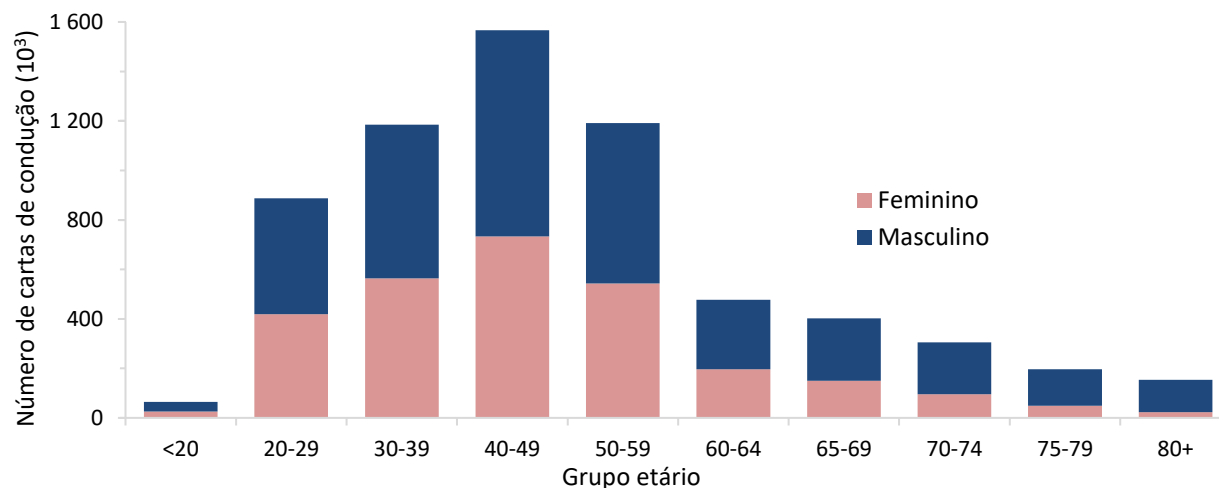
Fonte: IMT, Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes 2020

O grupo etário 40-49 anos abrangeu 24,4% do total de encartados, pesando 26,2% no que respeita ao sexo feminino e 23,0% no caso do sexo masculino.

⁸ Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes 2020, disponível em https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/IMTT/relatoriosectoriais/Documents/2020_An%C3%A1rio%20Estat%C3%ADstico%20Mobilidade%20Transportes_Final.pdf.

Os condutores com 65 e mais anos representaram 16,4% do total, verificando-se que 2,4% tinha 80 ou mais anos.

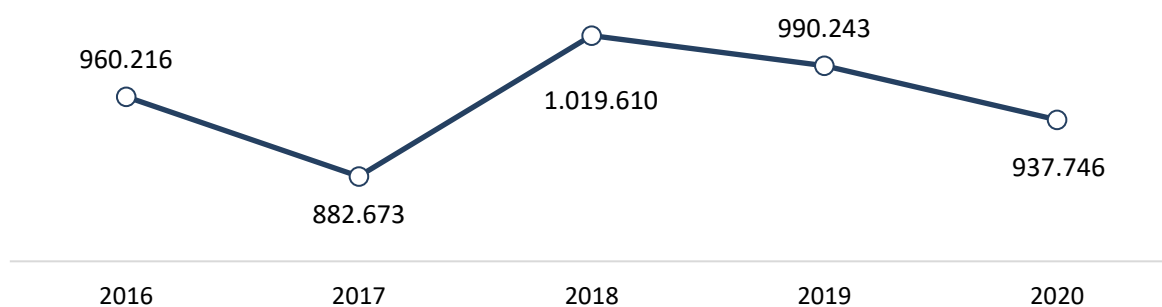
Gráfico I.14. Condutores com carta de condução válida em 2020, por grupo etário e sexo



Fonte: IMT, Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes 2020

O número de emissões de cartas de condução, incluindo revalidações, substituições e duplicados, totalizou 937,7 mil em 2020, mantendo a tendência do ano anterior e voltando a descer (-5,3% face a 2019).

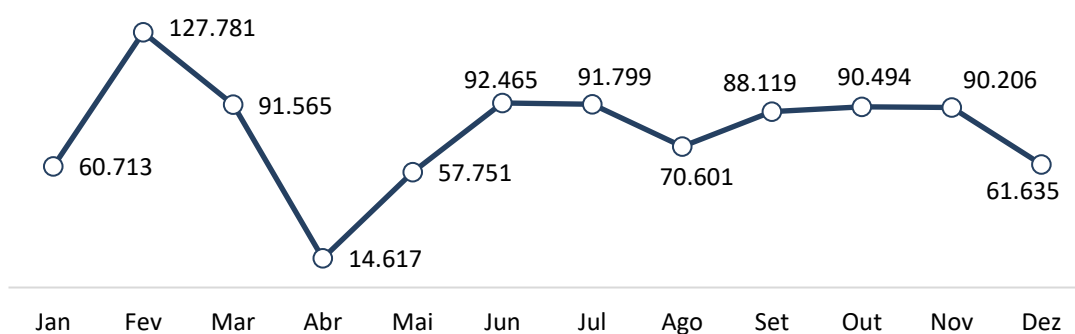
Gráfico I.15. Evolução do número de cartas de condução emitidas – últimos 5 anos



Fonte: IMT

Após um pico em fevereiro (127,8 mil cartas emitidas), assistiu-se a um brusco decréscimo na emissão de cartas nos dois meses seguintes, com recuperação parcial nos meses seguintes, sob condicionamento da pandemia de covid-19 e períodos de confinamento decorrentes.

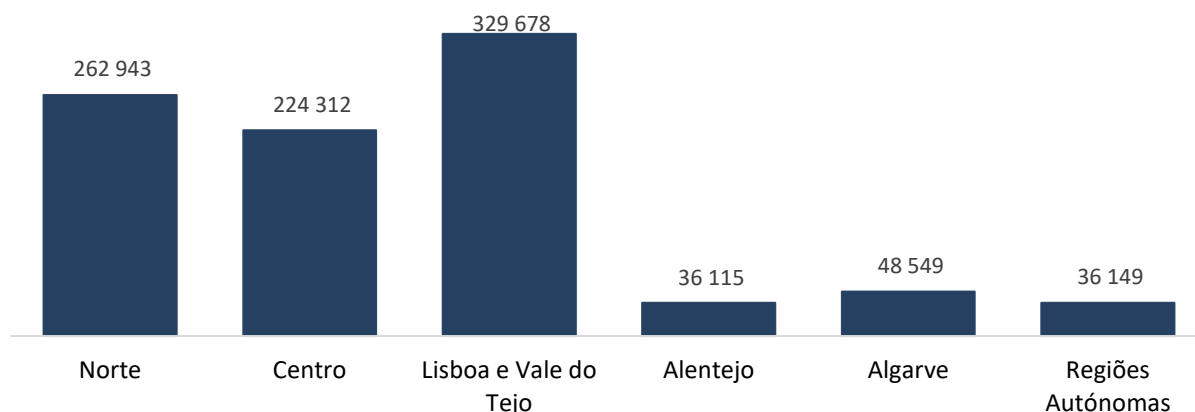
Gráfico I.16. Número de cartas de condução emitidas em 2020, por mês



Fonte: IMT

Ainda em relação às cartas de condução emitidas e tendo em conta a sua distribuição geográfica por Direção Regional de Mobilidade e Transportes, verifica-se que Lisboa e Vale do Tejo, Norte e Centro emitiram, respetivamente, 35,2%, 28,0% e 23,9% do total, cabendo 5,2% ao Algarve e 3,9% ao Alentejo e às Regiões Autónomas.

Gráfico I.17. Cartas de condução emitidas por Direção Regional de Mobilidade e Transportes em 2020



Fonte: IMT

No que diz respeito a exames para determinação da taxa de álcool no sangue (TAS)⁹, é de referir que este tipo de teste é obrigatório para todos os condutores envolvidos em acidentes rodoviários.

Em 2019⁵, o nível médio de álcool no sangue dos condutores testados foi de 0,05 g/l, tendo representado o valor mais baixo desde 2010, e menos 24,9% face a 2018.

Considerando apenas os condutores com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l, em 2019 o nível médio de álcool no sangue foi de 1,56 g/l, menos 1,6% que o verificado em 2018.

⁹ A legislação não prevê o circuito da partilha de informação da taxa de álcool no caso das vítimas mortais. O suprimento desta falha e de outras provenientes de outras causas (fuga por exemplo) é objeto de um processo manual de recuperação dos dados, processo esse que está concluído para os anos de 2016 a 2019.

Gráfico I.18. Nível médio de álcool no sangue (g/l) dos condutores testados em Portugal Continental, 2010 a 2019

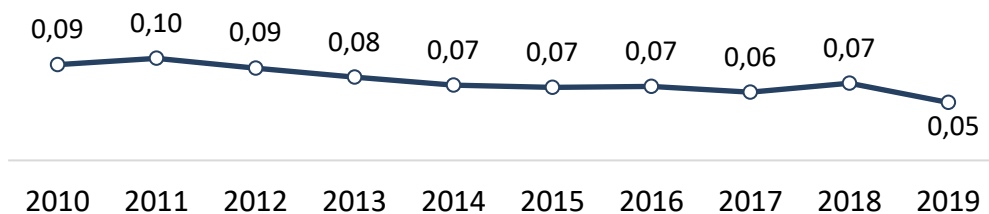
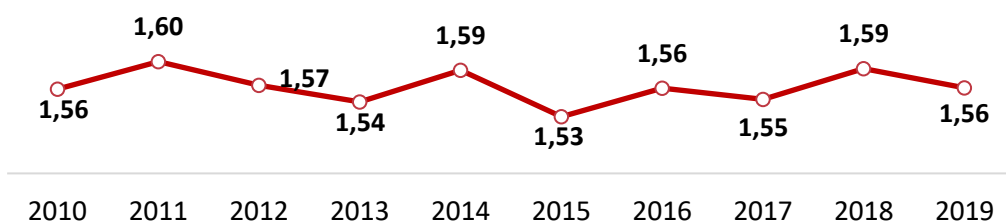
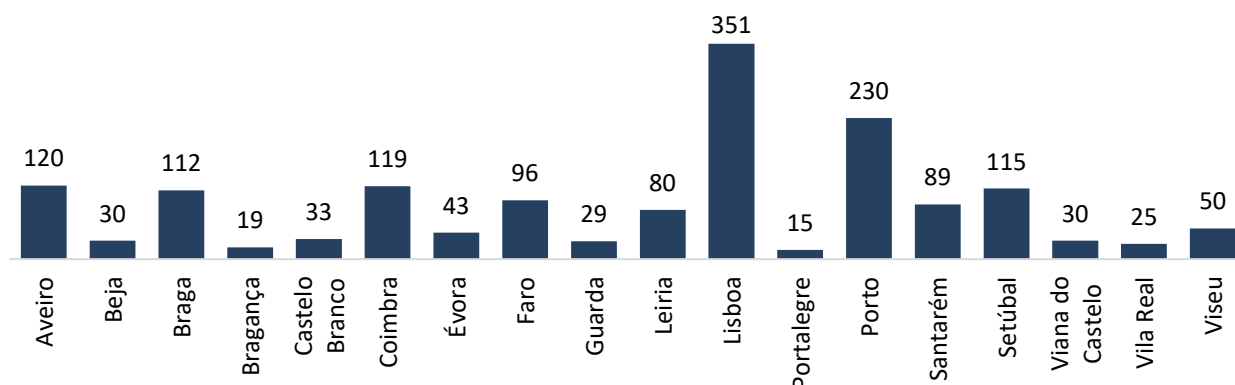


Gráfico I.19. Nível médio de álcool no sangue (g/l) dos condutores com taxa $\geq 0,5$ g/l em Portugal Continental, 2010 a 2019



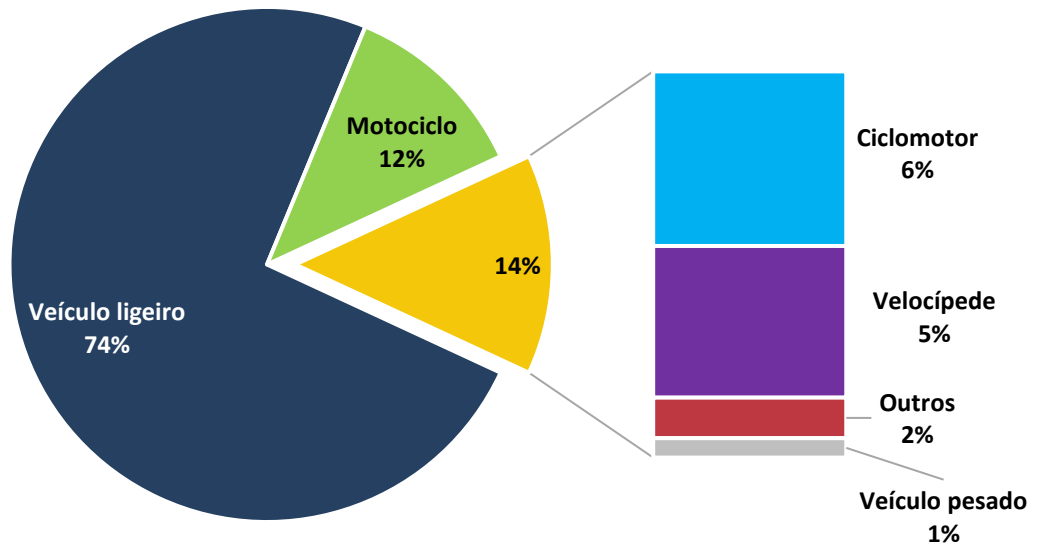
No gráfico seguinte é possível observar o número de condutores com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l em 2019, por distrito, destacando-se Lisboa (351), Porto (230), Aveiro (120), Coimbra (119) e Setúbal (115). Estes 5 distritos representaram 59% do número de condutores nesta situação. Os mesmos 5 distritos representam 63,5% do total de testes efetuados.

Gráfico I.20. Condutores com taxa de álcool no sangue $\geq 0,5$ g/l em 2019 em Portugal Continental, por distrito



Quanto aos condutores com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l em 2019 por categoria do veículo, verifica-se que os condutores de ligeiros representaram 74,3% do total, os de motociclos 11,9% e os de ciclomotores 6,2%.

Gráfico I.21. Repartição dos condutores com taxa de álcool no sangue $\geq 0,5$ g/l em 2019 em Portugal Continental, por categoria do veículo



I.4 Veículos

I.4.1 Parque segurado

De acordo com os dados da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), o parque automóvel segurado em Portugal tem vindo a aumentar progressivamente desde 2010 (exceto diminuições verificadas em 2011 e 2014), tendo atingido, em 2020, 8,1 milhões de veículos, com um crescimento anual de 1,9% (+20,3% que 2010 e +1,9% que 2019).

Em 2020, os veículos ligeiros corresponderam a 82,9% do total, os motociclos representaram 5,3%, os pesados 1,8% e os outros veículos 10,0%. Dentro deste último encontram-se os veículos agrícolas, ciclomotores, máquinas industriais, quadriciclos, reboques, triciclos, etc.

Em 2020, 64,1% do parque automóvel segurado de Portugal tinha mais de 10 anos, 18,2% tinha entre 5 e 10 anos e apenas 17,7% tinha menos do que 5 anos. Nas categorias de veículos agrícolas e de ciclomotores, a expressão do escalão mais de 10 anos ascendeu a 81,8% e 89,3%, respetivamente.

Gráfico I.22. Evolução do parque automóvel segurado em Portugal, 2010 a 2020

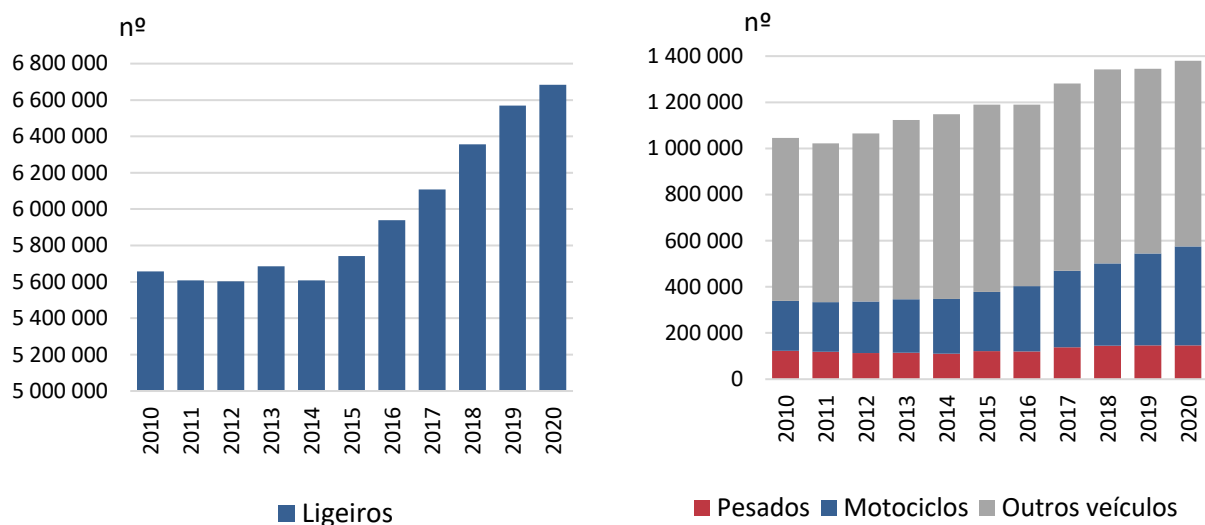
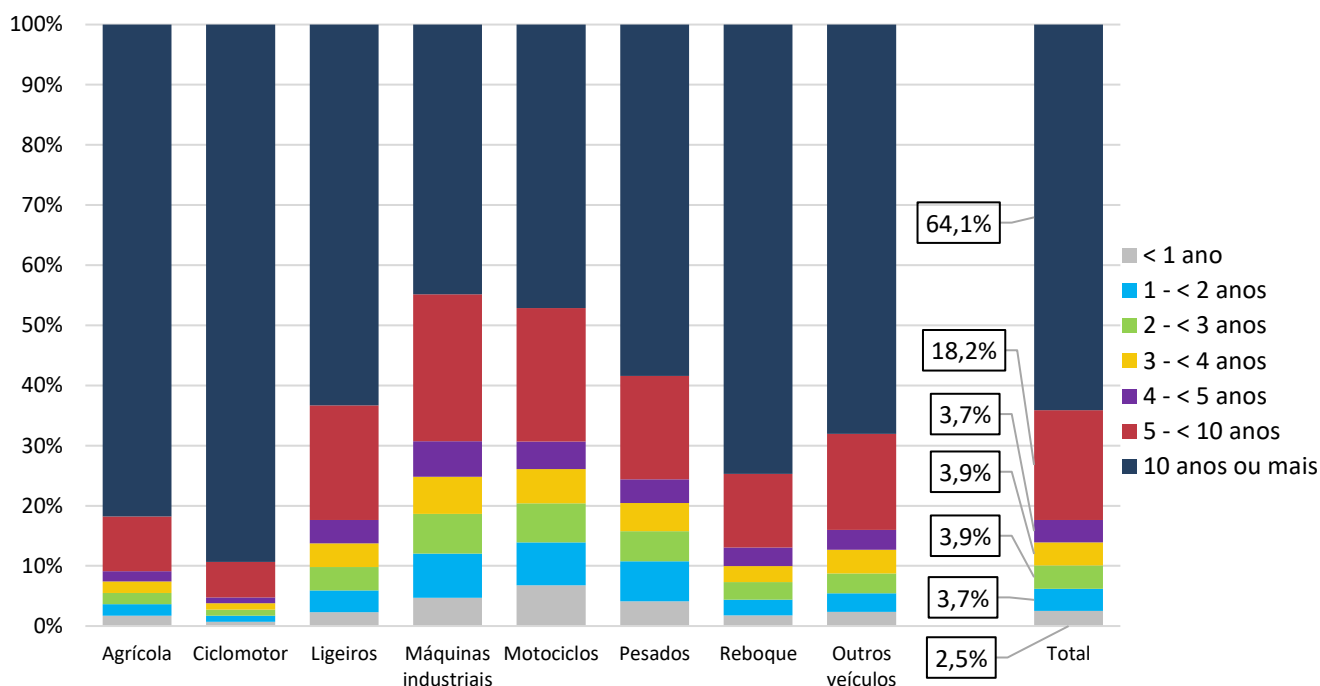
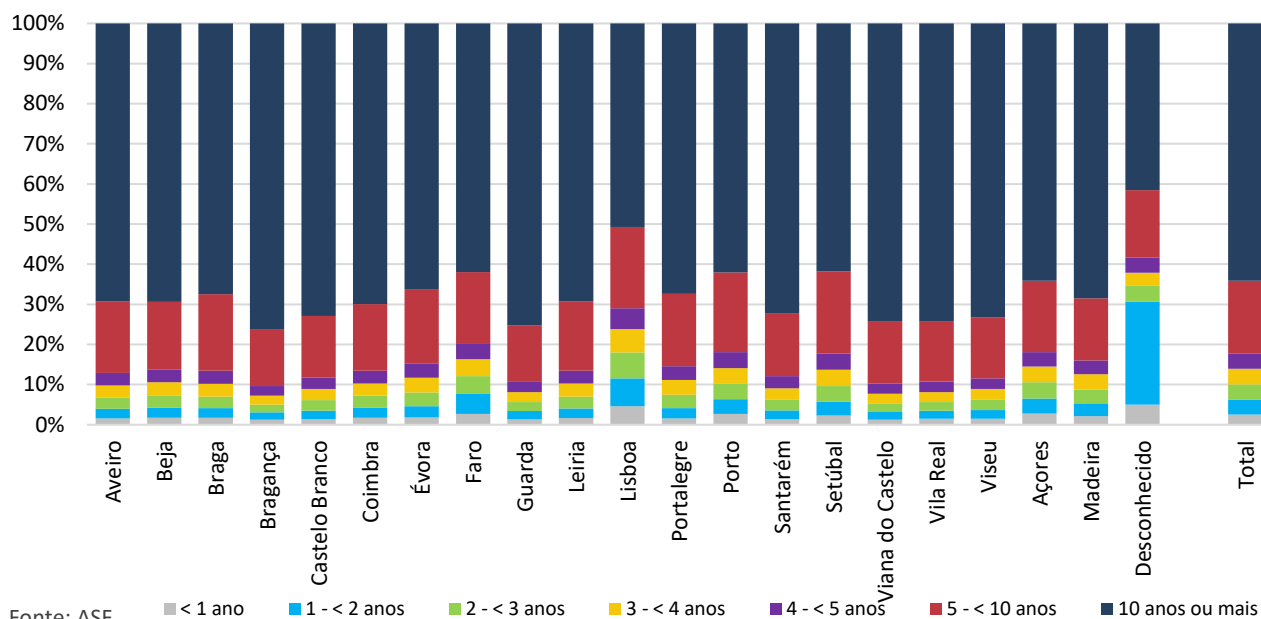


Gráfico I.23. Repartição dos veículos do parque segurado por escalões de idade, segundo a categoria, 2020



Bragança (76,3%) e Guarda (75,2%) são os distritos em que mais de 75% dos veículos ultrapassaram os 10 anos de idade. Pelo contrário, Lisboa (50,7%) é o distrito com menor expressão de veículos com mais de 10 anos, apresentando ainda as proporções mais elevadas nos escalões abaixo dos 5 anos.

Gráfico I.24. Repartição dos veículos do parque segurado por escalões de idade, em 2020, por distrito

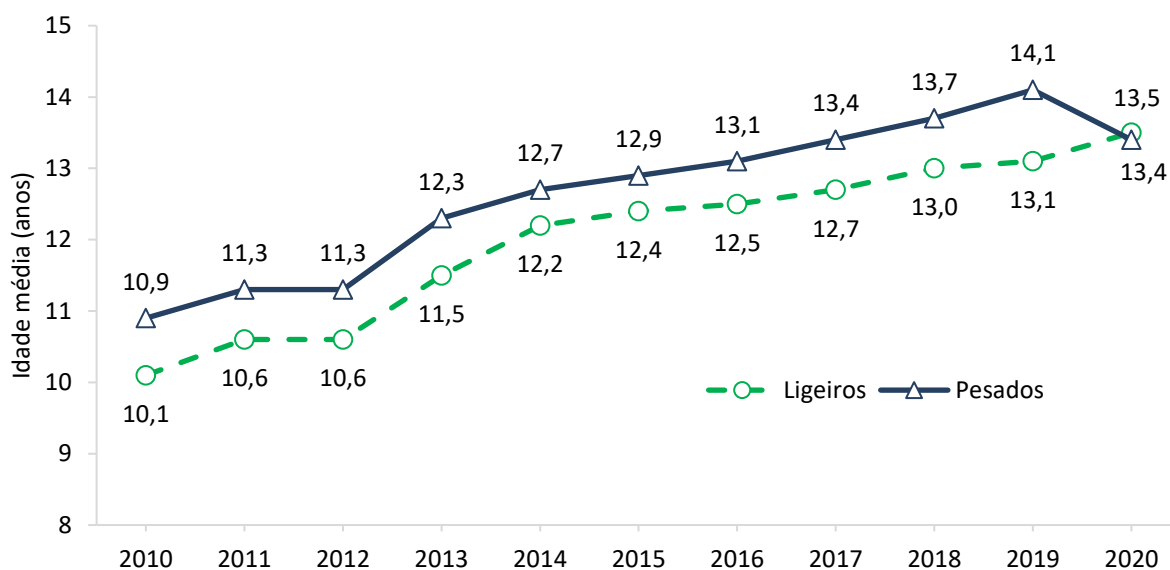


Fonte: ASF

I.4.2 Idade média e taxa de motorização do parque presumivelmente em circulação

De acordo com os dados do INE e IMT, nos últimos 10 anos a idade média dos veículos ligeiros de passageiros foi crescendo e atingiu 13,5 anos em 2020. No entanto, a idade média dos veículos pesados de passageiros, igualmente com tendência crescente até 2019 (ano em que se situou em 14,1 anos), decresceu para 13,4 anos em 2020.

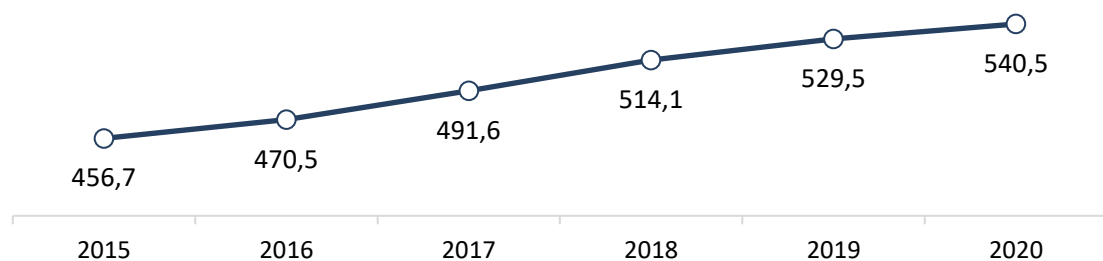
Gráfico I.25. Evolução da idade média dos veículos de passageiros (ligeiros e pesados) em Portugal, 2010 a 2020



Fonte: IMT e INE

O gráfico seguinte apresenta a taxa de motorização de veículos ligeiros de passageiros (presumivelmente em circulação¹⁰) por 1.000 habitantes. Em 2020, Portugal manteve a tendência crescente dos últimos anos e atingiu uma taxa de motorização de 540,5 veículos ligeiros de passageiros por 1.000 habitantes.

Gráfico I.26. Taxa de motorização: nº de veículos ligeiros de passageiros por 1.000 habitantes em Portugal, 2015-2020



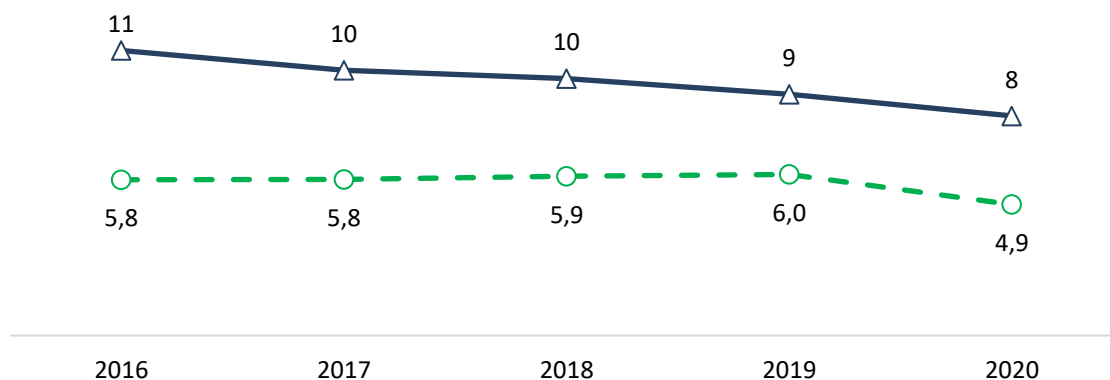
Fonte: IMT e INE

I.4.3 Inspeções periódicas obrigatórias

Contrariando a tendência crescente dos últimos anos, em 2020 foram efetuadas apenas 4,9 milhões de inspeções técnicas a veículos (-18,6% face a 2019) em Portugal Continental.

A taxa de reprovação manteve a tendência decrescente e em 2020 foi de 8,2% (face a 9,0% em 2019).

Gráfico I.27. Evolução do número de inspeções técnicas a veículos e da taxa de reprovação em Portugal Continental, 2016 a 2020



Fonte: IMT

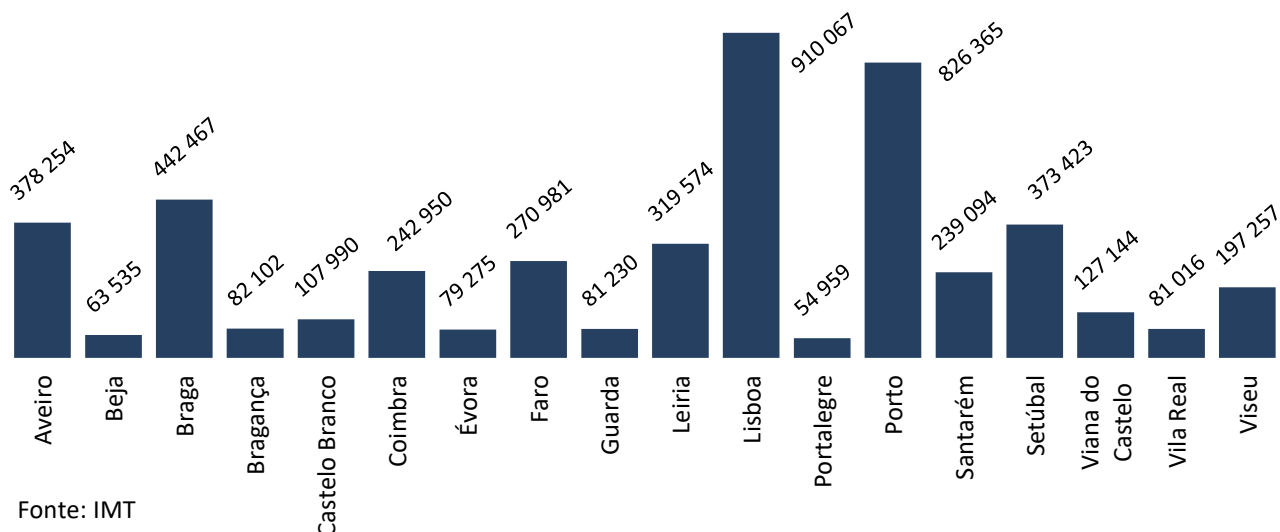
—○— Inspeções (Milhões) —▲— Taxa de reprovação (%)

Nas inspeções técnicas a veículos em Portugal Continental em 2020, o destaque vai para os distritos de Lisboa (910,1 mil), Porto (826,4 mil), Braga (442,5 mil), Aveiro (378,3 mil) e Setúbal (373,4 mil). Em todos

¹⁰ Veículos presumivelmente em circulação: compareceram a, pelo menos, uma das duas últimas inspeções obrigatórias

os distritos verificaram-se decréscimos (entre 17,0% e 22,0%) no número de inspeções técnicas a veículos, face a 2019.

Gráfico I.28. Número de inspeções técnicas a veículos em Portugal Continental em 2020, por distrito



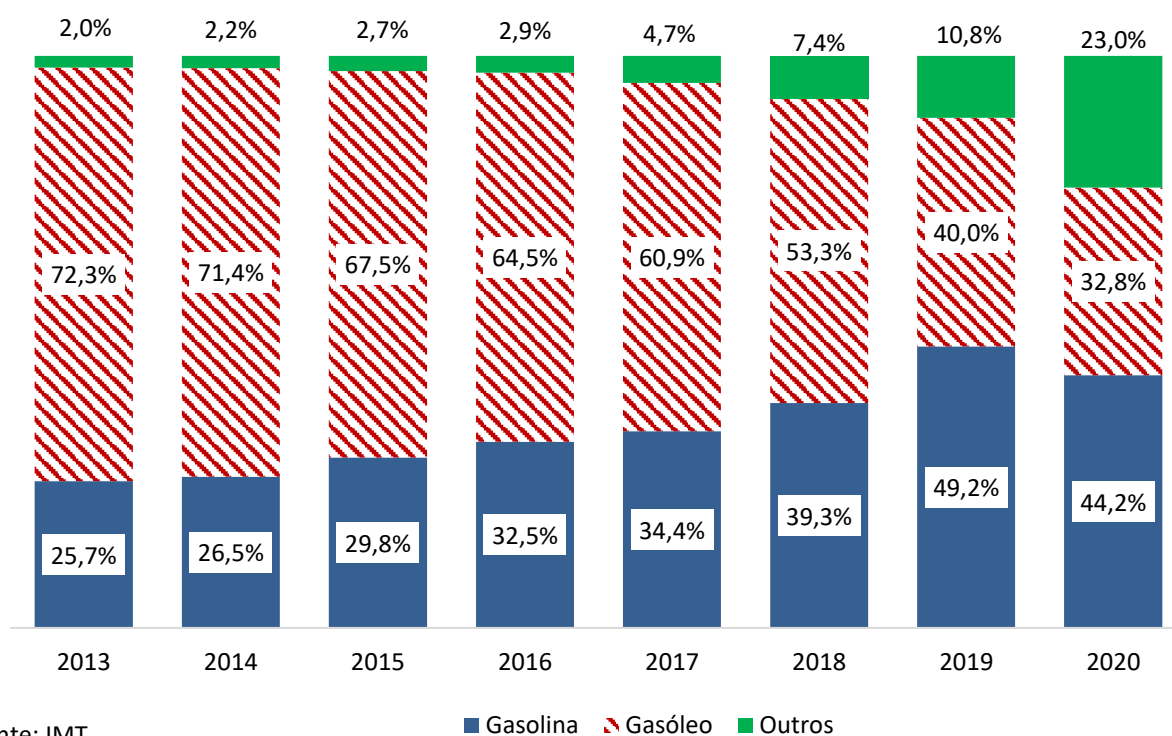
I.4.4 Vendas de veículos ligeiros de passageiros

Em 2020 venderam-se 145,4 mil veículos ligeiros de passageiros, menos 78,4 mil que no ano anterior, o que representou um decréscimo de 35,0%.

Verificou-se redução mais acentuada nas vendas de automóveis ligeiros de passageiros a gasóleo (-46,6%, com representatividade nas vendas a diminuir de 40,0% em 2019 para 32,8% em 2020), comparativamente com os mesmos veículos, mas a gasolina (-41,7%, expressão a reduzir de 49,2% para 44,2%).

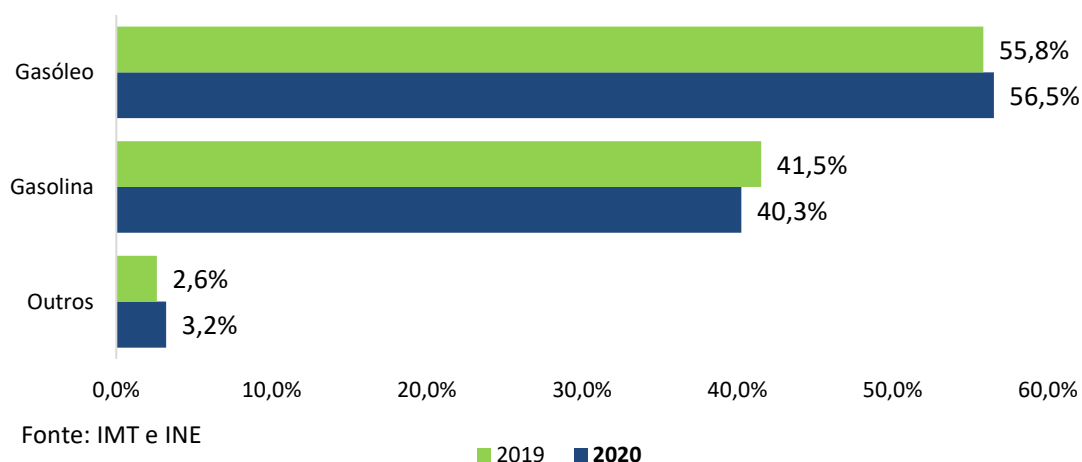
Por outro lado, as vendas de veículos novos movidos a energias alternativas (incluindo GNC, elétricos e híbridos) aumentaram consideravelmente: +37,9% (quota nas vendas a aumentar de 10,8% em 2019 para 23,0% em 2020). Destacaram-se as vendas de veículos híbridos elétricos convencionais (HEV) e plug-in (PHEV), cada tipo com 8,2% de quota nas vendas totais de ligeiros de passageiros, bem como de veículos elétricos a bateria (BEV) com 5,4% de quota nas vendas.

Gráfico I.29. Evolução das vendas de automóveis ligeiros de passageiros por tipo de combustível, 2013 a 2020



Ainda que a venda de automóveis ligeiros de passageiros com combustível alternativo tenha aumentado significativamente nos últimos anos, em 2020 o parque automóvel dos veículos ligeiros de passageiros em Portugal (presumivelmente em circulação) continuou a evidenciar predomínio do gasóleo (56,5%) e uso expressivo da gasolina (40,3%), representando os veículos movidos a energias alternativas apenas 3,2% do total, mas com quota crescente face a 2019.

Gráfico I.30. Utilização relativa dos principais combustíveis no parque de veículos ligeiros de passageiros presumivelmente em circulação, 2019 e 2020



I.5 Custo económico dos acidentes

Os acidentes rodoviários provocam custos humanos, económicos e sociais significativos. A quantificação deste custo económico e social é crucial para fundamentar o debate acerca das políticas públicas de segurança rodoviária em Portugal, especialmente para avaliar o impacto das políticas de segurança, em termos de análise de custo-benefício. Deste modo é possível quantificar o retorno social dos investimentos, na melhoria da segurança das infraestruturas, nos programas de prevenção da sinistralidade, na melhoria da segurança dos veículos, e na melhoria da assistência e do apoio às vítimas. É também possível comparar o retorno dos investimentos em segurança rodoviária com os investimentos realizados noutros domínios das políticas públicas, e priorizar as ações de intervenção, com base em critérios de eficácia e de eficiência económica.

Os custos económicos e sociais dos acidentes rodoviários podem ser classificados em duas componentes principais:

- **custos patrimoniais** ou **materiais**, ou seja, os prejuízos causados nos bens dos lesados acidentados e de terceiros, incluindo danos emergentes e lucros cessantes; e
- **custos não patrimoniais** ou **imateriais**, isto é, uma estimativa do valor económico das vidas humanas encurtadas ou permanentemente afetadas pelos acidentes rodoviários, da dor física e do abalo psíquico e emocional, da perda da qualidade de vida e das consequências temporárias ou permanentes das vítimas, tal como da sua capacidade de afirmação pessoal e social.

Se é possível usar preços de mercado para apurar o valor dos custos de natureza material, o mesmo não se verifica para os custos imateriais. Ainda que uma parte dos custos totais de acidentes com vítimas já esteja internalizada, por exemplo, através dos prémios de seguros, não é possível calcular uma outra parte, que representa um custo suportado por toda a sociedade, comumente designado como um custo externo. Para a estimativa dos custos económicos e sociais dos acidentes com vítimas de viação abaixo apresentados recorreu-se ao estudo realizado pelo ISEG/CEGE em 2021 denominado “[Impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal](#)” [5].

Quadro I.1. Custo económico unitário (euros) por tipo de vítima

	Custo por vítima mortal (€)	Custo por ferido grave (€)	Custo por ferido ligeiro (€)
Portugal	3 055 358	530 828	49 953

Nota: preços de 2019

Fonte: [ISEG/CEGE, ANSR](#)

Em 2019, o custo económico e social dos acidentes com vítimas atingiu 5,4 mil milhões de euros, a que acresce a componente do custo económico e social dos acidentes sem vítimas no montante de 1,1 mil milhões de euros, perfazendo 6,4 mil milhões de euros, correspondente a 3,03% do PIB daquele ano.

Quadro I.2. Custo total da sinistralidade rodoviária em Portugal Continental, em 2019

	Total	Vítimas mortais	Feridos graves	Feridos leves
Custo Acidentes com vítimas (M €)	5 362,7	1 912,7	1 200,2	2 249,9
Custo Acidentes sem vítimas (M €)	1 060,1			
Custo Total 2019 (M €)	6 422,9			

Nota: preços de 2019

Fonte: [ISEG/CEGE, ANSR](#)

Atualizando os valores dos custos em análise com os resultados de sinistralidade em 2020, verifica-se que, por comparação com 1995 o custo económico e social da sinistralidade em Portugal Continental diminuiu 78% em 2020 face àquele ano. Entre 1995 e 2020, como consequência dos investimentos efetuados na segurança rodoviária, estima-se que foram salvas 27,3 mil vidas¹¹ e evitados 929,3 mil feridos¹² evitando-se 231,5 mil milhões de euros¹³ em custos económicos e sociais.

Quadro I.3. Vítimas cumulativas evitadas em Portugal Continental com a redução da sinistralidade entre 1995 e 2020

Vítimas mortais salvas	Feridos graves salvos	Feridos leves salvos	Custos Sociais e Económicos evitados (mil M €)
27 302	197 722	731 558	231,5

Fonte: [ISEG/CEGE, ANSR](#)

¹¹ Vítimas mortais a 24h, uma vez que a contabilização das vítimas mortais a 30 dias apenas foi iniciada em 2010

¹² Feridos a 24h, uma vez que a contabilização dos feridos a 30 dias apenas foi iniciada em 2010

¹³ Preços de 2022

II. Enquadramento europeu

A sinistralidade rodoviária é um problema à escala mundial e é considerada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como um problema de saúde pública: é a primeira causa de morte nos mais jovens (dos 5 aos 29 anos), a terceira até aos 40 anos, e a oitava para a globalidade da população.

Todos os anos morrem cerca de 1,350 milhões de pessoas¹⁴ no mundo na sequência de acidentes de viação, para além de ficarem feridas entre 20 a 50 milhões de pessoas. Mais da metade de todas as mortes e feridos envolvem utilizadores vulneráveis, como peões e utentes de velocípedes e motociclos.

Trata-se de um preço, a nível humano, social e económico, inaceitável a pagar pela mobilidade.

Ao sofrimento humano provocado pelos ferimentos causados, acresce um pesado fardo económico para as vítimas e suas famílias, quer através das despesas associadas ao tratamento dos feridos, quer através da perda de produtividade das pessoas mortas ou incapacitadas. Em termos gerais, estima-se que o impacto dos acidentes rodoviários nas economias dos países, a nível mundial, tenha custos da ordem de 5%¹⁵ do seu produto interno bruto anual.

Mantendo-se a situação atual da sinistralidade no mundo, estima-se que durante a próxima década ocorram mais 13 milhões de mortes e 500 milhões de feridos¹⁶.

No ano de 2020 a sinistralidade rodoviária, tal como muitos outros fenómenos da sociedade, foi fortemente condicionada em Portugal, na Europa e no Mundo, pelas alterações verificadas na mobilidade, e consequentemente na exposição ao risco de acidente e no comportamento dos utentes das vias, em resultado das medidas de confinamento tomadas para conter a pandemia Covid-19.

Na União Europeia, de acordo com os dados publicados pela Comissão Europeia¹⁷, estima-se que em 2020 tenham morrido 18.800 pessoas nas estradas europeias, em consequência de acidentes rodoviários, o que representa uma redução anual sem precedentes em cerca de 17% de vítimas mortais por milhão de habitantes face a 2019. Isto significa que quase menos 4 000 pessoas perderam a vida nas estradas europeias em 2020, em comparação com 2019.

¹⁴ [Global Status Report, OMS, 2018](#)

¹⁵ A/RES/74/299, ONU, 2020

¹⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> (Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030)

¹⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-05/ERSO_annual_report_20220509.pdf

Contudo, o custo destes acidentes rodoviários, para a sociedade, foi estimado em cerca de 280 mil milhões de euros, ou cerca de 2% do PIB da UE¹⁸. Dificilmente estes números seriam aceitáveis noutros modos de transporte.

Em 2020, de acordo com os dados da ANSR, Portugal apresentou uma redução de 22% de vítimas mortais por milhão de habitantes, relativamente a 2019 (67 vítimas mortais em 2019 e 52 em 2020), o que o coloca em 7º lugar em termos das reduções mais significativas na UE. Importa referir que a diminuição do volume de tráfego resultante da pandemia Covid-19, teve um impacto claro, embora impossível de quantificar, no número de mortes nas estradas.

Entre 2010 e 2020, de acordo com os dados publicados pela Comissão Europeia, na União Europeia, o número de mortes por milhão de habitantes na estrada diminuiu cerca de 37%. Em Portugal, entre 2010 e 2020, observou-se uma redução de cerca de 44%, redução esta superada pela Grécia com -52%, único país que ultrapassou a meta Europeia estabelecida para 2020, e pela Espanha e Bélgica que registaram reduções de 46% e 45%, respetivamente. Apesar da Europa continuar a ser o continente com as estradas mais seguras do mundo no que diz respeito à segurança rodoviária, em 2020 ocorreram 42 mortes na estrada por cada milhão de habitantes na UE. Estes números continuam, contudo, longe dos objetivos que se pretendiam atingir: uma redução de 50% no número de mortes nas estradas entre 2010 e 2020. No entanto, de acordo com os dados publicados pela Comissão Europeia, 19 Estados-membros, entre os quais Portugal, registaram o seu menor número de mortes na estrada em 2020.

Não obstante o contexto e evolução em 2020 terem levado a algumas mudanças a nível das taxas de mortalidade dos países, verifica-se que as estradas mais seguras permanecem na Suécia, nas quais morreram 20 pessoas por milhão de habitantes, enquanto que a Roménia, com 85 mortes por cada milhão de habitantes, registou a taxa mais alta em 2020. Em Portugal foram registadas 52 mortes por milhão de habitantes, 23% acima da média UE que foi de 42 por milhão de habitantes.

Importa realçar a declaração da Comissária para os Transportes, Adina Vălean, que apela à importância da continuação da ação levada a cabo pela UE, no sentido de reduzir o número de mortes na estrada para valores tendentes para zero: *"Com quase menos 4000 mortes nas estradas da UE em 2020, em comparação com 2019, as nossas estradas continuam a ser as mais seguras do mundo. Ainda assim, estamos aquém do nosso objetivo para a última década e é necessária uma ação conjunta para se evitar um regresso aos níveis pré-Covid. Na nossa Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, reiterámos o nosso*

¹⁸ Comissão Europeia (2019), Handbook on the External Costs of Transport (Manual sobre os custos externos dos transportes) (<https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>)

compromisso em implementar a estratégia de segurança rodoviária da UE e de reduzir o número de mortes em todos os modos de transporte para valores próximos de zero".

Em 2020, na sequência da Covid-19, assistiu-se a uma alteração nos hábitos de mobilidade urbana, verificou-se um aumento significativo da utilização da bicicleta e muitas cidades em todo o mundo reafectaram temporariamente o espaço rodoviário a ciclistas e a peões. Este facto, além de poder ter um impacto positivo significativo na qualidade do ar e nas alterações climáticas, cria simultaneamente novos desafios de segurança rodoviária.

Em toda a UE, cerca de 70% das mortes na estrada em áreas urbanas envolvem utentes vulneráveis, o que inclui peões, motociclistas e ciclistas. O combate à segurança rodoviária nas cidades é, por conseguinte, uma área chave e a Comissão Europeia quer assegurar que a segurança rodoviária é tida em consideração em todas as fases do planeamento da mobilidade urbana. A segurança rodoviária será um elemento importante da nova Iniciativa de Mobilidade Urbana. É de salientar que duas capitais europeias, Helsínquia e Oslo, alcançaram o marco zero mortes de peões e ciclistas em 2019, tendo mencionado as reduções de velocidade como essenciais para o progresso. Importa referir que, no ano 2019, Oslo registou apenas uma vítima mortal e Helsínquia registou três vítimas mortais na sequência de acidentes rodoviários.

Anteriormente, em abril de 2018, com o objetivo de melhorar os resultados que era evidente estarem longe de serem alcançados, a Comissão Europeia tinha apresentado um documento base para o desenvolvimento das Estratégias Europeias de Segurança Rodoviária, "*Preparatory work for an EU road safety strategy 2020–2030*"¹⁹, no qual foram estabelecidos 3 objetivos:

- Avaliar os resultados da política de segurança rodoviária até 2017, com base na avaliação intercalar realizada em 2015²⁰;
- Analisar as mudanças atuais e futuras na mobilidade e as suas consequências e desafios relacionados com segurança rodoviária;
- Contribuir para preparação do quadro europeu de segurança rodoviária para 2020-2030.

¹⁹ Preparatory work for an EU road safety strategy 2020–2030:

<https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/bd17c6de-6549-11e8-ab9c-01aa75ed71a1>

²⁰ On the interim evaluation of the EU road safety policy framework 2011-2020:

<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/swd-interim-road-safety-evaluation-2011-2020.pdf>

O documento contemplava:

- um exame sistemático e de alto nível da atividade da UE no que se refere às boas práticas de gestão da segurança rodoviária, às dimensões dos resultados, às intervenções e à gestão institucional no âmbito do quadro das orientações políticas;
- uma avaliação prospetiva baseada numa análise das tendências sociais e dos sistemas de mobilidade emergentes;
- maior ambição na obtenção de melhores resultados ao nível da segurança rodoviária;
- uma crescente adoção da abordagem do Sistema Seguro a nível internacional;
- um reforço no âmbito do envolvimento institucional e oportunidades de alinhamento com outros objetivos sociais;
- propostas para uma “Estratégia 2020-2030 rumo ao Zero”, em torno de um novo quadro de desempenho da segurança rodoviária e de mecanismos de execução melhorados.

O Sistema Seguro tem por objetivo a criação de um sistema rodoviário menos agressivo, mais autoexplicativo e tolerante, e assente na 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 Sistema Seguro defende uma abordagem assente numa diversidade de medidas que têm como objetivo evitar as mortes e os feridos graves causados por esses erros, tendo em conta a vulnerabilidade humana.

Figura II.1. Principais pilares da abordagem do sistema de transporte rodoviário seguro



Um dos sinais da ambição e do compromisso que a Visão Zero assume na Europa foi a nomeação, em 2018, de um Coordenador Europeu para a Segurança Rodoviária com a missão de coordenar os esforços de todos os Estados-membros.

No pacote “*Europe on the move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean*”²¹, de maio de 2018, a Comissão Europeia declara a primazia da segurança ao afirmar: “A Segurança é fundamental em qualquer sistema de transporte, deve ser sempre a primeira prioridade”.

O objetivo a longo prazo da UE continuará a ser aproximar-se o mais possível de zero vítimas mortais no transporte rodoviário até 2050 (“Visão Zero”). O mesmo deverá ser alcançado no caso dos feridos graves.

Em conformidade com estes princípios, no cumprimento das suas atribuições de planeamento e coordenação de apoio à política do Governo em matéria de Segurança Rodoviária, a ANSR desenvolveu a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, designada Visão Zero 2030.

Esta Estratégia está alinhada com a política de segurança rodoviária da Comissão Europeia 2021-2030, a Declaração de Estocolmo, a abordagem do Sistema Seguro e está a ser definida em função das necessidades do país e da experiência adquirida nas estratégias anteriores.

A Visão Zero 2030 visa 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 e abrangendo um período total de 10 anos.

Mais informação sobre esta Estratégia pode ser consultada em <https://visaozero2030.pt/>.

A UE perseguirá também novos objetivos intermédios para reduzir o número de mortes na estrada em 50% entre 2020 e 2030, bem como para reduzir o número de feridos graves em 50% no mesmo período (utilizando a nova definição comum de feridos graves acordada com todos os Estados-membros-MAIS≥3).

Para alcançar esses objetivos, a Comissão Europeia propôs um quadro comum para a segurança rodoviária no período de 2021 a 2030, através da implementação da abordagem do Sistema Seguro, recomendada em termos globais pela OMS e que está a ser adotado de modo incremental nos Estados-membros, nas Regiões e nos Municípios.

²¹ Europe on the move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293>

Para esse efeito, foi necessário o estabelecimento de objetivos claros, o acompanhamento do progresso com a ajuda de um conjunto de indicadores-chave de desempenho diretamente ligados à prevenção de mortes e feridos graves para todos os utentes da estrada, e exige uma ação coordenada de todos os setores e para todos os utentes da estrada sob uma estrutura de governação reforçada.

Em 2019, no documento “EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero",”²², a Comissão Europeia reafirma a ambição já expressa em 2011 no Livro Branco dos Transportes de, a médio-longo prazo, progredir para um objetivo de zero mortes nas estradas europeias até 2050, dando também seguimento às metas acordadas em 2017 na “Declaração de Valletta” - reduzir em 50% o número de feridos graves na UE até 2030, por comparação com 2020, objetivo reforçado em fevereiro de 2020 com a “Declaração de Estocolmo”, que apela para a redução para metade das mortes e dos ferimentos no trânsito até 2030 à escala mundial, com base na abordagem do Sistema Seguro e na Visão Zero, sublinhando a necessidade de uma ambição continuada e de um maior compromisso político global com a segurança rodoviária.

O referido documento recomenda aos Estados-membros:







- o reforço estratégico da “Visão Zero” no espaço europeu;
- a aplicação e desenvolvimento do Sistema Seguro;
- a promoção da cooperação interinstitucional e incentivo à participação em grupos de trabalho relacionados com a temática;
- a aplicação de 8 indicadores de desempenho para medir a segurança.

Como a abordagem do Sistema Seguro requer um conhecimento profundo e claro dos diversos fatores que influenciam o desempenho global de segurança, a Comissão definiu, em estreita cooperação com peritos dos Estados-membros, um primeiro conjunto de 8 indicadores-chave de desempenho (KPI – *Key Performance Indicators*), o qual será completado e aperfeiçoado ao longo do tempo, devendo os Estados-membros calcular os referidos indicadores e reportá-los à Comissão Europeia.

Os indicadores KPI propostos para o Sistema Seguro são os seguintes:

²² COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", SDW (2019) 283 final, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-09/1_en_document_travail_service_part1_v2.pdf

Figura II.2. Indicadores de Desempenho (KPI) da UE

ELEMENTOS DO SISTEMA SEGURO	INDICADOR		DESCRIÇÃO
Velocidades Seguras		Velocidade	Percentagem de veículos que circulam dentro do limite de velocidade
Utilizadores Seguros		Cinto de segurança	Percentagem de ocupantes do veículo que utilizam o cinto de segurança ou o sistema de retenção para crianças corretamente
		Equipamento de proteção	Percentagem de condutores de veículos a motor de duas rodas e de ciclistas que utilizam capacete de proteção
		Álcool	Percentagem de condutores que conduzem respeitando o limite legal da taxa de alcoolemia permitida no sangue
		Distração	Percentagem de condutores que não utilizam um dispositivo portátil
Veículos Seguros		Segurança dos veículos	Percentagem de automóveis novos de passageiros com uma classificação de segurança Euro-NCAP equivalente ou superior a um limiar acordado ²³
Infraestruturas Seguras		Infraestruturas	Percentagem de distância percorrida em estradas com uma classificação de segurança superior a um limiar acordado ²³
Resposta Pós Acidentes		Assistência pós-colisão	Tempo decorrido, expresso em minutos e segundos, entre a chamada de emergência, na sequência de um acidente de que resultaram lesões corporais, e a chegada ao local do acidente dos serviços de emergência

Fonte: EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"²⁴

Foi desenvolvido um projeto Europeu no qual estiveram envolvidos 19 Estados-membros, entre os quais Portugal, com o objetivo de definir a metodologia a adotar, quer no que respeita ao processo de cálculo, quer na recolha dos dados, para os 8 KPI preconizados, e com o propósito de permitir uma análise comparativa entre os vários países assim como o desenvolvimento de uma gestão rodoviária eficaz. Acresce referir que a Resolução da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), de 1 de setembro de 2020, inspirada na Declaração de Estocolmo, proclama uma nova Segunda Década de Ação para a Segurança Rodoviária (2021-2030), apelando e encorajando os Estados-membros da ONU a

²³ Estão previstas definições complementares para este KPI

²⁴ EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero":

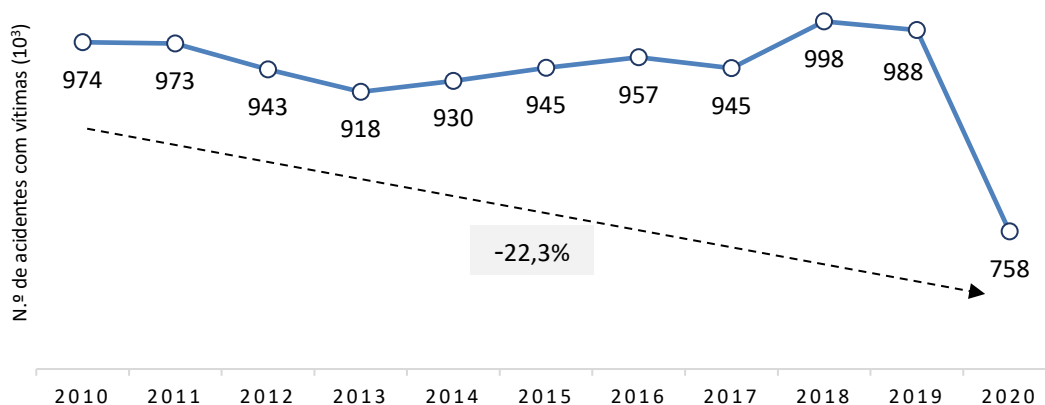
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-09/1_en_document_travail_service_part1_v2.pdf

tomarem ações específicas no âmbito dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, com o objetivo de reduzir em, pelo menos, 50% as mortes e os feridos nos acidentes rodoviários. Portugal é um dos países subscritores desta Resolução.

II.1 Evolução Global da Sinistralidade na Europa

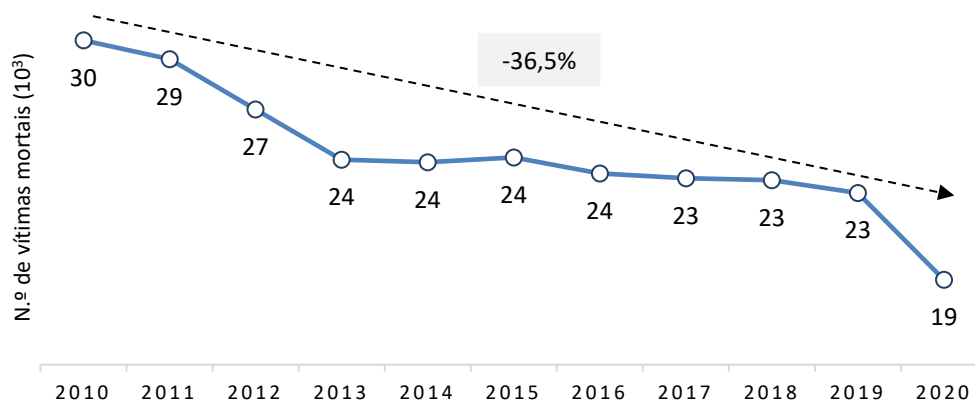
Os gráficos seguintes apresentam a evolução da sinistralidade da União Europeia no período 2010 a 2020. Entre 2010 e 2020, a UE27 registou um decréscimo nos principais indicadores de sinistralidade rodoviária, conforme se pode verificar nos gráficos abaixo: menos 22% de acidentes com vítimas, menos 37% de vítimas mortais, menos 19% de feridos graves e menos 10% de feridos leves.

Gráfico II.1. Evolução da sinistralidade na União Europeia (UE27) – Acidentes com vítimas (milhares)



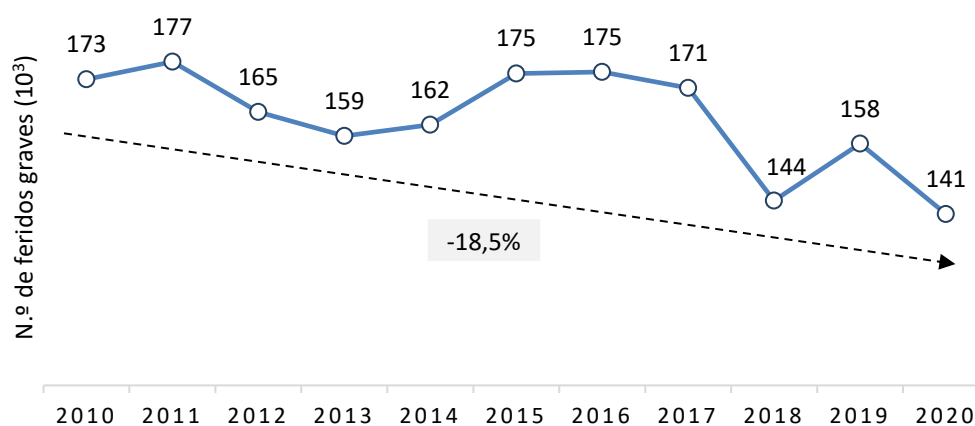
Fonte: Comissão Europeia/CARE e ANSR

Gráfico II.2. Evolução da sinistralidade na União Europeia (UE27) – Vítimas mortais (milhares)



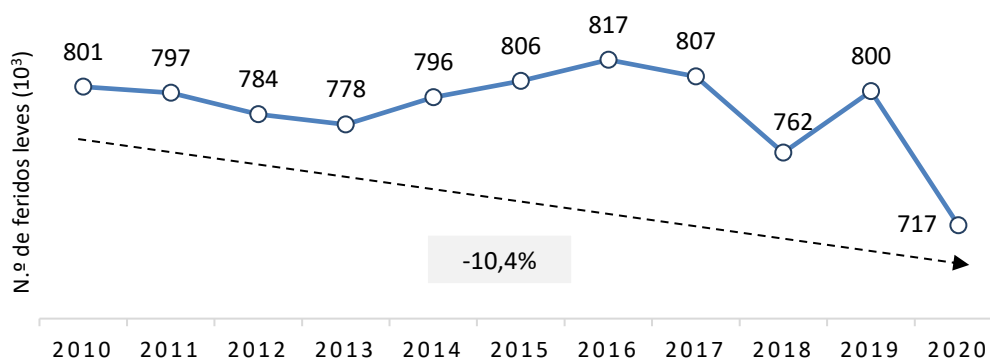
Fonte: Comissão Europeia/CARE e ANSR

Gráfico II.3. Evolução da sinistralidade na União Europeia (UE27) – Feridos graves (milhares)



Fonte: Comissão Europeia/CARE e ANSR

Gráfico II.4. Evolução da sinistralidade na União Europeia (UE27) – Feridos leves (milhares)



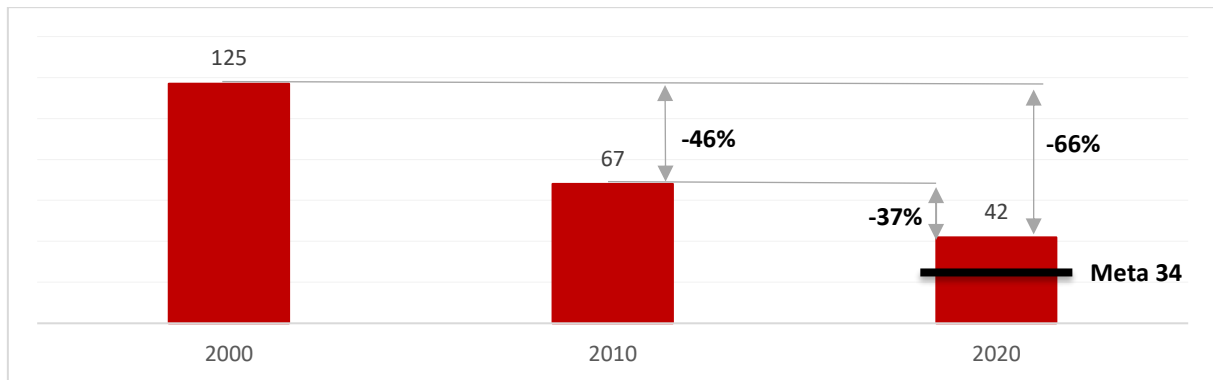
Fonte: Comissão Europeia/CARE e ANSR

Tal como referido anteriormente, o progresso da UE nas últimas duas décadas tem sido notável: o número de vítimas mortais por milhão de habitantes diminuiu 46% (de 125 para 67²⁵) entre 2000 e 2010, e posteriormente reduziu 37% (de 67 para 42) entre 2010 e 2020, sendo que entre 2010 e 2014, o número de mortes esteve perto ou mesmo abaixo do objetivo fixado. Contudo, a partir de 2014 a taxa de redução registou um abrandamento, diminuindo anualmente entre 1% e 3%. Deste modo, e conforme já referido, mesmo sendo 2020 um ano singular devido à crise pandémica, o objetivo para 2020 de reduzir para metade o número de vítimas mortais em relação ao ano de base de 2010, não foi atingido pela UE, tendo ficado, de acordo com os resultados publicados pela Comissão Europeia no relatório estatístico anual de 2021 [3] em 42 vítimas mortais por milhão de habitantes, com reduções em números absolutos de 36%

²⁵ Valores para UE 27. De notar que a saída do Reino Unido tem um efeito negativo no desempenho global, elevando o valor de vítimas mortais por milhão de habitantes de 63 (UE28) para 67 (UE27) em 2010 e de 49 para 51 em 2019.

face a 2010, e de 37% considerando o rácio de vítimas mortais por milhão de habitantes, ou seja 24% acima da meta fixada para 2020 (34 vítimas mortais por milhão de habitantes).

Figura II.3. Posicionamento da Europa (UE 27) face às Metas de Redução Global de Vítimas Mortais por milhão de habitantes, em 2020 face a 2010



Fonte: [Comissão Europeia](#) [17], CARE e dados da Comissão Europeia no [relatório estatístico anual de 2021](#) [3]

II.2 Portugal na Europa

O enquadramento de Portugal no contexto europeu, apresentado neste capítulo, é suportado pela base de dados europeia de acidentes, CARE, permitindo avaliar o posicionamento de Portugal, relativamente aos seus congéneres. Por forma a garantir a comparabilidade dos resultados entre países, estes são apresentados em função da população, por milhão de habitantes. É de referir que, para Portugal, os resultados são os correspondentes às estatísticas oficiais produzidas pela ANSR.

A análise assim preconizada compreende os seguintes indicadores:

- Variação do nº de Acidentes com Vítimas (AcV)²⁶
- Variação do n.º de vítimas mortais (VM)²⁷

Para cada um dos indicadores acima referidos, é apresentada a variação dos dados referentes aos anos 2010 e 2020 entre Portugal e o valor médio para a UE27.

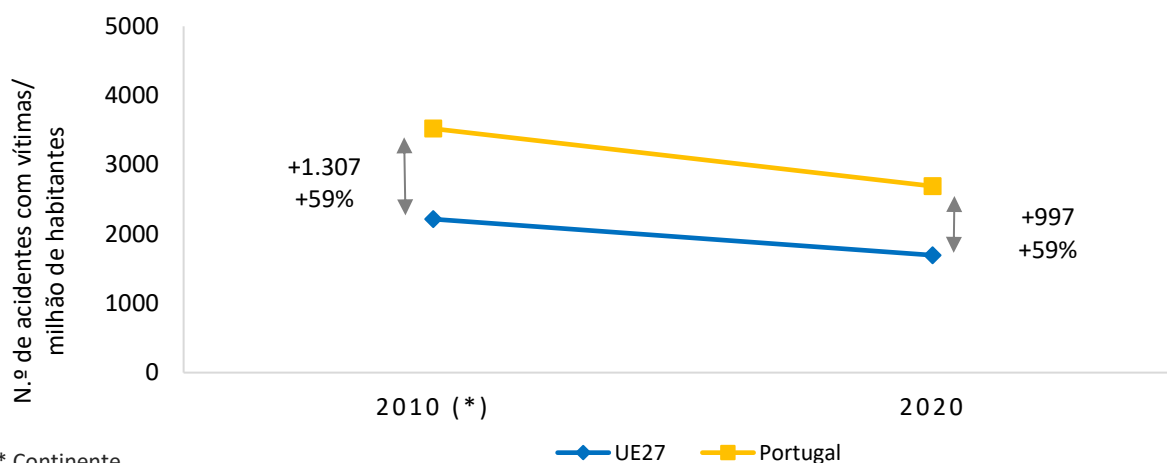
Em Portugal, o número de acidentes com vítimas tem-se mantido acima da média europeia ao longo dos anos. Entre 2000 e 2010 esse diferencial foi sendo reduzido, estabilizando em 2020 em termos relativos,

²⁶ A comparação AcV tem limitações na sua análise, consequência das diferentes metodologias de recolha dos dados entre países.

²⁷ A comparação de FG, e consequentemente de FL, face à disparidade de definições na Europa, não permite, de forma legítima, efetuar esta comparação. Assim, a Comissão Europeia estabeleceu uma definição de ferido grave baseada em informação médica utilizando a escala MAIS (*Maximum Abbreviated Injury Scale*). É considerado ferido grave a vítima que sobrevive ao acidente cujo MAIS é igual ou superior a 3. Porém, a dimensão reduzida da série, a existência de várias metodologias e a dificuldade na obtenção de dados, tem dificultado que se efetuem análises com significado e recomenda-se a exclusão deste indicador das comparações internacionais.

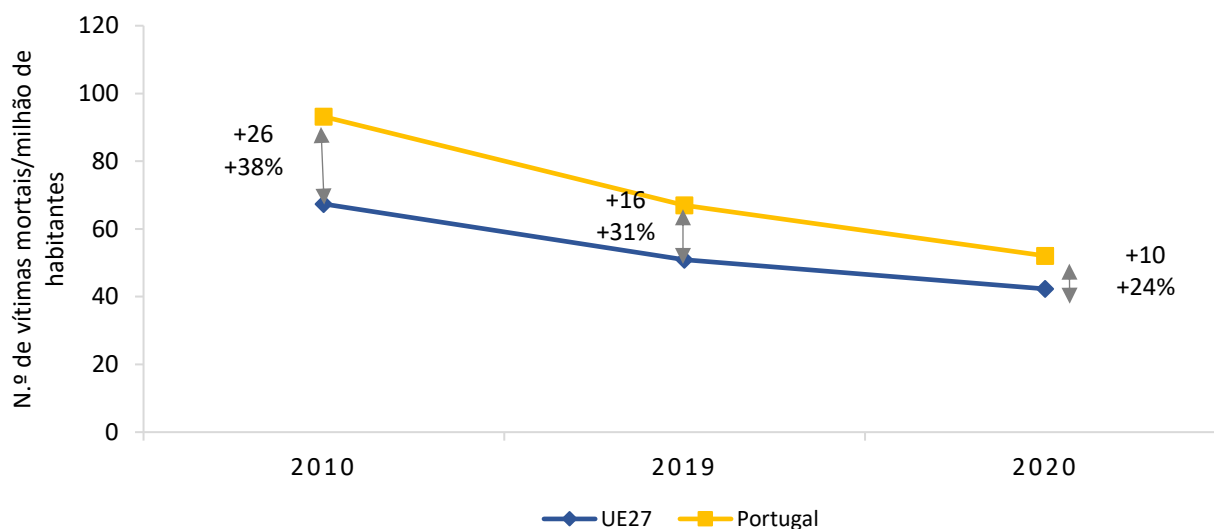
tendo sido este último ano atípico, fruto da pandemia Covid-19. Assim, verificou-se que, em 2020, Portugal apresentou mais 997 (+59%) acidentes com vítimas por milhão de habitantes que a média da UE27, face a mais 1.307 acidentes com vítimas por milhão de habitantes que a média da UE27 (+59%) em 2010 (no Continente).

Gráfico II.5. Evolução de n.º de acidentes com vítimas por milhão de habitantes: Portugal em comparação com a média UE27



Distintamente do número de acidentes com vítimas, o diferencial entre Portugal e a média da UE em vítimas mortais tem apresentado uma redução continuada desde 2000. Em 2010 Portugal apresentava mais 26 vítimas mortais por milhão de habitantes do que a média da UE27 (mais 38%) e em 2019 esse acréscimo diminuiu para 16 vítimas mortais por milhão de habitantes, 31% acima da UE27. Em 2020, na UE27 apurou-se 42 vítimas mortais por milhão de habitantes, enquanto Portugal registou 52 vítimas mortais por milhão de habitantes, mais 10 do que a UE27, correspondente a +24%.

Gráfico II.6. Evolução de n.º de vítimas mortais por milhão de habitantes: Portugal em comparação com a média UE27

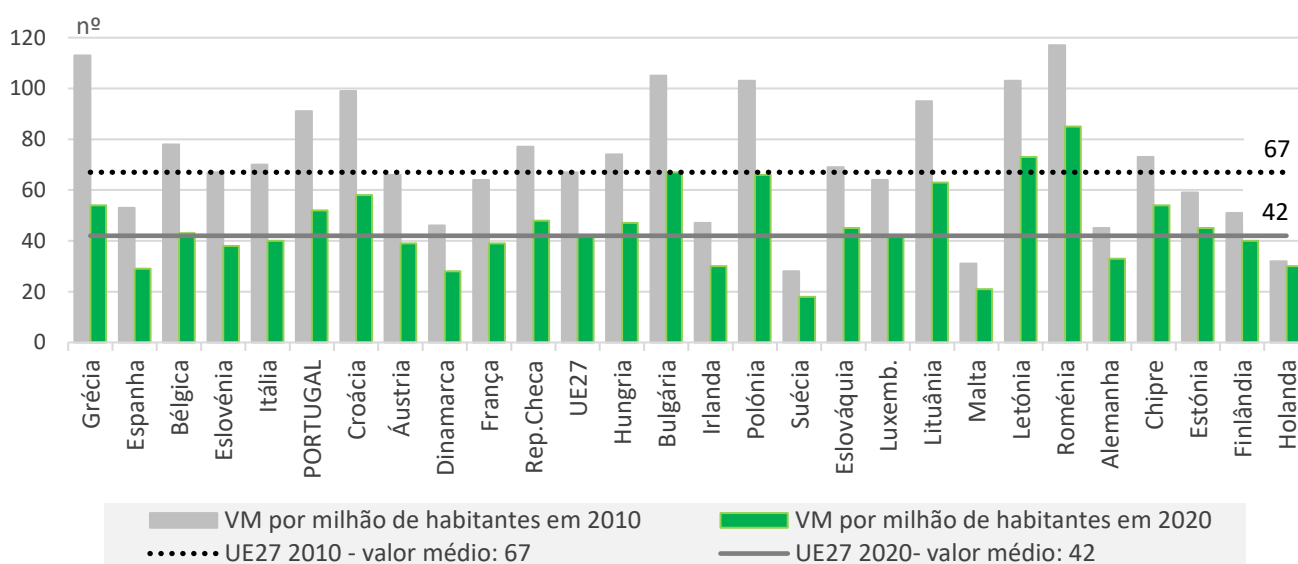


Fonte: Comissão Europeia/CARE e ANSR

Os gráficos e tabela seguintes permitem visualizar o posicionamento relativo de Portugal na UE27, no período 2010-2020. Os valores observados em 2020 evidenciam que a meta traçada para este ano, de redução para metade do número de vítimas mortais na Europa, não foi alcançada globalmente, nem individualmente por cada país, com exceção da Grécia.

De acordo com os resultados de 2020, a média da UE27 apresenta o valor de 42 vítimas mortais por milhão de habitantes, sendo que para Portugal, de acordo com os dados estatísticos nacionais, observou-se o valor de 52 vítimas mortais por milhão de habitantes.

Gráfico II.7. Vítimas mortais por milhão de habitantes, por país, em 2010 e 2020



Fonte: Comissão Europeia/CARE e ANSR

O quadro seguinte apresenta os resultados por país, permitindo ver o posicionamento relativo de Portugal face aos seus congéneres no período 2010 a 2020.

Relativamente ao número de acidentes com vítimas por milhão de habitantes, entre 2010²⁸ e 2020, Portugal ocupou o 14º lugar em termos de reduções mas expressivas na UE, com um decréscimo de 24% entre aqueles dois anos, sendo que a média europeia se traduziu numa redução idêntica. O país com maior redução foi o Chipre (-73%), seguindo-se a Finlândia (-42%), a Polónia (-39%) e a Eslovénia (-39%). Dos países com valores de acidentes com vítimas em 2020, assinala-se o agravamento de 51% na Holanda.

²⁸ Em 2010 apenas Continente

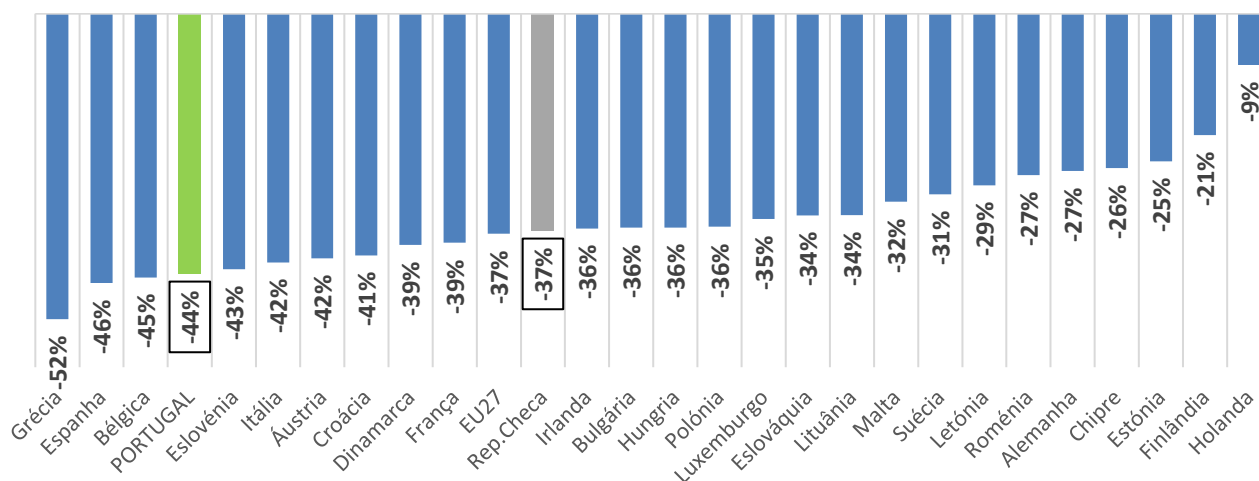
Quadro II.1. Acidentes com vítimas por milhão de habitantes, 2010 e 2020

	2010	2020	2020/2010
Chipre	1 427	384	-73%
Finlândia	1 130	653	-42%
Polónia	1 020	620	-39%
Eslovénia	3 736	2 279	-39%
Croácia	3 094	1 900	-39%
Bélgica	4 158	2 624	-37%
França	1 036	669	-35%
Itália	3 588	2 336	-35%
Dinamarca	629	434	-31%
Eslováquia	1 137	788	-31%
Luxemburgo	1 711	1 231	-28%
Grécia	1 351	999	-26%
Suécia	1 766	1 325	-25%
UE 27	2 216	1 693	-24%
Portugal	3 522	2 693	-24%
Áustria	4 221	3 446	-18%
Espanha	1 832	1 541	-16%
Hungria	1 633	1 410	-14%
Lituânia	1 156	1 011	-13%
Alemanha	3 594	3 180	-12%
República Checa	1 876	1 722	-8%
Estónia	1 014	1 060	5%
Bulgária	897	968	8%
Letónia	1 539	1 784	16%
Roménia	1 287	1 611	25%
Holanda	647	979	51%
Malta	1 390	2 608	88%
Irlanda	1 264	-	-

Fonte: Comissão Europeia/CARE e ANSR

Entre 2010 e 2020, na UE, o número de mortes na estrada por milhão de habitantes diminuiu 37%, enquanto Portugal reduziu em 44%, o que o posiciona em 4º lugar entre os Estados-Membros com as diminuições mais significativas, e com -7 p.p. face à redução apurada na UE27.

Gráfico II.8. Taxa de variação de vítimas mortais por milhão de habitantes, por países, entre 2010 e 2020



A Grécia sobressai entre todos os Estados-Membros, reduzindo em 52% o número de vítimas mortais por milhão de habitantes, superando o objetivo traçado pela UE para 2020.

Neste indicador, destacaram-se ainda Espanha (-46%) e Bélgica (-45%), bem como Portugal (-44%).

A Holanda evidenciou a menor redução neste indicador (-9%).

Quadro II.2. Vítimas mortais por milhão de habitantes, 2010 e 2020

	2010	2020	2020/2010
Grécia	113	54	-51,8%
Espanha	53	29	-45,7%
Bélgica	78	43	-44,8%
Portugal	93	52	-44,1%
Eslovénia	67	38	-43,4%
Itália	70	40	-42,2%
Áustria	66	39	-41,5%
Croácia	99	58	-41,0%
Dinamarca	46	28	-39,2%
França	64	39	-38,9%
EU27	67	42	-37,3%
República Checa	77	48	-36,8%
Irlanda	47	30	-36,5%
Bulgária	105	67	-36,3%
Hungria	74	47	-36,3%
Polónia	103	66	-36,2%
Luxemburgo	64	42	-34,8%
Eslováquia	69	45	-34,2%
Lituânia	95	63	-34,2%
Malta	31	21	-31,9%
Suécia	28	20	-30,6%
Letónia	103	73	-29,1%
Roménia	117	85	-27,4%
Alemanha	45	33	-26,7%
Chipre	73	54	-26,2%
Estónia	59	44	-25,1%
Finlândia	51	40	-20,6%
Holanda	32	30	-8,7%

Fonte: Comissão Europeia - CARE e ANSR

III. Sinistralidade a 30 dias

Em comparação com edições anteriores do relatório anual de sinistralidade a 30 dias, no presente relatório os resultados reportam-se à totalidade do território nacional, exceto quando especificamente mencionado, enquanto que nos anteriores relatórios a maioria dos resultados se reportavam ao Continente.

Os resultados a 30 dias vêm completar os apurados a 24 horas, na medida em que refletem o seguimento do estado das vítimas por um período de 30 dias após o acidente.

Relativamente às taxas de variação apresentadas, são genericamente taxas de variação anual, por comparação com 2019, salvo indicação noutro sentido.

Na interpretação dos resultados, há que atender ao facto dos resultados se encontrarem sob influência da redução de circulação verificada em contexto da pandemia de Covid-19 e consequentes medidas adotadas, como os períodos de confinamento e a adoção do teletrabalho nos casos aplicáveis.

III.1 Evolução Global

Em termos de âmbito nacional, Continente e Regiões Autónomas, no ano de 2020 e face a 2019, registaram-se decréscimos em todos os principais indicadores: redução de 9.526 acidentes com vítimas (-25,6%), menos 152 vítimas mortais (-22,1%), menos 506 feridos graves (-21,2%), bem como uma diminuição de 12.876 no número de feridos leves (-28,7%).

Deste modo, em Portugal, foram registados 27.725 acidentes de viação com vítimas, 536 vítimas mortais, 1.877 feridos graves e 32.058 feridos leves, em 2020.

Quadro III.1. Sinistralidade em Portugal, 2020 vs 2019

Continente e RA	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Continente	35 704	26 501	-25,8%	626	509	-18,7%	2 168	1 723	-20,5%	43 183	30 693	-28,9%
RA Açores	611	501	-18,0%	21	17	-19,0%	106	89	-16,0%	686	538	-21,6%
RA Madeira	936	723	-22,8%	41	10	-75,6%	109	65	-40,4%	1 065	827	-22,3%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%

As reduções nos acidentes com vítimas e vítimas são o denominador comum no Continente e Regiões Autónomas, sendo que foi no Continente que se verificaram as diminuições mais acentuadas de acidentes com vítimas e feridos leves (-25,8% e -28,9%, respetivamente).

Na RA da Madeira registou-se uma notável queda de vítimas mortais (-75,6%) e de feridos graves (-40,4%).

III.1.1 Evolução da sinistralidade nos últimos 10 anos em Portugal Continental

Entre 2011 e 2020 todos os parâmetros de acidentes com vítimas e vítimas apresentaram significativas reduções em Portugal Continental: -18,6% nos acidentes com vítimas, -42,9% nas vítimas mortais, -23,9% nos feridos graves e -22,7% nos feridos leves.

Quadro III.2. Evolução da sinistralidade em Portugal Continental, 2011 a 2020

Ano	AcV	AcVM+AcFG	AcVM	Vítimas totais	VM	FG	FL	Índice de Gravidade
2011	32 541	2 670	826	42 851	891	2 265	39 695	2,74
2012	29 867	2 289	667	38 823	718	1 941	36 164	2,40
2013	30 339	2 202	585	39 390	637	1 946	36 807	2,10
2014	30 604	2 331	603	39 653	638	2 010	37 005	2,08
2015	31 953	2 374	554	41 549	593	2 148	38 808	1,86
2016	32 299	2 215	529	41 668	563	1 999	39 106	1,74
2017	34 416	2 408	578	44 495	602	2 117	41 776	1,75
2018	34 235	2 355	628	44 005	675	1 995	41 335	1,97
2019	35 704	2 421	573	45 977	626	2 168	43 183	1,75
2020	26 501	1 988	487	32 925	509	1 723	30 693	1,92

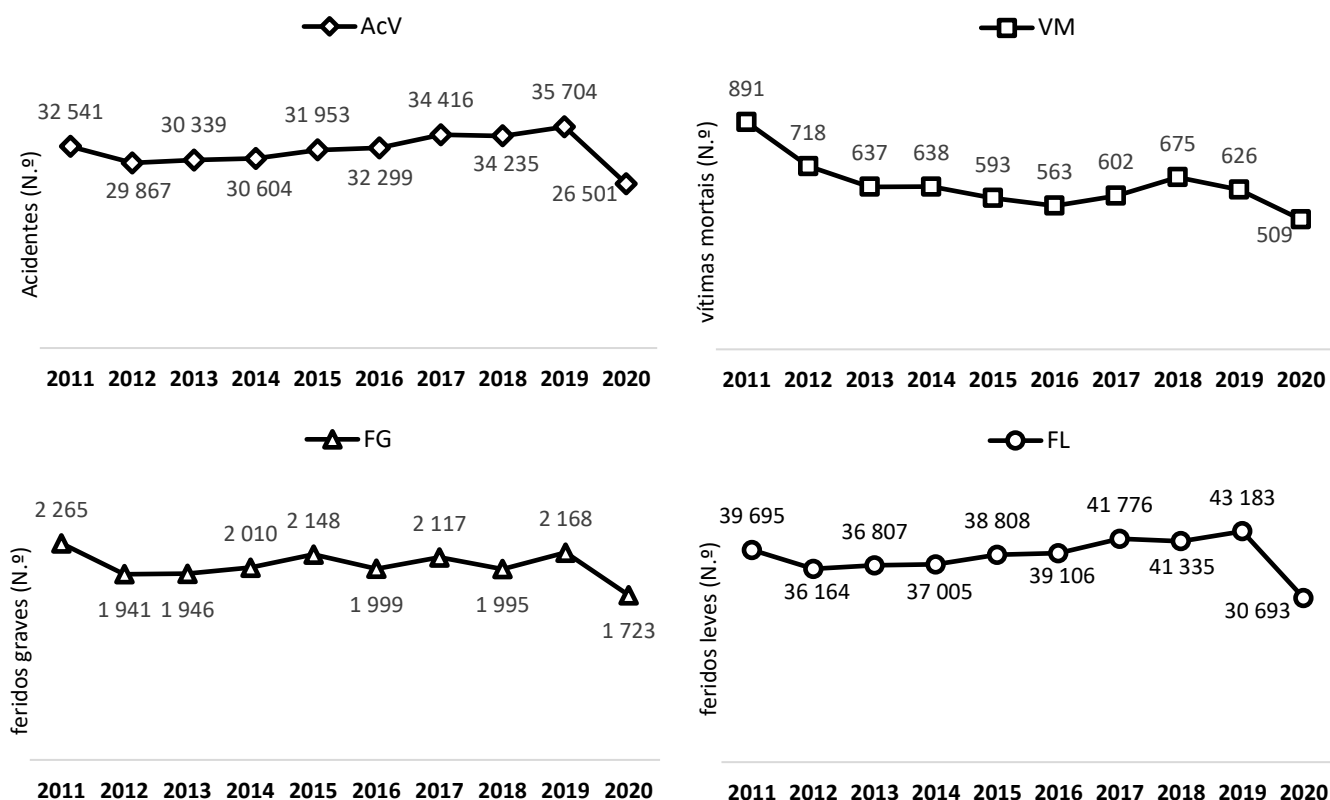
É de salientar que 2020 representou um ano atípico, sob forte influência da pandemia, com significativas reduções no Continente nomeadamente nos acidentes com vítimas (-25,8%) e no total de vítimas (-28,4%), após o ano de 2019 marcado especialmente pelas reduções de 7,3% nas vítimas mortais e de 8,8% nos acidentes com vítimas mortais.

Quadro III.3. Taxas de variação anuais na sinistralidade em Portugal Continental, 2012 a 2020

Ano	AcV	AcVM+AcFG	AcVM	Vítimas totais	VM	FG	FL
2012	-8,2%	-14,3%	-19,2%	-9,4%	-19,4%	-14,3%	-8,9%
2013	1,6%	-3,8%	-12,3%	1,5%	-11,3%	0,3%	1,8%
2014	0,9%	5,9%	3,1%	0,7%	0,2%	3,3%	0,5%
2015	4,4%	1,8%	-8,1%	4,8%	-7,1%	6,9%	4,9%
2016	1,1%	-6,7%	-4,5%	0,3%	-5,1%	-6,9%	0,8%
2017	6,6%	8,7%	9,3%	6,8%	6,9%	5,9%	6,8%
2018	-0,5%	-2,2%	8,7%	-1,1%	12,1%	-5,8%	-1,1%
2019	4,3%	2,8%	-8,8%	4,5%	-7,3%	8,7%	4,5%
2020	-25,8%	-17,9%	-15,0%	-28,4%	-18,7%	-20,5%	-28,9%

Refira-se que o aumento progressivo no número de acidentes com vítimas ao longo da maioria dos anos em análise, até 2019, teve paralelo na evolução dos feridos leves, mas não nos feridos graves nem nas vítimas mortais.

Gráfico III.1. Evolução dos acidentes com vítimas e vítimas em Portugal Continental, entre 2011 e 2020



III.1.2 Sinistralidade em Portugal e a pandemia Covid-19

No ano de 2020, a sinistralidade rodoviária foi fortemente condicionada pelas alterações verificadas na mobilidade e, conseqüentemente, na exposição ao risco de acidente e no comportamento dos utentes das vias, em resultado das medidas de confinamento tomadas para conter a pandemia do SARS Cov-2. Existiram períodos nos quais vigorou o *estado de emergência*, e onde foram estabelecidas medidas que implicaram restrições à circulação.

Atento o acima exposto, importa analisar qual o impacto destas medidas na evolução da sinistralidade em Portugal, por comparação com os períodos homólogos, nos quais não se verificaram estas restrições.

Apresenta-se, de seguida, uma breve análise da evolução da sinistralidade em 2020, considerando o ano dividido em quatro períodos distintos:

Períodos	Estado de emergência?
01 de janeiro a 18 de março	-
19 de março a 02 de maio	sim
03 de maio a 08 de novembro	-
09 de novembro a 31 de dezembro	sim

No quadro seguinte são apresentados os principais indicadores de sinistralidade observados em 2019 e 2020 para Portugal, assim como a variação de 2020 face a 2019.

Em 2020, com exceção do índice de gravidade, todos os indicadores de sinistralidade apresentaram decréscimos, por comparação com o ano anterior, em todos os períodos assinalados, independentemente de estarem ou não em vigor as restrições inerentes ao *estado de emergência*.

Quadro III.4. Sinistralidade em Portugal, por período, 2020 vs 2019

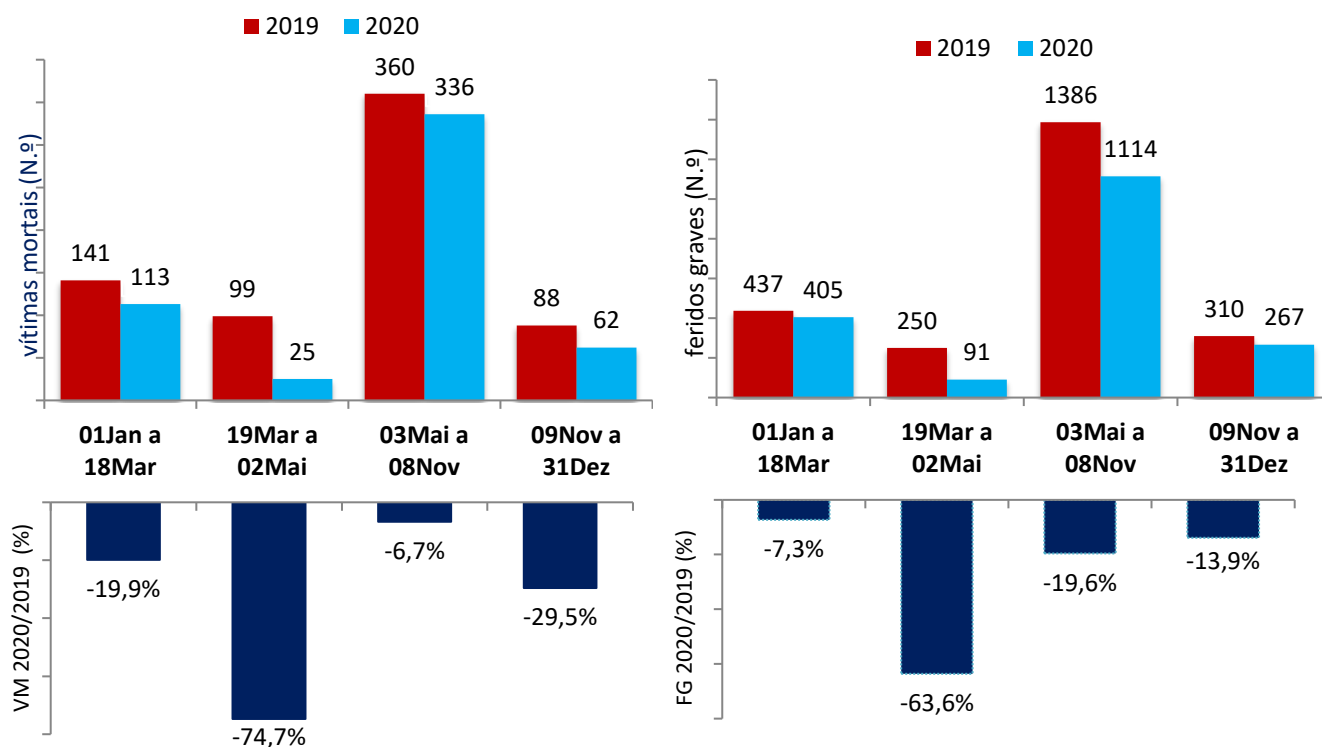
Período	AcV			VM			FG			FL			Índice de Gravidade		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
01/01 a 18/03	7166	6740	-5,9%	141	113	-19,9%	437	405	-7,3%	8559	8033	-6,1%	1,97	1,68	-14,8%
19/03 a 02/05	4246	1330	-68,7%	99	25	-74,7%	250	91	-63,6%	5173	1439	-72,2%	2,33	1,88	-19,4%
03/05 a 08/11	20387	15619	-23,4%	360	336	-6,7%	1386	1114	-19,6%	24708	17966	-27,3%	1,77	2,15	21,8%
09/11 a 31/12	5452	4036	-26,0%	88	62	-29,5%	310	267	-13,9%	6494	4620	-28,9%	1,61	1,54	-4,8%
Total	37251	27725	-25,6%	688	536	-22,1%	2383	1877	-21,2%	44934	32058	-28,7%	1,85	1,93	4,7%

As maiores variações ocorreram no período em que foi decretado o primeiro *estado de emergência* (19 março a 2 de maio) com menos 2.916 acidentes com vítimas (-68,7%), menos 74 vítimas mortais (-74,7%), menos 159 feridos graves (-63,6%) e menos 3.734 feridos leves (-72,2%). Nesse período, o índice de gravidade reduziu-se substancialmente de 2,33 para 1,88 vítimas mortais por cada 100 acidentes com vítimas.

No segundo *estado de emergência* (9 novembro a 31 de dezembro) também foram observadas reduções de destaque, nomeadamente -29,5% nas vítimas mortais e o índice de gravidade a reduzir de 1,61 para 1,54 vítimas mortais por cada 100 acidentes com vítimas.

Note-se que até 18 de março, período que antecedeu o primeiro *estado de emergência*, os principais indicadores apresentaram todos reduções em termos homólogos: menos 426 acidentes com vítimas (-5,9%), menos 28 vítimas mortais (-19,9%), menos 32 feridos graves (-7,3%) e menos 526 feridos leves (-6,1%).

Gráfico III.2. Vítimas mortais e feridos graves em Portugal, por período, 2020 vs 2019



III.1.3 Venda de Combustível Rodoviário, 2020 vs 2019

A Direção Geral da Energia e Geologia (DGEG) disponibiliza dados sobre a venda de combustíveis rodoviários, o que permite obter uma perspetiva aproximada da evolução da circulação rodoviária.

As medidas de restrição à circulação durante o ano de 2020 refletiram-se, naturalmente, em reduções de tráfego rodoviário, com impacto num nível inferior de exposição ao risco e na diminuição do consumo de combustível rodoviário (-14,6%).

Quadro III.5. Venda de combustível rodoviário em Portugal por mês, 2020 vs 2019

Tipo de Combustível	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Δ(%) 20/19
GPL Auto	-3,2%	10,8%	-25,4%	-63,0%	-45,2%	-19,4%	-18,2%	-11,8%	-13,2%	-16,9%	-19,5%	-18,3%	-20,6%
Gasolina IO98	-3,0%	4,6%	-29,0%	-53,4%	-5,2%	2,8%	0,5%	-3,3%	9,3%	7,4%	3,3%	-4,1%	-6,3%
Gasolina IO95	0,0%	7,7%	-24,5%	-58,9%	-32,8%	-19,2%	-15,9%	-13,2%	-7,8%	-12,2%	-18,2%	-20,9%	-18,3%
Gasóleo rodoviário (a)	-0,8%	5,4%	-17,2%	-46,3%	-26,7%	-13,9%	-12,6%	-10,9%	-3,6%	-10,8%	-12,2%	-15,1%	-13,9%
Total	-0,7%	5,8%	-18,7%	-48,6%	-27,5%	-14,6%	-13,0%	-11,2%	-4,2%	-10,9%	-13,0%	-16,0%	-14,6%

(a) Inclui o gasóleo simples, o gasóleo especial e biodiesel incorporado.

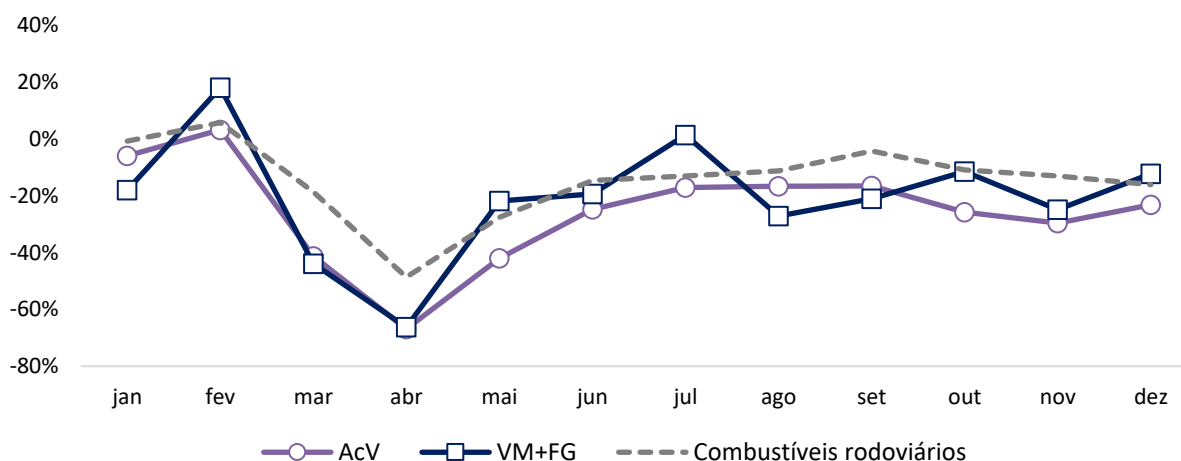
Fonte: Direção Geral da Energia e Geologia (dados de 30 de novembro de 2021)

De acordo com os dados da DGEG, verifica-se que, no período homólogo, o mês de abril apresentou a quebra mais expressiva (-48,6%).

A diminuição das vendas de combustíveis em 2020 (-14,6%) revelou-se menos significativa que as reduções verificadas nos principais indicadores de sinistralidade: menos 25,6% nos acidentes com vítimas, menos 22,1% nas vítimas mortais, menos 21,2% nos feridos graves e menos 28,7% nos feridos leves.

No gráfico seguinte apresentam-se as taxas de variação mensais de 2020 face a 2019 relativamente a vendas de combustíveis rodoviários, a acidentes com vítimas e a vítimas mortais e feridos graves. Para além de se constatar uma clara correlação entre a venda de combustível e o número de vítimas mortais e feridos graves, verifica-se-se que a redução das vendas de combustíveis foi quase sempre menor que a redução nos acidentes com vítimas, e também na redução das suas consequências, medidas pela soma das vítimas mortais com os feridos graves, com exceção dos meses de fevereiro, maio, julho e dezembro.

Gráfico III.3. Taxas de variação homóloga mensal de acidentes com vítimas, vítimas mortais + feridos graves e vendas de combustíveis rodoviários, 2020 vs 2019



III.2 Acidentes com vítimas e Vítimas

III.2.1 Sinistralidade no mês

Durante o ano de 2020 registaram-se 27.725 acidentes com vítimas em Portugal, dos quais resultaram 536 vítimas mortais, 1.877 feridos graves e 32.058 feridos leves.

O destaque vai para as reduções tanto nos acidentes com vítimas (-25,6%) como no número de vítimas em geral (-28,2%), concretamente com variações de -22,1%, -21,2% e -28,7% respetivamente para vítimas mortais, feridos graves e feridos leves.

Verificaram-se reduções no número de acidentes com vítimas e no número de vítimas em quase todos os meses.

Em particular, durante o mês de abril verificaram-se 925 acidentes com vítimas, 21 vítimas mortais e 62 feridos graves, o que representa uma redução de 66,9% no número de acidentes com vítimas em relação ao período homólogo, -70,4% nas vítimas mortais e -64,6% nos feridos graves.

O mês de março de 2020 também apresenta variações significativas quando comparado com março de 2019, registando reduções de 41,3% no número de acidentes com vítimas, de 28,3% no número de vítimas mortais e de 47,5% no número de feridos graves.

Esta redução nos indicadores de sinistralidade está, temporalmente, relacionada com o primeiro período de estado de emergência em 2020.

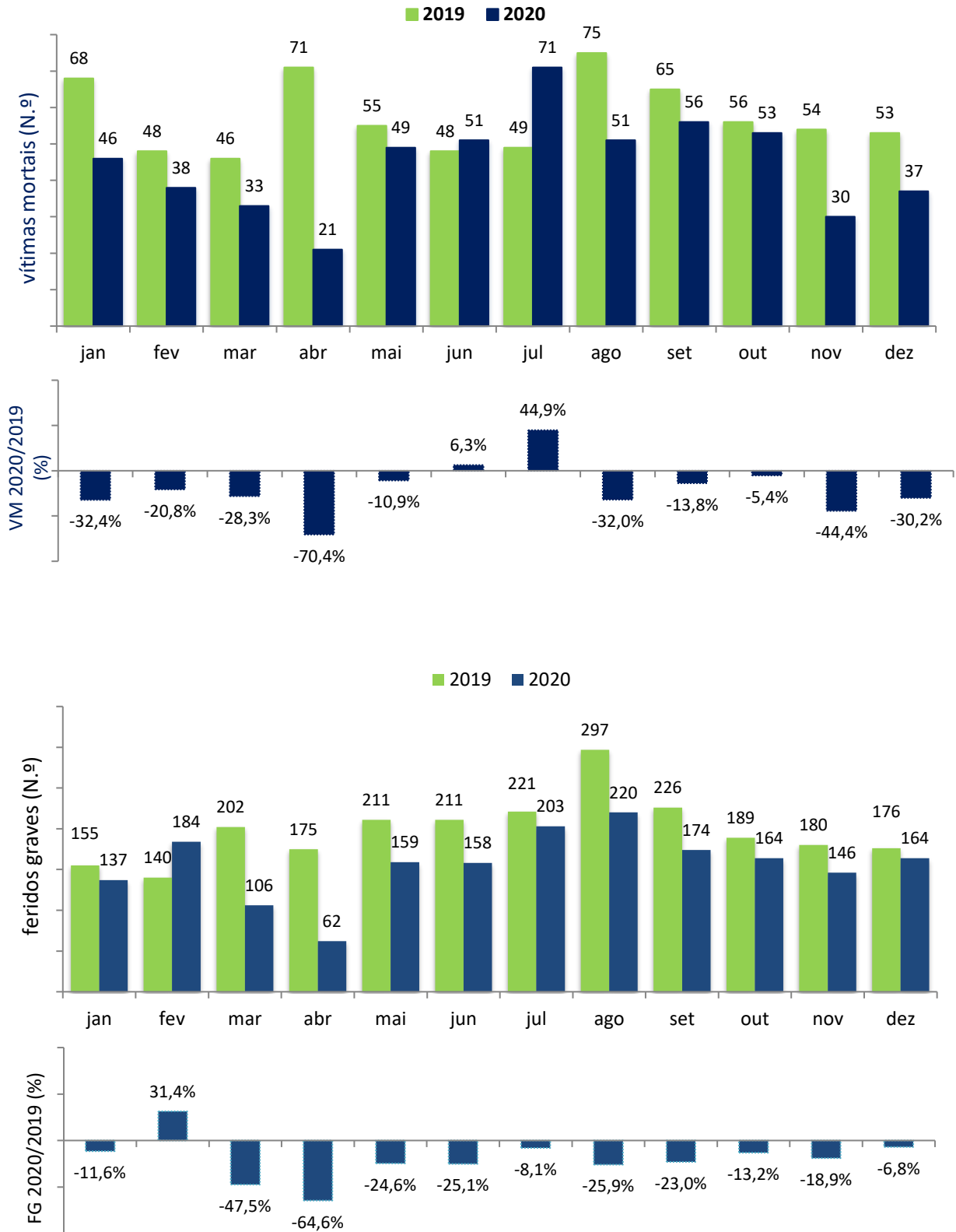
Quadro III.6. Sinistralidade em Portugal, por mês, 2020 vs 2019

Mês	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Janeiro	2 953	2 779	-5,9%	68	46	-32,4%	155	137	-11,6%	3 515	3 337	-5,1%
Fevereiro	2 470	2 551	3,3%	48	38	-20,8%	140	184	31,4%	2 937	3 057	4,1%
Março	2 998	1 759	-41,3%	46	33	-28,3%	202	106	-47,5%	3 603	2 018	-44,0%
Abril	2 791	925	-66,9%	71	21	-70,4%	175	62	-64,6%	3 429	1 000	-70,8%
Maio	3 219	1 868	-42,0%	55	49	-10,9%	211	159	-24,6%	3 850	2 056	-46,6%
Junho	2 978	2 241	-24,7%	48	51	6,3%	211	158	-25,1%	3 613	2 559	-29,2%
Julho	3 397	2 819	-17,0%	49	71	44,9%	221	203	-8,1%	4 147	3 264	-21,3%
Agosto	3 448	2 874	-16,6%	75	51	-32,0%	297	220	-25,9%	4 303	3 418	-20,6%
Setembro	3 216	2 687	-16,4%	65	56	-13,8%	226	174	-23,0%	3 887	3 139	-19,2%
Outubro	3 445	2 559	-25,7%	56	53	-5,4%	189	164	-13,2%	4 095	2 877	-29,7%
Novembro	3 203	2 255	-29,6%	54	30	-44,4%	180	146	-18,9%	3 814	2 574	-32,5%
Dezembro	3 133	2 408	-23,1%	53	37	-30,2%	176	164	-6,8%	3 741	2 759	-26,2%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%

As vítimas mortais apresentaram redução em quase todos os meses, tendo sido exceções os aumentos de 6,3% em junho e de 44,9% em julho.

Por sua vez, o mês de fevereiro distinguiu-se dos restantes, com 2.551 acidentes com vítimas, o que representa um crescimento de 3,3% no número de acidentes com vítimas quando comparado com o período homólogo de 2019.

Gráfico III.4. *Vítimas mortais e feridos graves por mês, 2020 vs 2019*



III.2.2 Sinistralidade por dia da semana

Observando a sinistralidade por dia da semana em 2020, verifica-se que a sexta-feira foi o dia da semana que registou maior concentração de acidentes com vítimas (16,2% do total), de vítimas mortais (15,9%) e de feridos leves (16,0%), sendo que foi no sábado que se identificou a maior proporção de feridos graves, com 17,4% do total.

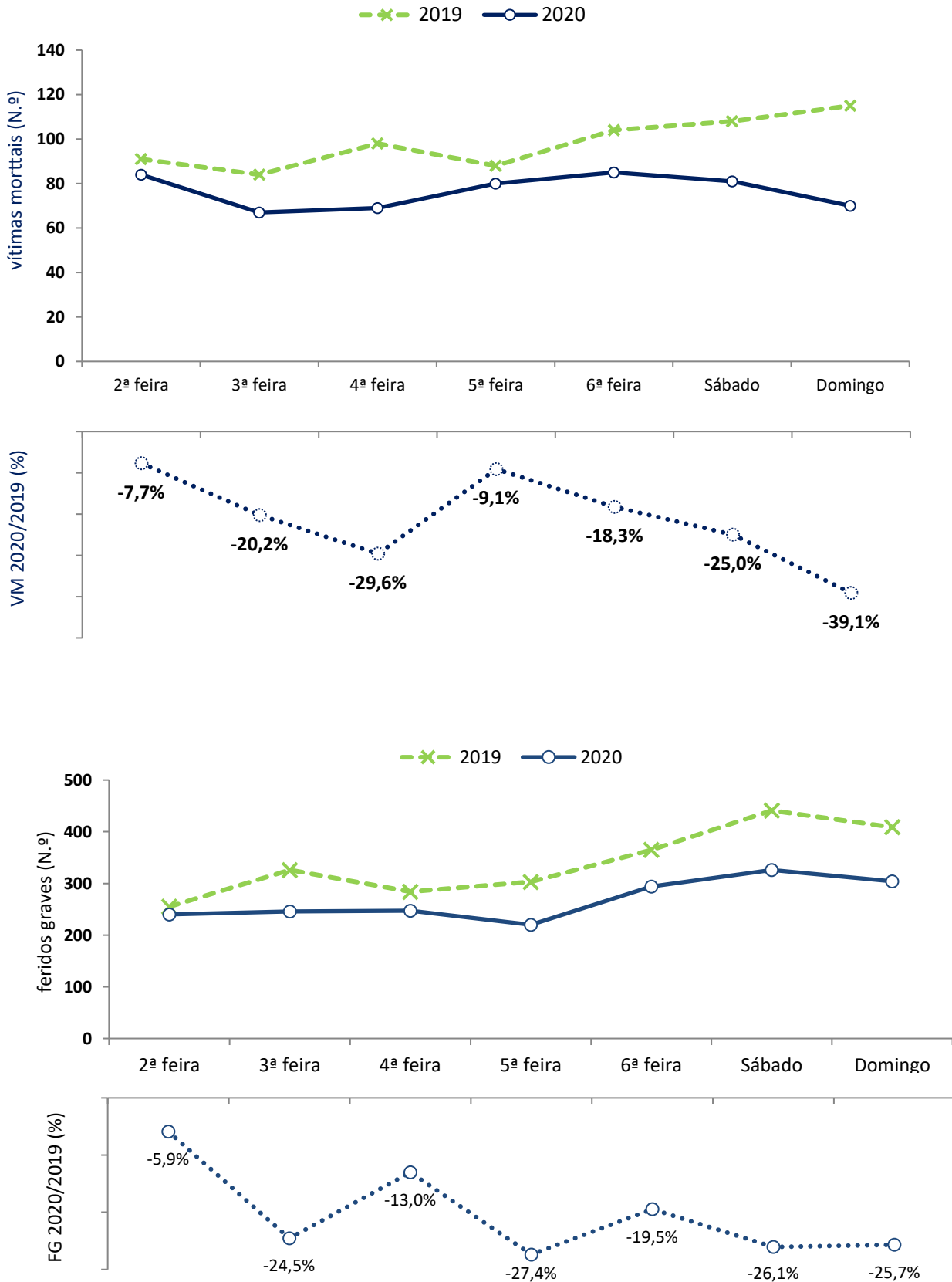
Quadro III.7. Sinistralidade em Portugal por dias da semana, 2020 vs 2019

Dia da semana	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Segunda-feira	5 279	3 966	-24,9%	91	84	-7,7%	255	240	-5,9%	6 330	4 563	-27,9%
Terça-feira	5 388	3 829	-28,9%	84	67	-20,2%	326	246	-24,5%	6 452	4 359	-32,4%
Quarta-feira	5 333	3 959	-25,8%	98	69	-29,6%	284	247	-13,0%	6 384	4 531	-29,0%
Quinta-feira	5 593	4 095	-26,8%	88	80	-9,1%	303	220	-27,4%	6 588	4 684	-28,9%
Sexta-feira	5 789	4 482	-22,6%	104	85	-18,3%	365	294	-19,5%	6 901	5 135	-25,6%
Sábado	5 274	3 920	-25,7%	108	81	-25,0%	441	326	-26,1%	6 454	4 628	-28,3%
Domingo	4 595	3 474	-24,4%	115	70	-39,1%	409	304	-25,7%	5 825	4 158	-28,6%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%

Relativamente a variações anuais, a terça-feira registou a maior redução de acidentes com vítimas e feridos leves (-28,9% e -32,4% respetivamente), mas, entre os demais dias, não se verificou diferenciação relevante.

Em relação ao número de vítimas mortais, o domingo foi o dia com a quebra mais pronunciada (-39,1%), enquanto a quinta-feira apresentou uma expressiva diminuição de feridos graves (-27,4%).

Gráfico III.5. *Vítimas mortais e feridos graves por dia da semana, 2020 vs 2019*



III.2.3 Sinistralidade por período horário

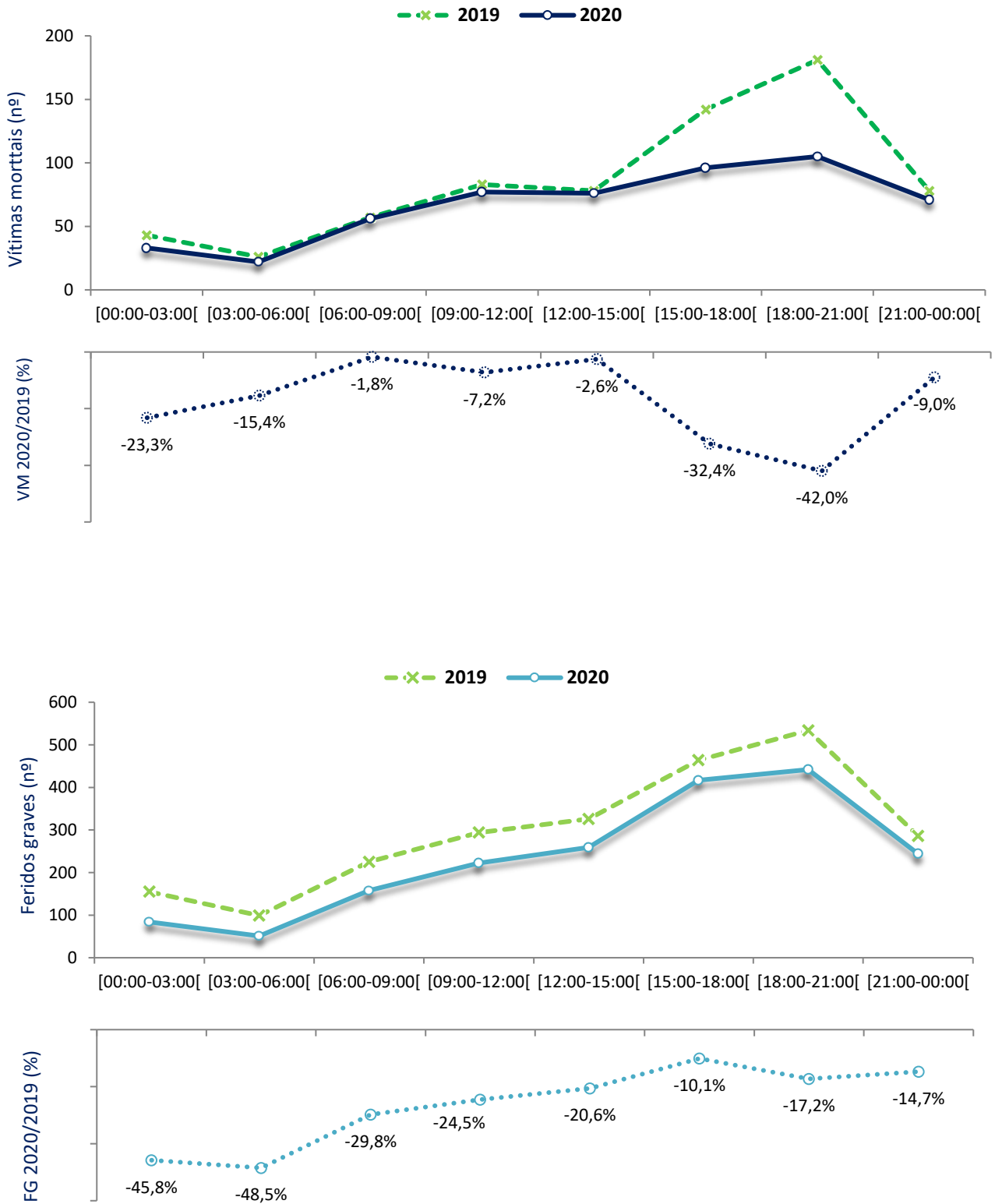
Atendendo à sinistralidade por período horário em 2020, verifica-se que 20,8% dos acidentes com vítimas ocorreram no período entre as 18h00 e as 21h00, correspondendo a 19,6% das vítimas mortais e a 23,5% dos feridos graves.

Quadro III.8. Sinistralidade em Portugal por período horário, 2020 vs 2019

Período horário	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
[00:00 – 03:00[	1 387	877	-36,8%	43	33	-23,3%	155	84	-45,8%	1 656	1 056	-36,2%
[03:00 – 06:00[	797	470	-41,0%	26	22	-15,4%	99	51	-48,5%	937	564	-39,8%
[06:00 – 09:00[	4 157	2 797	-32,7%	57	56	-1,8%	225	158	-29,8%	4 975	3 266	-34,4%
[09:00 – 12:00[	6 047	4 657	-23,0%	83	77	-7,2%	294	222	-24,5%	7 098	5 306	-25,2%
[12:00 – 15:00[	6 561	5 049	-23,0%	78	76	-2,6%	326	259	-20,6%	7 969	5 841	-26,7%
[15:00 – 18:00[	7 745	5 723	-26,1%	142	96	-32,4%	464	417	-10,1%	9 561	6 684	-30,1%
[18:00 – 21:00[	7 463	5 767	-22,7%	181	105	-42,0%	534	442	-17,2%	8 971	6 580	-26,7%
[21:00 – 00:00[	3 094	2 385	-22,9%	78	71	-9,0%	286	244	-14,7%	3 767	2 761	-26,7%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%

Comparando a sinistralidade com a do ano anterior, observa-se uma diminuição acentuada no número de vítimas mortais entre as 15h00 e as 21h00, sendo que durante a noite e a madrugada (período 00h00-06h00) registaram-se diminuições significativas no caso dos acidentes com vítimas, dos feridos graves e dos feridos leves (variações entre -48,5% e -36,2%).

Gráfico III.6. *Vítimas mortais e feridos graves por período horário, 2020 vs 2019*



III.2.4 Sinistralidade em função dos fatores atmosféricos

No que respeita às condições atmosféricas, durante o ano de 2020 o bom tempo foi a condição em que ocorreram 82,5% dos acidentes com vítimas (80,1% em 2019), tendo correspondido a 84,9% das vítimas mortais e 87,1% dos feridos graves. O segundo fator atmosférico mais relevante, a chuva, esteve presente em 16,5% dos acidentes com vítimas (18,9% no ano precedente). Todos os fatores atmosféricos apresentaram variação negativa relativamente ao ano transato no que toca a acidentes com vítimas, reflexo da significativa redução da sinistralidade, sendo de referir a diminuição de 35,3% dos casos de acidentes com chuva.

Quadro III.9. Sinistralidade em Portugal por fatores atmosféricos, 2020 vs 2019

Fatores atmosféricos	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Bom tempo	29 835	22 867	-23,4%	593	455	-23,3%	2 031	1 634	-19,5%	35 778	26 314	-26,5%
Chuva	7 055	4 565	-35,3%	88	70	-20,5%	313	217	-30,7%	8 682	5 392	-37,9%
Nevoeiro	234	207	-11,5%	3	8	166,7%	30	21	-30,0%	302	256	-15,2%
Vento	30	26	-13,3%	1	2	100,0%	3	1	-66,7%	29	24	-17,2%
Neve	8	3	-62,5%	0	0	-	0	0	-	14	6	-57,1%
Fumo	5	2	-60,0%	2	1	-50,0%	5	1	-80,0%	7	3	-57,1%
Granizo	31	10	-67,7%	1	0	-100,0%	1	1	0,0%	55	12	-78,2%
n.d.	53	45	-15,1%	0	0	-	0	2	-	67	51	-23,9%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%

n.d. – não definido

III.2.5 Sinistralidade em função da luminosidade

No que respeita às condições de luminosidade, em 2020, 71,1% dos acidentes com vítimas, 61,2% das vítimas mortais, 62,7% dos feridos graves e 70,9% dos feridos leves ocorreram durante o dia.

Durante a noite, na qual se verificaram 24,9% dos acidentes com vítimas, registaram-se 34,1% das vítimas mortais, 32,4% dos feridos graves e 25,1% dos feridos leves.

Quadro III.10. Sinistralidade em Portugal por condições de luminosidade, 2020 vs 2019

Luminosidade	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Dia	26 208	19 706	-24,8%	406	328	-19,2%	1 434	1 176	-18,0%	31 690	22 737	-28,3%
Noite	9 463	6 904	-27,0%	256	183	-28,5%	843	609	-27,8%	11 350	8 056	-29,0%
Aurora/Crepúsculo	1 559	1 110	-28,8%	26	25	-3,8%	105	92	-12,4%	1 867	1 259	-32,6%
n.d.	21	5	-76,2%	0	0	-	1	0	-100,0%	27	6	-77,8%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%

n.d. – não definido

Comparativamente a 2019, a redução do número de vítimas mortais verificou-se especialmente no período noturno (-28,5%; -73 VM), ainda que, em valor absoluto, tenha sido durante o dia que ocorreu a diminuição mais expressiva no número de vítimas mortais (-78 VM; -19,2%) na sequência de acidentes com vítimas.

III.2.6 Sinistralidade por natureza do acidente

Em 2020, as colisões representaram 50,9% do total de acidentes com vítimas e estiveram na origem de 39,2% das vítimas mortais.

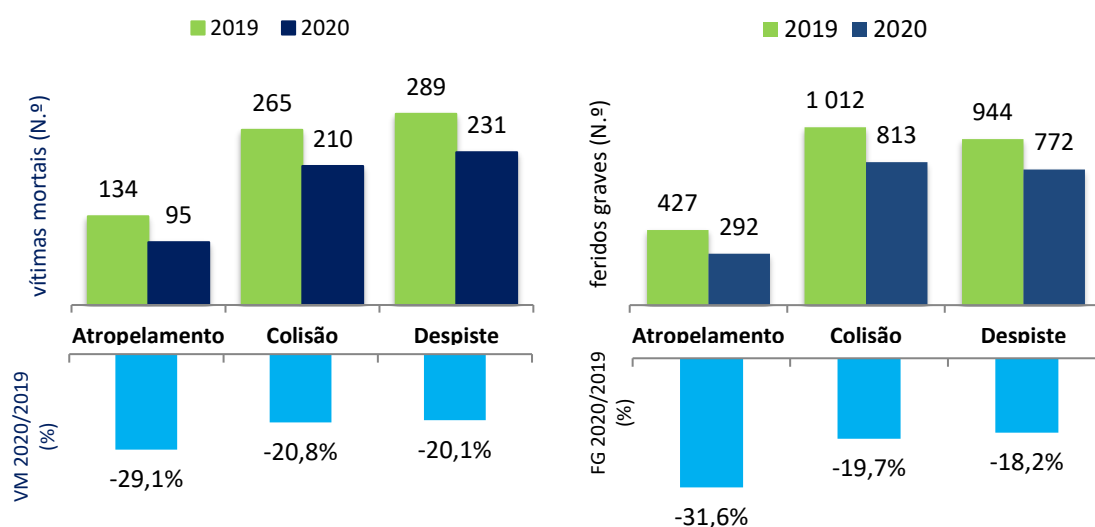
Por sua vez, os despistes, que representaram 35,8% do total de acidentes com vítimas, corresponderam a 43,1% das vítimas mortais e a 41,1% dos feridos graves. Os atropelamentos representaram 13,3% dos acidentes com vítimas, 17,7% das vítimas mortais e 15,6% dos feridos graves.

Quadro III.11. Sinistralidade em Portugal por natureza do acidente, 2020 vs 2019

Natureza	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Atropelamento	5 565	3 676	-33,9%	134	95	-29,1%	427	292	-31,6%	5 513	3 570	-35,2%
Colisão	19 518	14 118	-27,7%	265	210	-20,8%	1 012	813	-19,7%	25 880	17 827	-31,1%
Despiste	12 168	9 931	-18,4%	289	231	-20,1%	944	772	-18,2%	13 541	10 661	-21,3%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%

Em 2020 os atropelamentos registaram as maiores diminuições percentuais, por comparação com acidentes de outra natureza, com menos 33,9% nos acidentes com vítimas, menos 29,1% nas vítimas mortais e menos 31,6% nos feridos graves.

Gráfico III.7. Vítimas mortais e feridos graves por natureza do acidente, 2020 vs 2019



Observando com maior detalhe a natureza do acidente, verifica-se que as diminuições, em relação a 2019, foram transversais aos acidentes de todas as naturezas com exceção do atropelamento de animais, com um acréscimo de 19 acidentes com vítimas e 22 feridos leves resultantes de acidentes desta natureza. Por outro lado, entre as várias reduções verificadas, sobressaiu o caso dos choques em cadeia, com uma diminuição de 42,5% de acidentes com vítimas desta natureza.

Quadro III.12. Sinistralidade em Portugal por natureza detalhada do acidente, 2020 vs 2019

natureza	Natureza	AcV			VM			FG			FL		
		2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
Atropelamento	Atropelamento de peões	4 999	3 230	-35,4%	122	83	-32,0%	391	265	-32,2%	4 970	3 129	-37,0%
	Atropelamento de animais	71	90	26,8%	1	1	0,0%	0	4	-	75	97	29,3%
	Atropelamento com fuga	495	356	-28,1%	11	11	0,0%	36	23	-36,1%	468	344	-26,5%
	Total	5 565	3 676	-33,9%	134	95	-29,1%	427	292	-31,6%	5 513	3 570	-35,2%
Colisão	Colisão com fuga	631	555	-12,0%	3	5	66,7%	30	23	-23,3%	739	634	-14,2%
	Colisão com outras situações	3 269	2 184	-33,2%	33	33	0,0%	136	97	-28,7%	4 214	2 638	-37,4%
	Colisão frontal	2 834	2 109	-25,6%	110	70	-36,4%	326	283	-13,2%	4 271	3 036	-28,9%
	Colisão traseira com outro veículo em movimento	4 280	2 882	-32,7%	37	30	-18,9%	151	105	-30,5%	5 699	3 686	-35,3%
	Colisão lateral com outro veículo em movimento	6 714	5 123	-23,7%	63	52	-17,5%	298	245	-17,8%	8 460	6 190	-26,8%
	Colisão com veículo ou obstáculo na faixa de rodagem	1 067	849	-20,4%	13	17	30,8%	57	47	-17,5%	1 323	997	-24,6%
	Colisão choque em cadeia	723	416	-42,5%	6	3	-50,0%	14	13	-7,1%	1 174	646	-45,0%
Total	19 518	14 118	-27,7%	265	210	-20,8%	1 012	813	-19,7%	25 880	17 827	-31,1%	
Despiste	Despiste com dispositivo de retenção	570	419	-26,5%	1	10	900,0%	21	21	0,0%	630	449	-28,7%
	Despiste sem dispositivo de retenção	1 892	1 574	-16,8%	20	19	-5,0%	100	76	-24,0%	1 975	1 641	-16,9%
	Despiste com fuga	101	96	-5,0%	0	1	-	19	15	-21,1%	111	101	-9,0%
	Despiste simples	6 163	4 907	-20,4%	119	98	-17,6%	455	377	-17,1%	6 708	5 145	-23,3%
	Despiste com transposição do dispositivo de retenção lateral	189	166	-12,2%	13	13	0,0%	18	16	-11,1%	227	173	-23,8%
	Despiste com capotamento	2 060	1 649	-20,0%	105	58	-44,8%	225	158	-29,8%	2 554	1 944	-23,9%
	Despiste com colisão com veículo imobil. ou obstáculo	1 193	1 120	-6,1%	31	32	3,2%	106	109	2,8%	1 336	1 208	-9,6%
	Total	12 168	9 931	-18,4%	289	231	-20,1%	944	772	-18,2%	13 541	10 661	-21,3%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%	

Em termos de vítimas mortais, é de salientar a redução de 47 vítimas em despistes com capotamento, 40 vítimas em colisões frontais e 39 vítimas em atropelamentos, face ao ano precedente. Relativamente aos feridos graves, assinala-se também uma redução significativa em comparação com o período homólogo, com menos 126 por atropelamento, menos 78 por despiste simples e menos 67 por despiste com capotamento.

III.2.7 Sinistralidade por localização

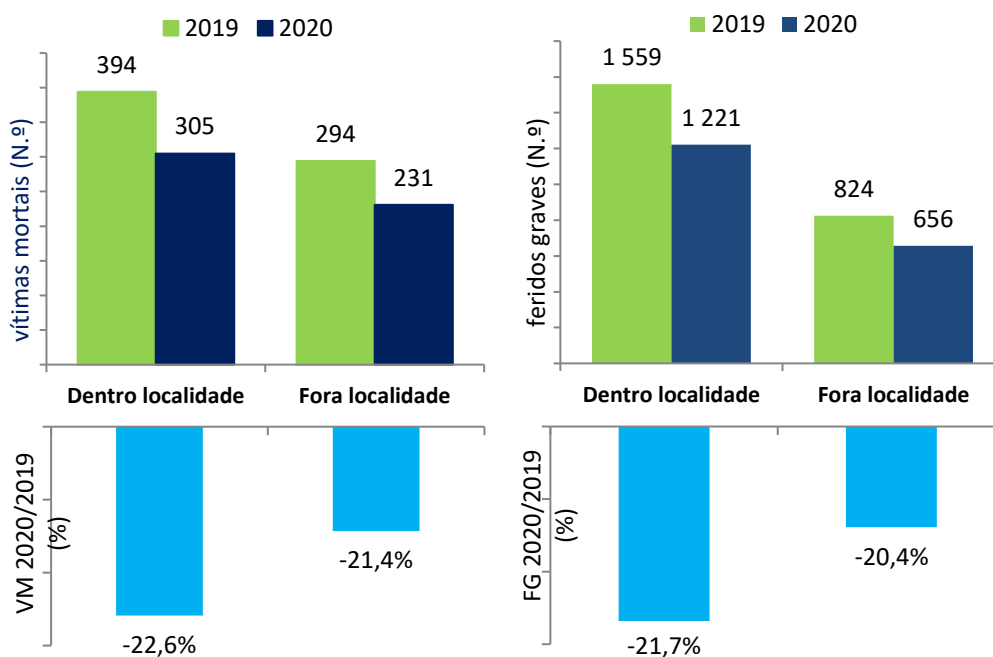
No ano de 2020, a sinistralidade dentro das localidades²⁹ de Portugal correspondeu a 79,9% (22.151) dos acidentes com vítimas, 56,9% (305) das vítimas mortais, 65,1% (1.221) dos feridos graves e 78,6% (25.210) dos feridos leves.

Quadro III.13. Sinistralidade em Portugal por localização, 2020 vs 2019

Localização	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Dentro das localidades	29 438	22 151	-24,8%	394	305	-22,6%	1 559	1 221	-21,7%	34 669	25 210	-27,3%
Fora das localidades	7 813	5 574	-28,7%	294	231	-21,4%	824	656	-20,4%	10 265	6 848	-33,3%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%

Relativamente ao ano anterior verificaram-se descidas de mais de 20% em todos os indicadores de sinistralidade em função da localização. Foi fora das localidades que os acidentes com vítimas diminuíram mais expressivamente (-28,7%) em relação a 2019; no entanto, esta diminuição no número de acidentes com vítimas não foi acompanhada por uma redução relativa no número de vítimas mortais fora das localidades (-21,4%), tendo-se verificado uma redução com importância relativa maior dentro das localidades (-22,6%).

Gráfico III.8. Vítimas mortais e feridos graves por localização, 2020 vs 2019



²⁹ Zona delimitada pelos sinais 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.

III.2.8 Sinistralidade por tipo de via

Observando a sinistralidade e vítimas por tipo de via para o ano de 2020, verifica-se que os arruamentos concentraram 64,0% dos acidentes com vítimas (65,2% em 2019), 38,1% das vítimas mortais (42,9% no ano anterior), 47,6% dos feridos graves e 62,1% dos feridos leves.

Nas estradas nacionais, onde ocorreram 18,2% dos acidentes com vítimas (17,1% em 2019), foram registados 31,7% das vítimas mortais (26,2% no ano anterior), 27,5% dos feridos graves e 19,3% dos feridos leves.

Por sua vez, nas autoestradas, com 5,1% do total de acidentes com vítimas, verificaram-se 11% das vítimas mortais de 2020, 5,4% dos feridos graves e 5,9% dos feridos leves.

Quadro III.14. Sinistralidade em Portugal por tipo de via, 2020 vs 2019

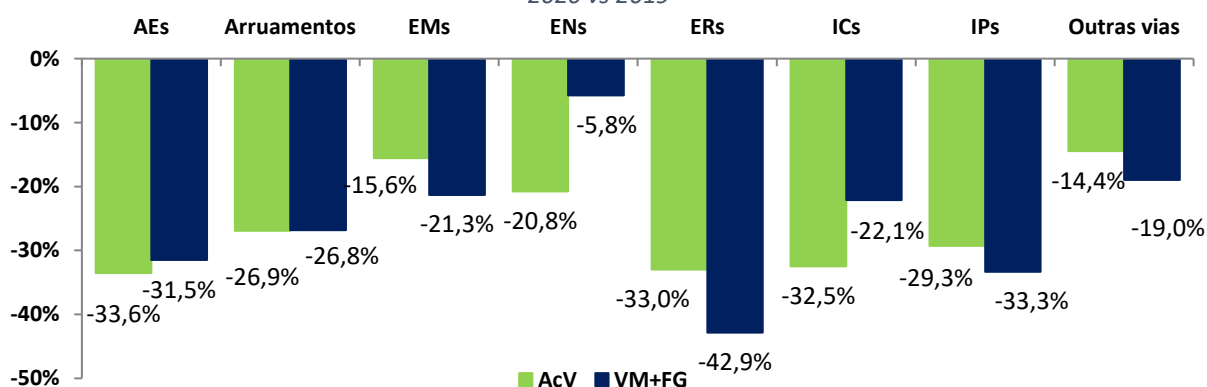
Tipo de via	AcV			VM			FG			FL			Índice de Gravidade		
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
AEs	2 146	1 426	-33,6%	67	59	-11,9%	168	102	-39,3%	3 084	1 901	-38,4%	3,12	4,14	32,5%
Arruamentos	24 298	17 751	-26,9%	295	204	-30,8%	1 204	893	-25,8%	28 157	19 899	-29,3%	1,21	1,15	-5,3%
EMs	1 335	1 127	-15,6%	40	29	-27,5%	157	126	-19,7%	1 609	1 272	-20,9%	3,00	2,57	-14,1%
ENs	6 372	5 049	-20,8%	180	170	-5,6%	549	517	-5,8%	8 241	6 184	-25,0%	2,82	3,37	19,2%
ERs	361	242	-33,0%	10	7	-30,0%	32	17	-46,9%	468	283	-39,5%	2,77	2,89	4,4%
ICs	966	652	-32,5%	31	21	-32,3%	82	67	-18,3%	1 265	835	-34,0%	3,21	3,22	0,4%
IPs	263	186	-29,3%	19	7	-63,2%	26	23	-11,5%	349	244	-30,1%	7,22	3,76	-47,9%
Outras vias*	1 510	1 292	-14,4%	46	39	-15,2%	165	132	-20,0%	1 761	1 440	-18,2%	3,05	3,02	-0,9%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%	1,85	1,93	4,7%

*Inclui acessos, estradas florestais, pontes, variantes e não definidas

A significativa redução de sinistralidade verificada em 2020 refletiu-se em todas as vias, realçando-se, no caso dos acidentes com vítimas, -33,6% nas autoestradas, -33,0% nas estradas regionais e -32,5% nos itinerários complementares. Em termos de vítimas mortais, em valores absolutos, realça-se menos 91 casos em arruamentos, face a 2019.

A sinistralidade grave reduziu-se especialmente nas estradas regionais, itinerários principais e autoestradas.

Gráfico III.9. Taxa de variação de acidentes com vítimas e vítimas mortais + feridos graves, por tipo de via, 2020 vs 2019



III.2.9 Sinistralidade por distrito

O ano de 2020 ficou marcado pela diminuição de acidentes com vítimas e de feridos leves em todos os distritos do Continente, bem como nas RA dos Açores e da Madeira. A redução de acidentes com vítimas foi menos visível em Castelo Branco (-12,3%), RA Açores (-18,0%) e Vila Real (-18,7%), mas mais acentuada em Bragança (-35,9%), Lisboa (-30,7%) e Leiria (-29,6%).

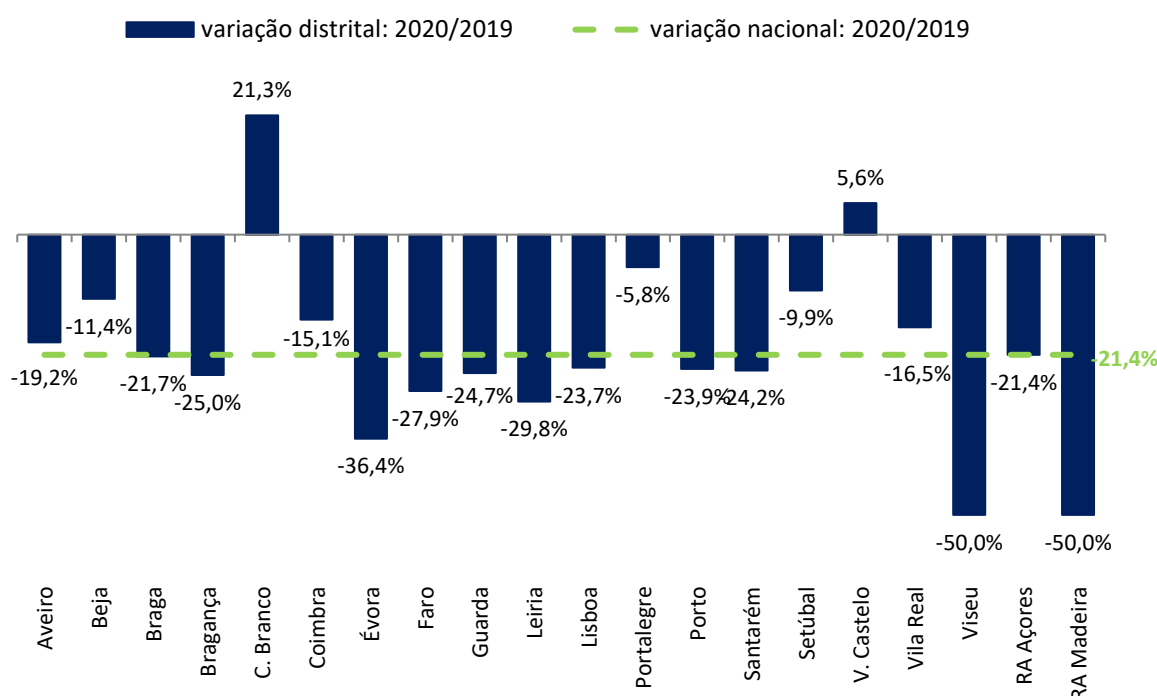
Quadro III.15. Sinistralidade em Portugal por distrito, 2020 vs 2019

Distrito	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Aveiro	2 815	2 126	-24,5%	42	28	-33,3%	135	115	-14,8%	3 362	2 465	-26,7%
Beja	468	372	-20,5%	37	20	-45,9%	68	73	7,4%	566	428	-24,4%
Braga	3 180	2 463	-22,5%	45	27	-40,0%	153	128	-16,3%	3 988	2 915	-26,9%
Bragança	412	264	-35,9%	8	5	-37,5%	48	37	-22,9%	488	293	-40,0%
C. Branco	527	462	-12,3%	14	17	21,4%	66	80	21,2%	628	491	-21,8%
Coimbra	1 624	1 236	-23,9%	40	24	-40,0%	79	77	-2,5%	1 952	1 447	-25,9%
Évora	444	328	-26,1%	17	13	-23,5%	71	43	-39,4%	545	393	-27,9%
Faro	2 154	1 540	-28,5%	44	33	-25,0%	214	153	-28,5%	2 449	1 676	-31,6%
Guarda	433	342	-21,0%	19	15	-21,1%	58	43	-25,9%	509	363	-28,7%
Leiria	1 822	1 283	-29,6%	45	34	-24,4%	123	84	-31,7%	2 132	1 482	-30,5%
Lisboa	8 232	5 704	-30,7%	76	79	3,9%	337	236	-30,0%	9 820	6 529	-33,5%
Portalegre	303	241	-20,5%	17	16	-5,9%	52	49	-5,8%	365	281	-23,0%
Porto	6 245	4 692	-24,9%	79	59	-25,3%	205	157	-23,4%	7 738	5 557	-28,2%
Santarém	1 612	1 185	-26,5%	41	44	7,3%	211	147	-30,3%	1 953	1 385	-29,1%
Setúbal	2 605	2 049	-21,3%	32	39	21,9%	159	133	-16,4%	3 183	2 379	-25,3%
V. Castelo	859	635	-26,1%	18	23	27,8%	53	52	-1,9%	1 038	743	-28,4%
Vila Real	654	532	-18,7%	14	11	-21,4%	46	42	-8,7%	863	650	-24,7%
Viseu	1 315	1 047	-20,4%	38	22	-42,1%	90	74	-17,8%	1 604	1 216	-24,2%
RA Açores	611	501	-18,0%	21	17	-19,0%	106	89	-16,0%	686	538	-21,6%
RA Madeira	936	723	-22,8%	41	10	-75,6%	109	65	-40,4%	1 065	827	-22,3%
Total	37 251	27 725	-25,6%	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%

Em relação a vítimas mortais, a tendência foi também de descida na maior parte do território, com destaque para -31 vítimas mortais na RA Madeira, -20 no Porto e -18 em Braga. Ainda assim, 5 dos distritos apresentaram aumento no número de vítimas mortais, nomeadamente Setúbal (+7) e Viana do Castelo (+5).

No que respeita a feridos graves, apenas os distritos de Castelo Branco (+14) e Beja (+5) registaram subidas, sendo que nos restantes distritos e RA se verificaram diminuições nos valores.

Gráfico III.10. Taxa de variação de vítimas mortais + feridos graves, por distrito, 2020 vs 2019



III.3 Veículos intervenientes em acidentes com vítimas

III.3.1 Veículos intervenientes em acidentes, por categoria

Durante o ano de 2020 registaram-se 44.554 veículos envolvidos em acidentes com vítimas em Portugal, refletindo um decréscimo de 26,7% face a 2019.

O decréscimo no número de veículos envolvidos em acidentes com vítimas foi ligeiramente maior que o observado no número de acidentes com vítimas, que reduziu 25,6%.

O automóvel ligeiro representou 71,5% do total dos veículos envolvidos em acidentes com vítimas (75,1% em 2019), seguindo-se as “duas rodas a motor” (motociclos e ciclomotores) com 18,5%.

verificou-se que o automóvel ligeiro assumiu representatividade no total semelhante no Continente e na RA dos (71,6% e 73,0% do total, respetivamente), ligeiramente acima da expressão que os automóveis ligeiros assumiram na RA da Madeira (65,8% do total). Esta diferença pode ser explicada por uma maior percentagem de veículos de “duas rodas a motor” envolvidos em acidentes com vítimas nesta Região Autónoma com 26,4% do total, face a 18,3% registado no Continente e 18,2% observado na RA dos Açores.

Quadro III.16. Veículos intervenientes em acidentes com vítimas em Portugal, por NUTSI e categoria, 2020 vs 2019

NUTSI e categoria de veículo	Veículos intervenientes			
	2019	2020	2020 (%)	Δ(%) 20/19
Continente	58 300	42 598	100%	-26,9%
Automóvel ligeiro	43 934	30 519	71,6%	-30,5%
Automóvel pesado	1 620	1 194	2,8%	-26,3%
Ciclomotor	2 378	1 780	4,2%	-25,1%
Motociclo cilindrada <= 125cc	4 155	3 528	8,3%	-15,1%
Motociclo cilindrada > 125cc	2 946	2 493	5,9%	-15,4%
Velocípede	2 344	2 289	5,4%	-2,3%
Quadriciclo	326	272	0,6%	-16,6%
Triciclo	47	28	0,1%	-40,4%
Veículo agrícola	212	189	0,4%	-10,8%
Outros*	338	306	0,7%	-9,5%
RA Açores	961	790	100%	-17,8%
Automóvel ligeiro	719	577	73,0%	-19,7%
Automóvel pesado	15	11	1,4%	-26,7%
Ciclomotor	78	71	9,0%	-9,0%
Motociclo cilindrada <= 125cc	56	37	4,7%	-33,9%
Motociclo cilindrada > 125cc	32	36	4,6%	12,5%
Velocípede	44	35	4,4%	-20,5%
Quadriciclo	11	9	1,1%	-18,2%
Triciclo	0	2	0,3%	-
Veículo agrícola	4	10	1,3%	150,0%
Outros*	2	2	0,3%	0,0%
RA Madeira	1 511	1 166	100%	-22,8%
Automóvel ligeiro	1 012	767	65,8%	-24,2%
Automóvel pesado	44	31	2,7%	-29,5%
Ciclomotor	50	30	2,6%	-40,0%
Motociclo cilindrada <= 125cc	240	184	15,8%	-23,3%
Motociclo cilindrada > 125cc	109	94	8,1%	-13,8%
Velocípede	43	43	3,7%	0,0%
Quadriciclo	10	7	0,6%	-30,0%
Triciclo	0	1	0,1%	-
Veículo agrícola	0	3	0,3%	-
Outros*	3	6	0,5%	100,0%
Portugal	60 772	44 554	-	-26,7%

*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

III.3.2 Veículos intervenientes em acidentes com vítimas, por categoria, segundo a natureza do acidente

Durante o ano de 2020 registaram-se 3.806 veículos envolvidos em atropelamentos, 30.043 em colisões e 10.705 em despistes, de onde resultaram vítimas (AcV).

Quadro III.17. Veículos intervenientes em acidentes com vítimas em Portugal por categoria e tipo de natureza do acidente, 2020 vs 2019

Categoria veículo e natureza		Atropelamento			Colisão			Despiste			Total de veículos		
		2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
Automóvel ligeiro	Passageiros	3 999	2 553	-36,2%	26 869	18 139	-32,5%	6 460	5 084	-21,3%	37 328	25 776	-30,9%
	Mercadorias	822	603	-26,6%	5 528	4 025	-27,2%	1 376	1 048	-23,8%	7 726	5 676	-26,5%
	Outros	35	31	-11,4%	322	211	-34,5%	94	64	-31,9%	451	306	-32,2%
	n.d.	108	56	-48,1%	39	39	0,0%	13	10	-23,1%	160	105	-34,4%
	Total	4 964	3 243	-34,7%	32 758	22 414	-31,6%	7 943	6 206	-21,9%	45 665	31 863	-30,2%
Automóvel pesado	Passageiros	104	73	-29,8%	364	219	-39,8%	26	16	-38,5%	494	308	-37,7%
	Mercadorias	50	31	-38,0%	590	452	-23,4%	131	96	-26,7%	771	579	-24,9%
	Outros	21	20	-4,8%	314	267	-15,0%	75	60	-20,0%	410	347	-15,4%
	n.d.	3	1	-66,7%	1	1	0,0%	0	0	-	4	2	-50,0%
	Total	178	125	-29,8%	1 269	939	-26,0%	232	172	-25,9%	1 679	1 236	-26,4%
Ciclomotores		73	57	-21,9%	1 399	1 003	-28,3%	1 034	821	-20,6%	2 506	1 881	-24,9%
Motociclo cilindrada ≤ 125cc		136	110	-19,1%	2 694	2 234	-17,1%	1 621	1 405	-13,3%	4 451	3 749	-15,8%
Motociclo cilindrada > 125cc		93	53	-43,0%	1 898	1 497	-21,1%	1 096	1 073	-2,1%	3 087	2 623	-15,0%
Velocípede		139	93	-33,1%	1 612	1 534	-4,8%	680	740	8,8%	2 431	2 367	-2,6%
Quadríciclo		15	12	-20,0%	125	124	-0,8%	207	152	-26,6%	347	288	-17,0%
Triciclo		10	1	-90,0%	23	16	-30,4%	14	14	0,0%	47	31	-34,0%
Veículo agrícola		10	3	-70,0%	113	104	-8,0%	93	95	2,2%	216	202	-6,5%
Outros*		123	109	-11,4%	193	178	-7,8%	27	27	0,0%	343	314	-8,5%
Total		5 741	3 806	-33,7%	42 084	30 043	-28,6%	12 947	10 705	-17,3%	60 772	44 554	-26,7%

n.d. – não definido/desconhecido

*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

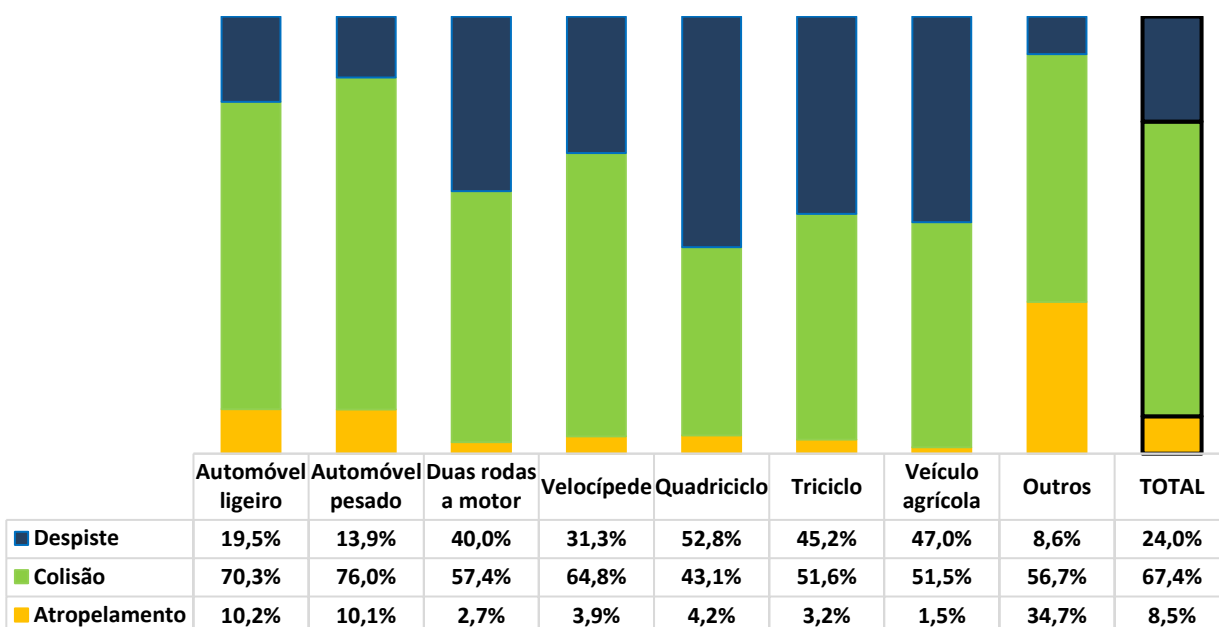
No gráfico seguinte é possível perceber de forma mais clara a distribuição dos veículos intervenientes por tipo de natureza dos acidentes com vítimas, em Portugal.

O automóvel ligeiro apresentou uma clara predominância de colisões (70,3%), sendo que 19,5% dos acidentes com vítimas foram despistes e 10,2% atropelamentos. Padrão aproximado pode ser encontrado nos veículos pesados, em que a colisão representou 76,0%, os despistes 13,9% e os atropelamentos 10,1%.

Nas “duas rodas a motor”, apesar da colisão ter sido predominante, com 57,4% dos acidentes com vítimas, os despistes evidenciaram expressão mais elevada que nos casos de ligeiros e pesados, com 40,0% dos acidentes com vítimas, sendo que os atropelamentos representaram 2,7% do total de acidentes com vítimas com estas tipologias de veículos.

Também nos velocípedes a colisão foi dominante com 64,8% do total, sendo que, tal como nas “duas rodas a motor”, a percentagem de despistes foi significativa (31,3%).

Gráfico III.11. Distribuição de veículos intervenientes em acidentes com vítimas por categoria e natureza, 2020



III.3.3 Veículos intervenientes em acidentes, por categoria, segundo a idade do veículo

Em 2020, 20,0% dos veículos intervenientes em acidentes com vítimas tinham até 4 anos de idade, assumindo uma maior expressão que em 2019 (16,5% do total). Por outro lado, veículos com 20 ou mais anos representaram 24,8% do total em 2020, percentagem ligeiramente inferior à registada no ano anterior (26,5%).

No caso dos automóveis ligeiros intervenientes em acidentes com vítimas, o escalão entre os 15 e os 19 anos de idade do veículo abrangeu 21,2% destes veículos intervenientes, enquanto os de 20 ou mais anos representaram 28,3%.

Tanto nos automóveis pesados como nos ciclomotores verifica-se expressão significativa do escalão entre os 10 e os 14 anos de idade (25,9% e 26,3%, respetivamente).

Por sua vez, nos acidentes com vítimas envolvendo motociclos, observou-se expressão significativa dos motociclos até 4 anos de idade face à totalidade dos veículos desta categoria: 47,9% dos total no caso de cilindrada até 125 cc, bem como 32,6% quando a cilindrada era superior a 125 cc.

Por fim, salienta-se que nos veículos agrícolas intervenientes em acidentes com vítimas, 39,6% tinha idade maior ou igual a 20 anos.

Quadro III.18. Veículos intervenientes em acidentes com vítimas em Portugal, por categoria e idade do veículo, 2020 vs 2019

Categoria e idade do veículo	≤ 4 anos		5 a 9 anos		10 a 14 anos		15 a 19 anos		20 a 24 anos		≥ 25 anos		n.d.		Total	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Automóvel ligeiro	6 350	5 271	6 624	4 492	8 959	6 009	9 791	6 748	9 192	6 230	4 262	2 779	487	334	45 665	31 863
Automóvel pesado	270	262	303	198	432	320	339	229	221	145	90	73	24	9	1 679	1 236
Ciclomotores	369	342	322	200	720	495	190	141	280	228	608	460	17	15	2 506	1 881
Motociclo cilindrada ≤ 125cc	1 807	1 797	1 196	898	710	474	238	176	244	198	240	178	16	28	4 451	3 749
Motociclo cilindrada > 125cc	902	855	437	323	474	413	452	410	468	355	339	253	15	14	3 087	2 623
Velocípede	186	225	46	37	40	27	6	7	14	21	5	4	2 134	2 046	2 431	2 367
Quadríciclo	41	51	60	37	133	107	85	63	26	24	2	4	0	2	347	288
Triciclo	17	13	15	6	8	8	3	0	2	3	1	1	1	0	47	31
Veículo agrícola	49	56	22	11	18	24	32	30	26	20	65	60	4	1	216	202
Outros*	46	36	9	6	2	3	2	5	5	4	2	2	277	258	343	314
Total	10 037	8 908	9 034	6 208	11 496	7 880	11 138	7 809	10 478	7 228	5 614	3 814	2 975	2 707	60 772	44 554

*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

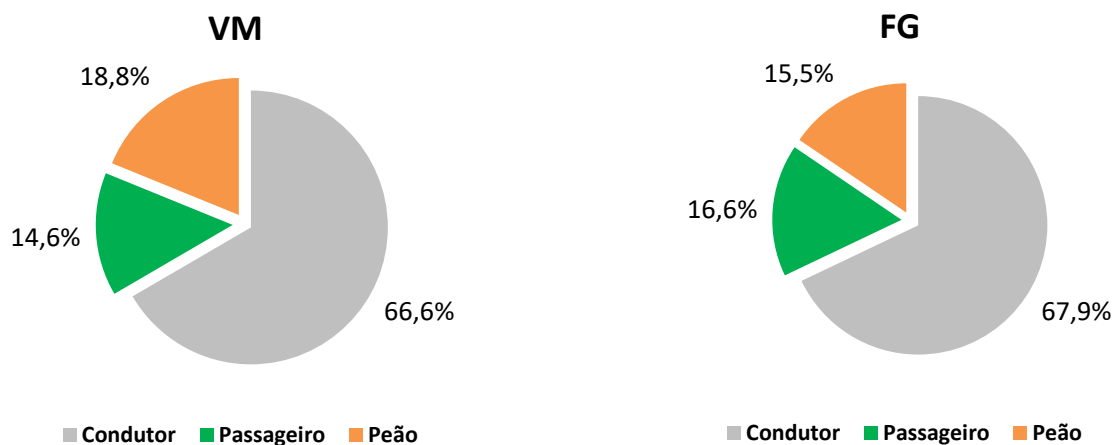
III.4 Utentes

III.4.1 Vítimas por categoria de utente

Em 2020, do total de vítimas mortais em acidentes, 66,6% eram condutores, enquanto 18,8% corresponderam a peões e 14,6% a passageiros.

Entre os feridos graves, os passageiros representaram 16,6% do total, acima da sua expressão entre as vítimas mortais, enquanto os peões corresponderam a 15,5%, com uma representatividade inferior ao apurado entre as vítimas mortais.

Gráfico III.12. Distribuição de utentes vítimas mortais e feridos graves por perfil de utente, 2020



Atendendo ao número de vítimas mortais e de feridos graves por 100 vítimas, verifica-se que os valores mais agravados se registaram nos peões, com 2,6 vítimas mortais e 7,5 feridos graves por cada 100 vítimas.

Quadro III.19. Vítimas em Portugal por categoria de utente, 2020 vs 2019

Categoria de utente	VM			FG			FL			Total de vítimas			VM/ 100 vítimas		FG/ 100 vítimas	
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	2019	2020
Condutor	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%	1,3	1,5	4,9	5,4
Passageiro	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%	1,3	1,1	3,7	4,4
Peão	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%	2,3	2,6	7,5	7,5
Total	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%	48 005	34 471	-28,2%	1,4	1,6	5,0	5,4

Considerando o perfil de vítimas mortais comparativamente com o ano anterior, assinala-se a expressiva redução de 46,2% no número de passageiros vítimas mortais, a par de uma diminuição de 27,9% no número de peões e uma descida menos significativa no número de condutores (-11,4%).

III.4.2 Vítimas por categoria de veículo

No ano de 2020, entre as categorias de veículos mais representativas, observa-se que 44,8% das vítimas mortais em acidentes seguiam em automóvel ligeiro, e 26,5% circulavam em “duas rodas a motor”. Do total de vítimas mortais, 18,8% eram peões.

Gráfico III.13. Distribuição de utentes vítimas mortais por categoria de veículo, e peões, 2020

A. ligeiro 44,8%	Peões 18,8%	Motociclo >125cc 15,7%	Motociclo <=125cc 6,0%	Ciclomotor 4,9%
			Velo cípede 3,5%	A. pesado 2,4%	Veículo agríc... 2,4%
			Outros 1,5%	

Em relação a feridos graves a situação é aproximada, observando-se expressões de 43,8% nos automóveis ligeiros e de 29,8% nas “duas rodas a motor”. Neste tipo de vítima, os velocípedes representaram 6,4% do total, acima dos ciclomotores (6,3%).

Gráfico III.14. Distribuição de utentes feridos graves por categoria de veículo, e peões, 2020

A. ligeiro 43,8%	Peões 15,5%	Motociclo >125cc 15,1%	Motociclo <=125cc 8,5%	Velo cípede 6,4%	
			Ciclomotor 6,3%	Outros 2,2%	
				Veículo agrícola 1,3%	A. pesado 1,0%

Apurando o número de vítimas mortais por 100 vítimas, verifica-se que foram os veículos agrícolas que, em 2020, apresentaram um indicador mais alto: 8,5, seguindo-se, com valor substancialmente inferior, o automóvel pesado com 3,4 vítimas mortais por 100 vítimas.

Em comparação com o ano anterior, os automóveis ligeiros registaram diminuições de 53 vítimas mortais (-18,1%) e 159 feridos graves (-16,2%). Nas “duas rodas a motor”, verificaram-se reduções de 21 vítimas mortais (-12,9%) e 155 feridos graves (-21,7%).

Também nos peões se observou um decréscimo, com menos 39 vítimas mortais (-27,9%) e 159 feridos graves (-35,3%).

O automóvel ligeiro reforçou a sua predominância em 2020 (+2,2 p.p.) em termos de vítimas mortais, tendo também os veículos de “duas rodas a motor” verificado aumento na sua expressão (+2,8 p.p.) no que respeita a vítimas mortais em 2020. Os veículos pesados viram a sua representatividade reduzir de 5,4% em 2019 para 2,4% em 2020, em termos de vítimas mortais associadas (cujo número diminuiu 64,9%).

Quadro III.20. Vítimas em Portugal por categoria de veículo, 2020 vs 2019

Categoria de veículo e peões	VM			FG			FL			Total de vítimas			VM/ 100 vítimas		FG/ 100 vítimas	
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	2019	2020
Peões	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%	2,3	2,6	7,5	7,5
Automóvel ligeiro	293	240	-18,1%	981	822	-16,2%	26 734	17 830	-33,3%	28 008	18 892	-32,5%	1,0	1,3	3,5	4,4
Automóvel pesado	37	13	-64,9%	45	19	-57,8%	600	354	-41,0%	682	386	-43,4%	5,4	3,4	6,6	4,9
Ciclomotor	36	26	-27,8%	158	118	-25,3%	2 391	1 799	-24,8%	2 585	1 943	-24,8%	1,4	1,3	6,1	6,1
Motociclo <= 125cc	37	32	-13,5%	215	159	-26,0%	4 330	3 639	-16,0%	4 582	3 830	-16,4%	0,8	0,8	4,7	4,2
Motociclo > 125cc	90	84	-6,7%	342	283	-17,3%	2 790	2 354	-15,6%	3 222	2 721	-15,5%	2,8	3,1	10,6	10,4
Velocípede	27	19	-29,6%	121	120	-0,8%	2 172	2 160	-0,6%	2 320	2 299	-0,9%	1,2	0,8	5,2	5,2
Quadríciclo	12	7	-41,7%	40	30	-25,0%	319	255	-20,1%	371	292	-21,3%	3,2	2,4	10,8	10,3
Triciclo	0	1	-	1	4	300,0%	45	25	-44,4%	46	30	-34,8%	0,0	3,3	2,2	13,3
Veículo agrícola	15	13	-13,3%	25	24	-4,0%	105	116	10,5%	145	153	5,5%	10,3	8,5	17,2	15,7
Outros*	1	0	-100,0%	5	7	40,0%	57	42	-26,3%	63	49	-22,2%	1,6	0,0	7,9	14,3
Total	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%	48 005	34 471	-28,2%	1,4	1,6	5,0	5,4

*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

Tendo por base as vítimas mortais, e considerando os veículos dos quais eram utentes, ou, em alternativa, a sua condição de peões, é possível identificar o principal veículo também envolvido em cada acidente, conforme se apresenta no quadro-matriz seguinte.

Do total de vítimas mortais, 19,4% eram utentes de veículos ligeiros de passageiros em acidentes sem envolvimento de outro veículo, enquanto 9,5% decorreram de colisões entre ligeiros de passageiros.

Ainda tendo por base o total global de vítimas mortais, assinala-se, no que respeita a vítimas mortais utentes de motociclos, 7,8% em colisão com ligeiros de passageiros, 2,8% em colisão com ligeiros de mercadorias e 10,1% sem outro veículo envolvido.

Considerando as vítimas mortais com perfil de peão (101), os acidentes decorreram principalmente com o envolvimento de veículos ligeiros de passageiros (8,0% do total de vítimas mortais), ligeiros de mercadorias (5,0%) e pesados de mercadorias (2,6%).

Quadro III.21. Vítimas mortais em Portugal por veículo, segundo o principal outro veículo no acidente, 2020

Principal outro veículo no acidente	Automóvel ligeiro de passageiros	Automóvel ligeiro de mercadorias	Automóvel pesado de passageiros	Automóvel pesado de mercadorias	Velocípede	Ciclomotor	Motociclo	Veículo agrícola	Outros*	Desconhecido	Nenhum	Total
Aut. ligeiro de passageiros	51	13	3	21	0	0	0	3	3	0	104	198
Aut. ligeiro de mercadorias	9	3	0	3	0	0	0	0	1	0	25	41
Aut. pesado de passageiros	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Aut. pesado de mercadorias	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	7	9
Velocípede	4	6	0	2	0	0	0	0	0	0	7	19
Ciclomotor	6	1	0	2	0	0	0	0	1	0	16	26
Motociclo	42	15	0	4	0	0	0	0	1	0	54	116
Veículo agrícola	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9	13
Outros*	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	6	12
Peões	43	27	4	14	0	0	3	1	6	3	-	101
Total	163	66	7	50	0	0	3	4	12	3	228	536

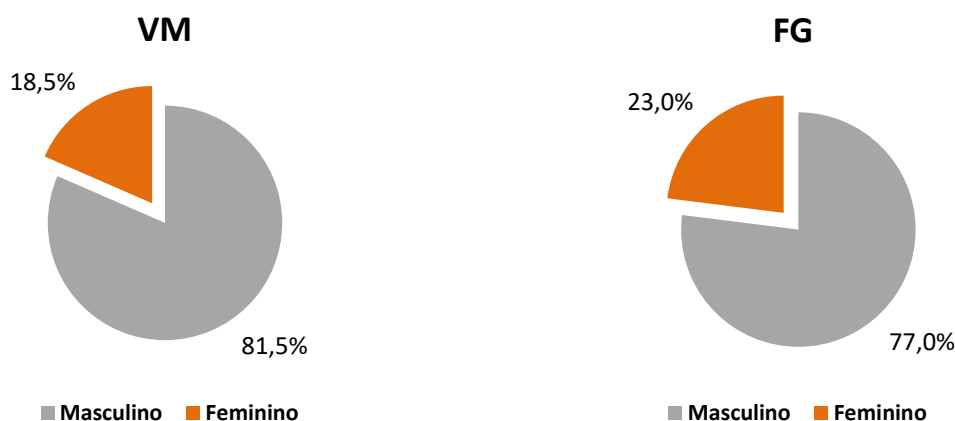
*Inclui veículos de tração animal, sobre carris, especiais, ligeiros e pesados sem especificação adicional, máquinas industriais e ainda não definidos

III.4.3 Vítimas por sexo

Em 2020, das 536 vítimas mortais totais, 81,5% eram do sexo masculino e 18,5% do sexo feminino, enquanto que, relativamente aos feridos graves, 77,0% pertenciam ao sexo masculino e os remanescentes 23,0% ao sexo feminino.

Nos feridos leves verificaram-se valores mais próximos entre ambos os sexos, mas ainda assim com predominância do sexo masculino, com 62,3%.

Gráfico III.15. Repartição de utentes vítimas mortais e feridos graves, por sexo, 2020



Relativamente ao ano anterior, registaram-se decréscimos mais pronunciados no sexo feminino (-37,2% no total de vítimas) face ao masculino (-21,7%). No caso das vítimas mortais, a disparidade na evolução foi ainda superior: menos 45,6% e menos 13,5%, respetivamente.

Quadro III.22. Vítimas em Portugal por sexo, 2020 vs 2019

Sexo	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Masculino	505	437	-13,5%	1 775	1 445	-18,6%	25 642	19 975	-22,1%	27 922	21 857	-21,7%
Feminino	182	99	-45,6%	604	432	-28,5%	19 276	12 076	-37,4%	20 062	12 607	-37,2%
n.d.	1	0	-100,0%	4	0	-100,0%	16	7	-56,3%	21	7	-66,7%
Total	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%	48 005	34 471	-28,2%

n.d. – não definido

III.4.4 Vítimas por grupo etário

Em 2020, foi no grupo etário de 75 e mais anos que se registou o maior número de vítimas mortais, 83 VM, o que representa 15,5% do total. As 145 vítimas mortais com 65 e mais anos corresponderam a mais de ¼ do total (27,1%). Ainda considerando este perfil de vítima, é de referir a expressão de 9,7% do grupo etário 25-29 anos.

Relativamente aos números de feridos graves e de feridos leves, entre os 20 e 24 anos que se registou o maior número de vítimas com 215 e 3716, respetivamente, o que representa 11,5% e 11,6% do total.

Quadro III.23. Vítimas em Portugal por grupo etário, 2020 vs 2019

Grupo etário	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
<=14	15	10	-33,3%	91	69	-24,2%	2 435	1 452	-40,4%	2 541	1 531	-39,7%
15-19	24	23	-4,2%	133	117	-12,0%	3 336	2 368	-29,0%	3 493	2 508	-28,2%
20-24	58	33	-43,1%	219	215	-1,8%	5 039	3 716	-26,3%	5 316	3 964	-25,4%
25-29	46	52	13,0%	218	190	-12,8%	4 156	3 163	-23,9%	4 420	3 405	-23,0%
30-34	38	36	-5,3%	192	140	-27,1%	3 616	2 570	-28,9%	3 846	2 746	-28,6%
35-39	47	32	-31,9%	199	162	-18,6%	3 389	2 434	-28,2%	3 635	2 628	-27,7%
40-44	42	38	-9,5%	219	155	-29,2%	3 718	2 718	-26,9%	3 979	2 911	-26,8%
45-49	54	46	-14,8%	161	155	-3,7%	3 479	2 704	-22,3%	3 694	2 905	-21,4%
50-54	37	36	-2,7%	163	136	-16,6%	3 148	2 269	-27,9%	3 348	2 441	-27,1%
55-59	35	37	5,7%	151	117	-22,5%	3 049	2 159	-29,2%	3 235	2 313	-28,5%
60-64	47	47	0,0%	145	106	-26,9%	2 506	1 787	-28,7%	2 698	1 940	-28,1%
65-69	60	33	-45,0%	147	90	-38,8%	1 999	1 421	-28,9%	2 206	1 544	-30,0%
70-74	59	29	-50,8%	122	76	-37,7%	1 816	1 208	-33,5%	1 997	1 313	-34,3%
>=75	125	83	-33,6%	217	149	-31,3%	3 207	2 083	-35,0%	3 549	2 315	-34,8%
n.d.	1	1	0,0%	6	0	-100,0%	41	6	-85,4%	48	7	-85,4%
Total	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%	48 005	34 471	-28,2%

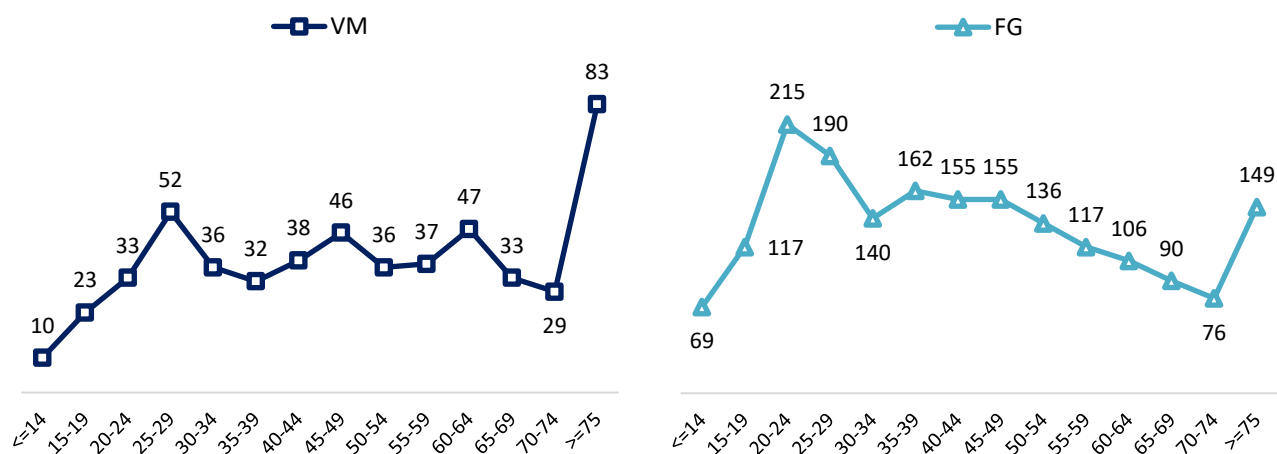
n.d. – não definido

As maiores reduções no total de vítimas ocorreram nos extremos da distribuição por escalões etários, tanto inferior, até 14 anos (-39,7%), como superior, nos escalões 70-74 anos (-34,3%) e 75 e mais (-34,8%).

Nas vítimas mortais, houve reduções principalmente nos escalões 65-69 anos (-45,0%) e 70-74 anos (-50,8%).

Já nos feridos graves, foi nos grupos etários mais avançados que ocorreram as maiores reduções, -38,8% no escalão 65-69 anos, -37,7% no de 70-74 anos e -31,3% com 75 e mais anos.

Gráfico III.16. Vítimas mortais e feridos graves, por grupo etário, 2020



III.4.5 Vítimas mortais por grupo etário e população

Apresenta-se de seguida o rácio de vítimas mortais por milhão de habitantes em Portugal, segundo o grupo etário.

Quadro III.24. Vítimas mortais em Portugal por milhão de habitantes, segundo o grupo etário, 2020

Grupo etário	População (2020)*	VM	VM/milhão habitantes de Portugal
<=14	1 382 628	10	7,2
15-19	536 441	23	42,9
20-24	563 793	33	58,5
25-29	547 593	52	95,0
30-34	566 252	36	63,6
35-39	650 225	32	49,2
40-44	764 673	38	49,7
45-49	802 818	46	57,3
50-54	745 021	36	48,3
55-59	742 729	37	49,8
60-64	686 431	47	68,5
65-69	627 841	33	52,6
70-74	556 272	29	52,1
>=75	1 125 535	83	73,7
Total	10 298 252	536³⁰	Média: 52,0

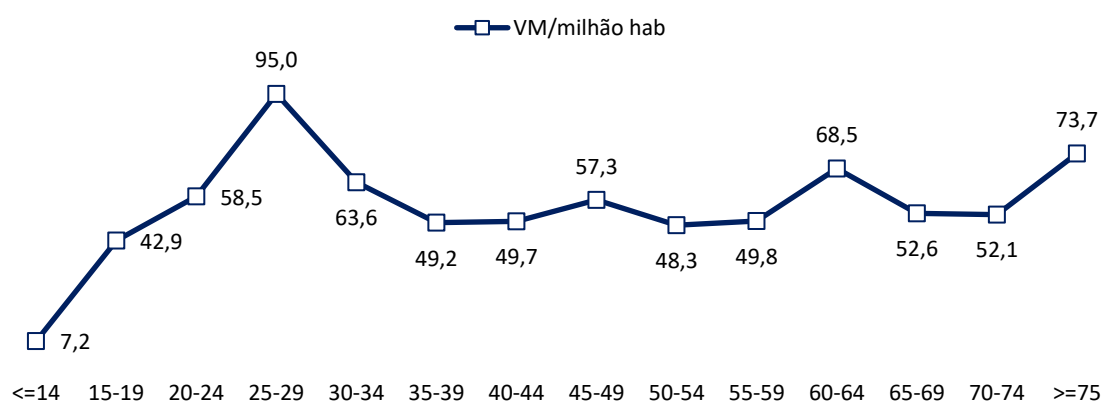
*Fonte: INE

³⁰ Inclui 1 VM sem idade conhecida

É de salientar o menor número de vítimas mortais por milhão de habitantes no grupo etário até 14 anos (7,2), comparativamente com os demais, verificando-se o valor máximo de 95,0 nas vítimas entre 25 e 29 anos, um outro valor também elevado (68,5) nas idades compreendidas entre 60 e 64, e um resultado ainda mais significativo nas vítimas mortais com 75 e mais anos (73,7).

Registou-se em 2020 uma média de 52,0 vítimas mortais por cada milhão de habitantes em Portugal. Este valor situou-se 22,1% abaixo do registo de 2019, tendo ainda refletido uma diminuição de 23,6% face a 2018.

Gráfico III.17. *Vítimas mortais por milhão de habitantes e grupo etário, 2020*



III.5 Peões

III.5.1 Peões vítimas

Durante o ano de 2020 registaram-se 3.876 peões vítimas de acidentes de viação em Portugal, dos quais 101 foram vítimas mortais, 291 feridos graves e 3.484 feridos leves.

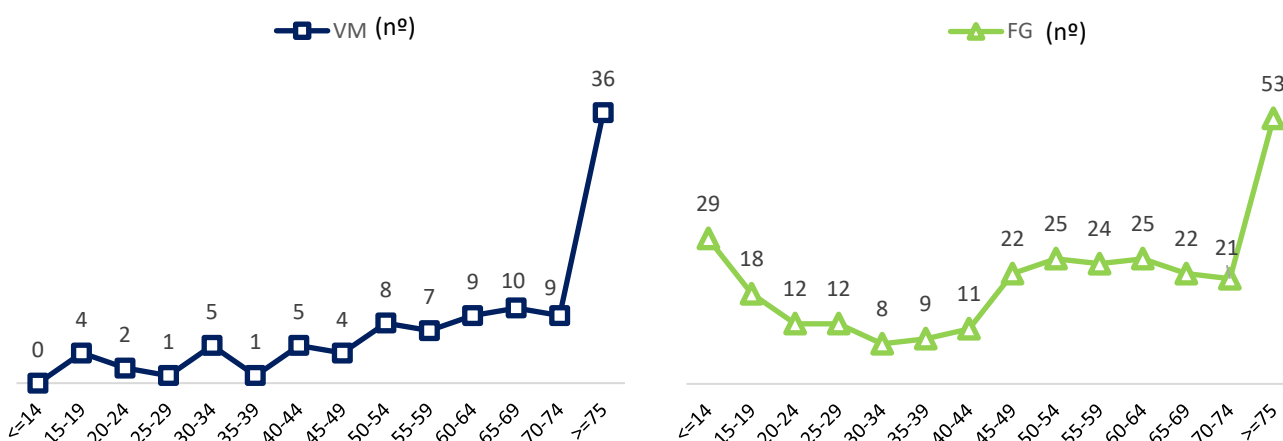
Neste ano, os 101 peões vítimas mortais representaram 18,8% do total, superando a expressão dos passageiros (14,6%). Em 2019, os peões vítimas mortais tinham correspondido a 20,3% das vítimas totais.

No ano de 2020, a sinistralidade dentro das localidades esteve na origem de 81,2% dos peões vítimas mortais, de 92,8% dos peões feridos graves e de 97,8% dos peões feridos leves.

Os peões vítimas foram maioritariamente do sexo feminino (53,2%), em resultado de uma expressão de 54,7% nos feridos leves. Contudo, o sexo masculino esteve na origem de 61,4% dos peões vítimas mortais e de 59,8% dos feridos graves.

Os peões vítimas mortais tenderam a aumentar em função da idade a partir dos 35 anos, atingido um total de 36 com idade igual ou superior a 75 anos. Nos peões feridos graves, os números aumentaram a partir dos 30 anos de idade, ainda que com ligeira diminuição a partir de 65 anos mas igualmente com número expressivo (53) nas idades de 75 e mais anos.

Gráfico III.18. Peões vítimas mortais e feridos graves, por grupos etários, 2020



Em 2020 o número de peões vítimas apresentou decréscimos em quase todos os indicadores de sinistralidade rodoviária, em comparação com o ano anterior. Deste modo, no total em Portugal, as taxas de variação foram de -27,9% para vítimas mortais, -35,3% para feridos graves e -35,4% nos feridos leves.

Quadro III.25. Peões vítimas em Portugal por regiões NUTS I, 2020 vs 2019

NUTS I	VM			FG			FL			Total de peões vítimas		
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
Continente	134	93	-30,6%	409	263	-35,7%	5 180	3 355	-35,2%	5 723	3 711	-35,2%
RA Açores	5	5	0,0%	24	11	-54,2%	77	40	-48,1%	106	56	-47,2%
RA Madeira	1	3	200,0%	17	17	0,0%	134	89	-33,6%	152	109	-28,3%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

III.5.2 Evolução dos peões vítimas

Observando a evolução dos peões vítimas em Portugal, de 2017 a 2020, foi possível identificar reduções de 24,6% nas vítimas mortais, de 32,8% nos feridos graves e de 34,6% nos feridos leves.

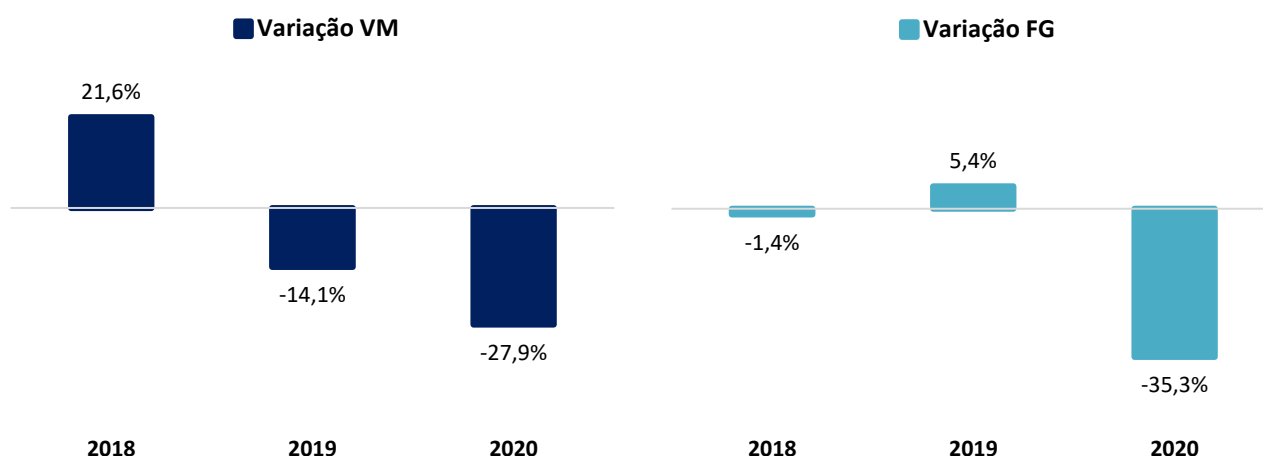
Note-se que os peões constituem o tipo de utente que maioritariamente apresentou as mais expressivas reduções em termos de vítimas mortais e de feridos graves, entre os anos assinalados.

Quadro III.26. Evolução peões vítimas em Portugal, 2017 a 2020

Ano	VM	FG	FL	Total de peões vítimas
2017	134	433	5 325	5 892
2018	163	427	5 311	5 901
2019	140	450	5 391	5 981
2020	101	291	3 484	3 876

No gráfico seguinte é possível verificar as taxas de variação anuais neste período. Nos peões vítimas mortais, partindo de um aumento de 21,6% em 2018, seguiram-se reduções de 14,1% em 2019 e de 27,9% em 2020. Nos feridos graves a redução concentrou-se principalmente em 2020 (-35,3%).

Gráfico III.19. Taxas de variação anual dos peões vítimas mortais e feridos graves, 2018 a 2020



III.6 Passageiros

III.6.1 Passageiros vítimas

Durante o ano de 2020 registaram-se 7.025 passageiros vítimas em Portugal, dos quais 78 foram vítimas mortais, 311 feridos graves e 6.636 feridos leves.

Quadro III.27. Passageiros vítimas em Portugal, por NUTS I, 2020 vs 2019

NUTS I	VM			FG			FL			Total de passageiros vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Continente	109	72	-33,9%	368	296	-19,6%	10 249	6 324	-38,3%	10 726	6 692	-37,6%
RA Açores	6	4	-33,3%	23	7	-69,6%	180	131	-27,2%	209	142	-32,1%
RA Madeira	30	2	-93,3%	27	8	-70,4%	238	181	-23,9%	295	191	-35,3%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

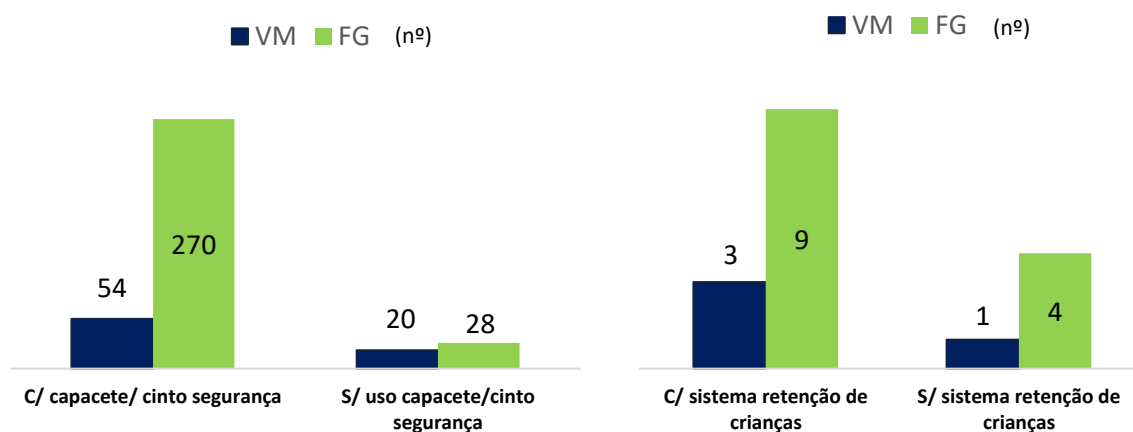
O número de passageiros vítimas apresentou decréscimos em todos os indicadores de sinistralidade e nas 3 regiões NUTS I, em linha com o decréscimo geral de sinistralidade.

Em 2020, relativamente aos passageiros vítimas, os despistes representaram 56,4% das vítimas mortais, 51,1% dos feridos graves e 32,3% dos feridos leves. Do total de passageiros feridos leves, 67,3% resultou de colisões.

Ao contrário dos peões, foi fora das localidades que a sinistralidade mais afetou os passageiros, tendo correspondido a 52,6% das vítimas mortais, a 53,7% dos feridos graves e a 30,2% dos feridos leves.

Em termos de uso de equipamento de segurança, constatou-se o uso de capacete/cinto de segurança em 90,6% dos passageiros feridos graves, mas apenas em 73,0% das vítimas mortais.

Gráfico III.20. Passageiros vítimas mortais e feridos graves, segundo o uso de acessório de segurança, 2020



III.6.2 Evolução dos passageiros vítimas

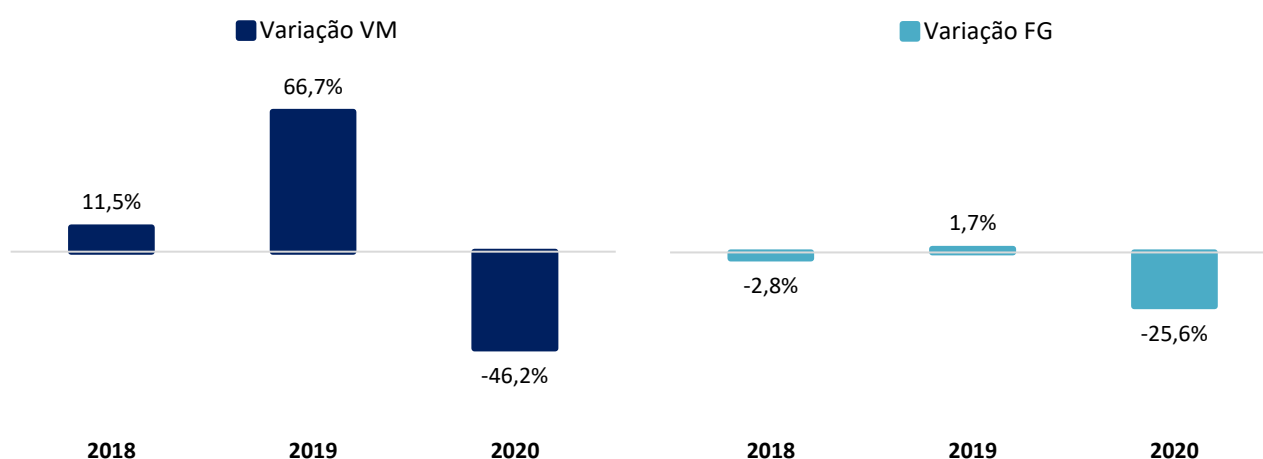
Observado a evolução dos passageiros vítimas em Portugal, de 2017 a 2020, verificou-se grande variabilidade no número de vítimas mortais, não obstante estes dois anos terem registado o mesmo número. Identificaram-se ainda reduções de 26,5% nos feridos graves e de 37,3% nos feridos leves em 2020 face a 2017.

Quadro III.28. Evolução de passageiros vítimas em Portugal, 2017 a 2020

Ano	VM	FG	FL	Total de passageiros vítimas
2017	78	423	10 580	11 081
2018	87	411	10 505	11 003
2019	145	418	10 667	11 230
2020	78	311	6 636	7 025

No gráfico seguinte é possível verificar as taxas de variação anuais neste período. Nos passageiros vítimas mortais, registou-se um expressivo aumento de 66,7% em 2019 (em parte decorrente de um acidente com veículo de transporte coletivo), seguido de uma redução de 46,2% em 2020. Nos passageiros feridos graves, houve um ligeiro aumento em 2019 (+1,7%) seguido de uma significativa redução de 25,6% em 2020.

Gráfico III.21. Taxas de variação anual de passageiros vítimas mortais e feridos graves, 2018 a 2020



III.7 Condutores

III.7.1 Condutores vítimas

Durante o ano de 2020 registaram-se 23.570 condutores vítimas em Portugal, dos quais 357 foram vítimas mortais, 1.275 feridos graves e 21.938 feridos leves.

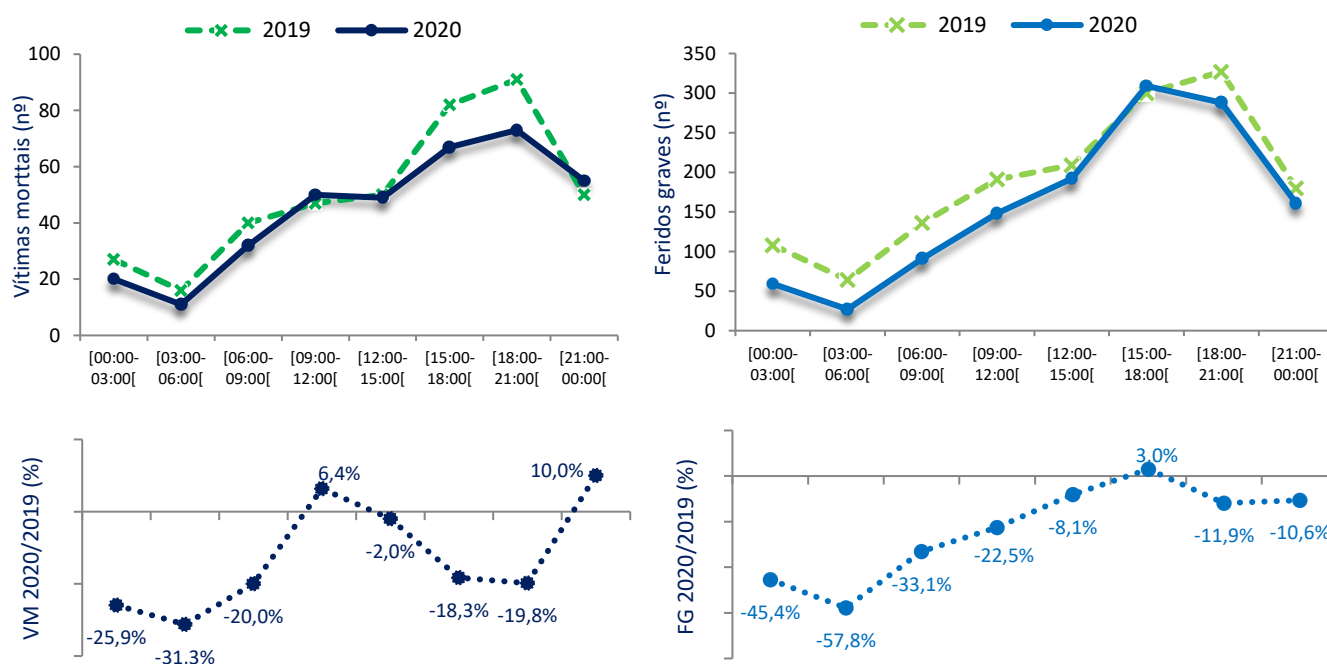
Quadro III.29. Condutores vítimas em Portugal por região NUTS I, 2020 vs 2019

NUTS I	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Continente	383	344	-10,2%	1 391	1 164	-16,3%	27 754	21 014	-24,3%	29 528	22 522	-23,7%
RA Açores	10	8	-20,0%	59	71	20,3%	429	367	-14,5%	498	446	-10,4%
RA Madeira	10	5	-50,0%	65	40	-38,5%	693	557	-19,6%	768	602	-21,6%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

O período horário com maior concentração de vítimas mortais foi o das 18h00 e 21h00m (20,4%), seguido do período precedente, das 15h00 às 18h00 (18,8%).

Nos feridos graves, os mesmos períodos foram os mais expressivos mas com ordem de grandeza inversa: 24,2% das 15h00 às 18h00 e 22,6% das 18h00 às 21h00.

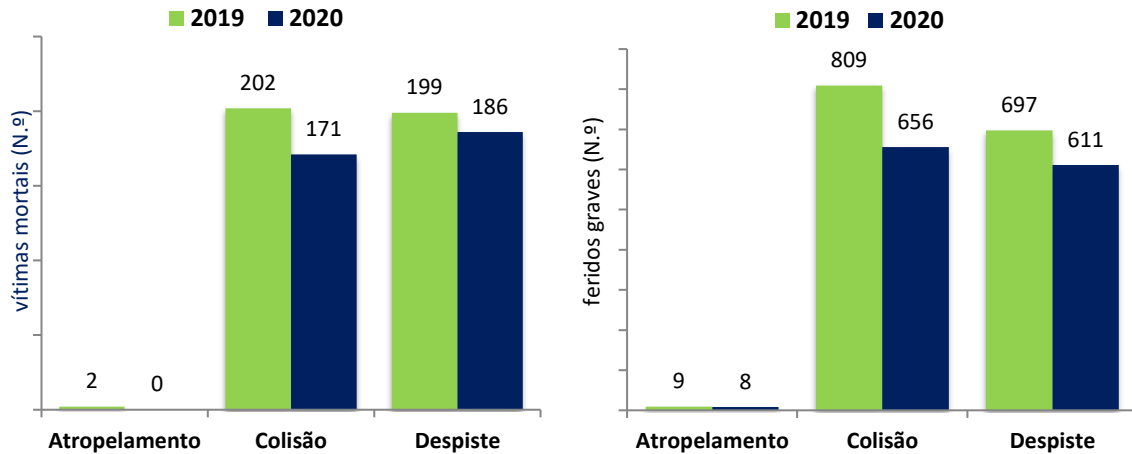
Gráfico III.22. Condutores vítimas mortais e feridos graves por período horário, 2020 vs 2019



Dos condutores vítimas mortais, 52,1% faleceram na sequência de despiste, tendo 47,9% correspondido a colisões.

No caso dos condutores feridos graves e ligeiros, as colisões predominaram, tendo estado na origem de 51,5% e 60,4% dos respetivos números totais.

Gráfico III.23. Condutores vítimas mortais e feridos graves, por natureza do acidente, 2020 vs 2019



Em 2020, os acidentes dentro de localidades corresponderam a 52,1% dos condutores vítimas mortais e a 63,3% dos condutores feridos graves.

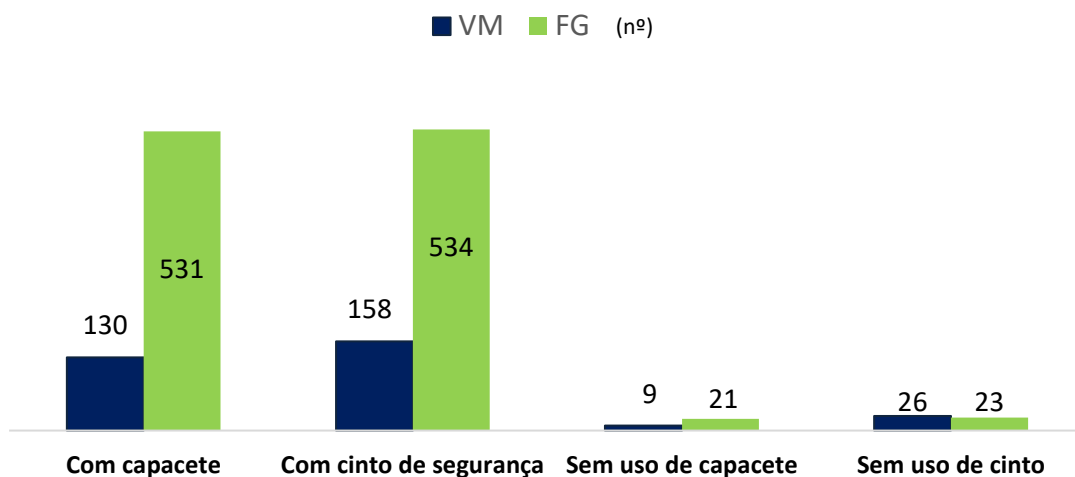
Os arruamentos foram as vias onde ocorreram os acidentes na base de 32,8% do total de condutores vítimas mortais, ligeiramente menos que a expressão das estradas nacionais (33,3% do total).

No caso dos condutores feridos, os arruamentos evidenciaram representatividade destacada: 45,3% dos condutores feridos graves e 61,1% dos feridos leves.

Os automóveis ligeiros foram os veículos usados por 48,7% dos condutores vítimas mortais, 42,8% dos condutores feridos graves e 55,1% dos feridos leves. Os veículos de “duas rodas a motor” estiveram associados a 38,7%, 42,3% e 32,7% dos condutores vítimas mortais, feridos graves e ligeiros, respetivamente.

Em termos de uso de equipamento de segurança, constatou-se o uso de capacete/cinto de segurança em 96,0% dos passageiros feridos graves e em 89,2% das vítimas mortais.

Gráfico III.24. Condutores vítimas mortais e feridos graves, segundo o uso de acessórios de segurança, 2020 vs 2019

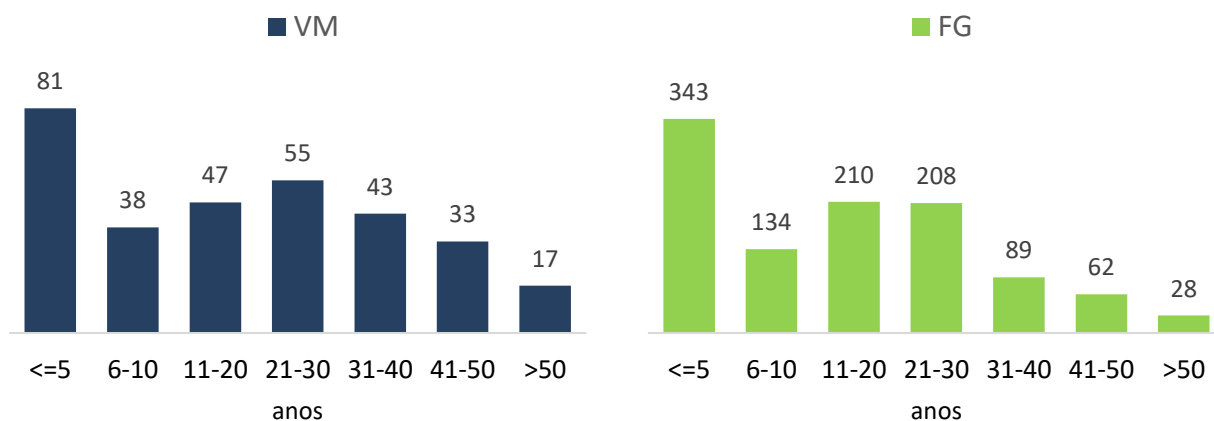


Nota: não inclui casos de isenção e desconhecidos

Entre os condutores vítimas mortais, apurou-se 7,6% sem licença de condução ou com licença caducada/suspensa/não adequada ao veículo, situação com menor expressão entre os feridos graves (6,8%).

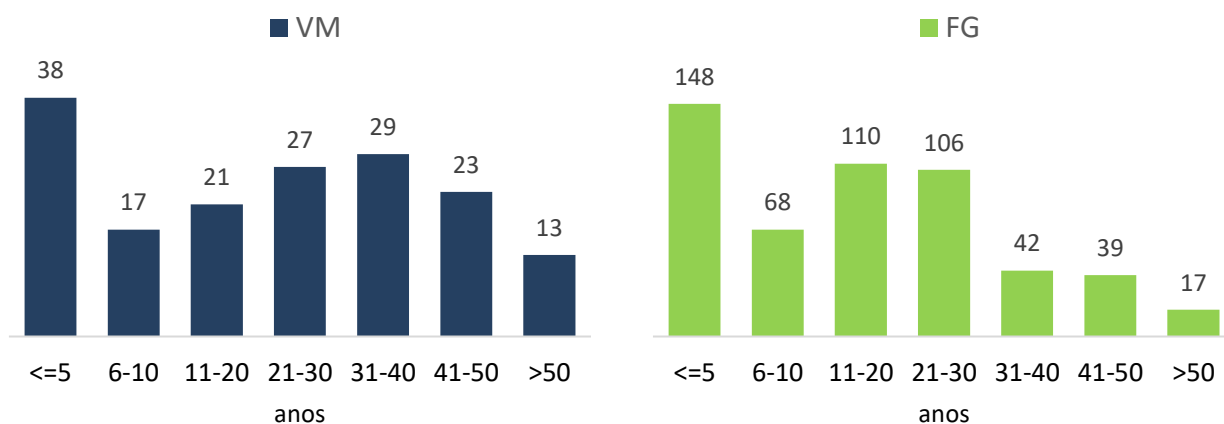
Os condutores com título de condução até 5 anos de antiguidade estiveram associados a 22,7% das vítimas mortais e 26,9% dos feridos graves.

Gráfico III.25. Condutores vítimas mortais e feridos graves, por antiguidade da licença de condução, 2020



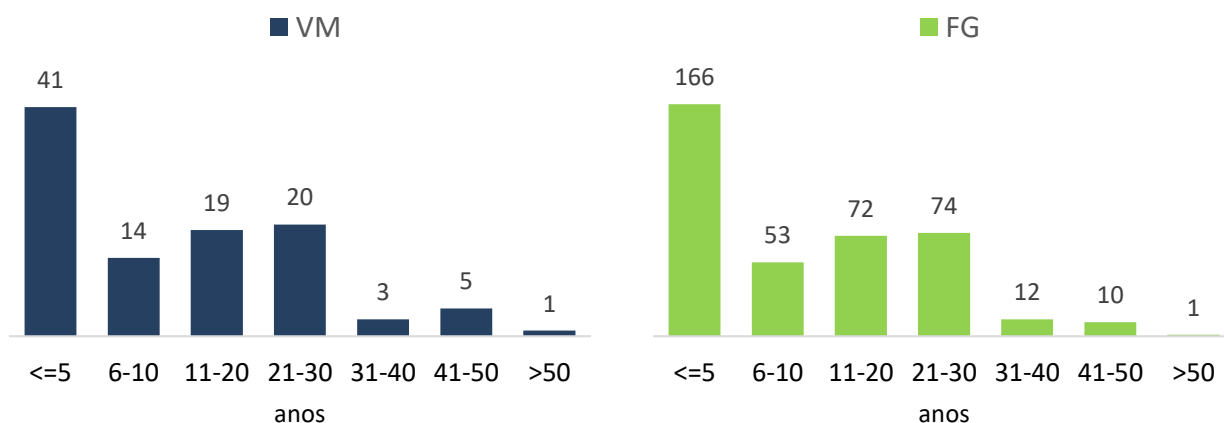
Em termos de condutores de veículos ligeiros, a expressão dos que dispunham título de condução até 5 anos de antiguidade correspondeu a 21,8% das vítimas mortais e 27,1% dos feridos graves.

Gráfico III.26. *Condutores de veículos ligeiros, vítimas mortais e feridos graves, por antiguidade da licença de condução, 2020*



Os condutores com título de condução até 5 anos de antiguidade evidenciaram representatividade acrescida no caso dos motociclos, tendo representado 36,6% das vítimas mortais e 39,1% dos feridos graves.

Gráfico III.27. *Condutores de motociclos, vítimas mortais e feridos graves, por antiguidade da licença de condução, 2020*

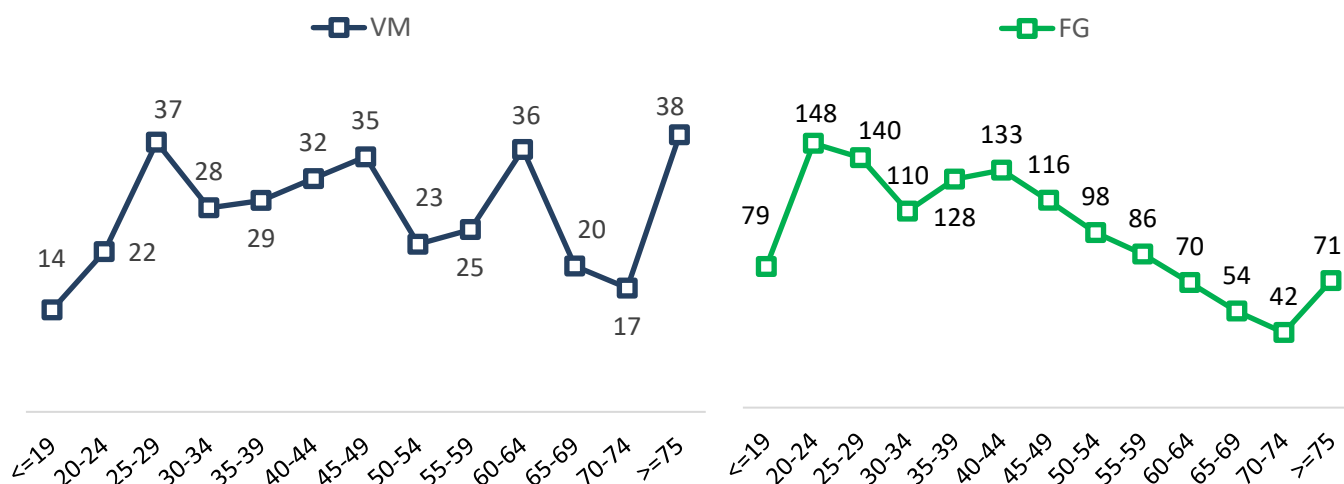


O sexo masculino representou 91,3% dos condutores vítimas mortais, 87,9% dos condutores feridos com gravidade e 71,5% dos condutores feridos leves.

Os condutores vítimas mortais com idades entre 40 e 49 anos corresponderam a 18,8% do total. Refira-se que o escalão de 75 e mais anos representou 10,6% do total.

Nos condutores feridos graves, é de assinalar a incidência entre 20 e 29 anos, com 22,6% do total.

Gráfico III.28. Condutores vítimas mortais e feridos graves, por grupo etário, 2020



III.7.2 Evolução dos condutores vítimas

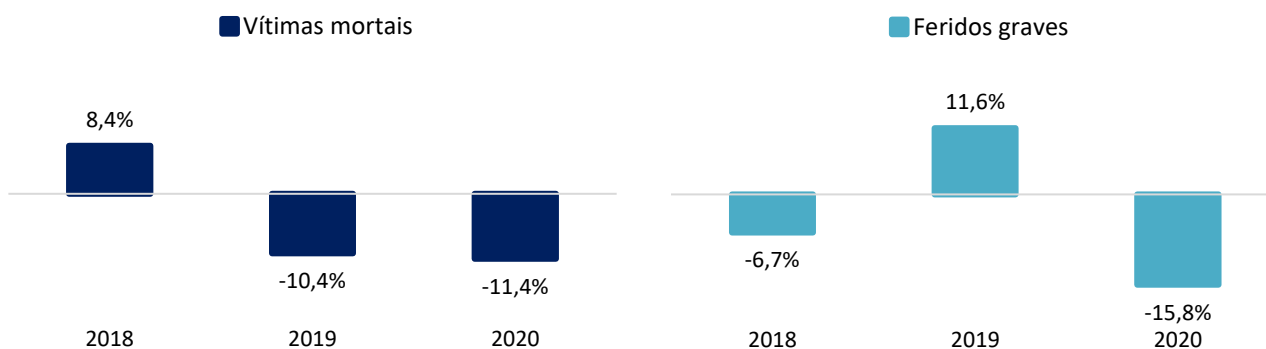
A evolução dos condutores vítimas em Portugal, de 2017 até 2020, revela reduções de 14,0% nas vítimas mortais, de 12,3% nos feridos graves e de 20,2% nos feridos leves, entre os dois anos assinalados. Estas diminuições ficam aquém dos decréscimos apurados para passageiros e peões.

Quadro III.30. Evolução dos condutores vítimas em Portugal, 2017 a 2020

Ano	VM	FG	FL	Total de vítimas condutores
2017	415	1 454	27 508	29 377
2018	450	1 357	27 310	29 117
2019	403	1 515	28 876	30 794
2020	357	1 275	21 938	23 570

No gráfico seguinte é possível verificar as taxas de variação anuais para cada ano deste período. Nos condutores vítimas mortais é de salientar a sucessão de reduções: 10,4% em 2019 e 11,4% em 2020, sem correspondência nos condutores feridos graves, dado o aumento de 11,6% em 2019.

Gráfico III.29. Taxas de variação anuais dos condutores vítimas mortais e feridos graves, 2018 a 2020



III.8 Pontos Negros 2020³¹

Nos “*pontos negros*” apurados para 2020, verifica-se que, dos 23 locais identificados, 13 deles (56,5%) são recorrentes, ou seja, têm parte em comum com, pelo menos, algum dos *pontos negro*” identificados nos últimos 2 anos.

Identificaram-se 18 *pontos negros* (78,3% do total) sob a gestão da Infraestruturas de Portugal (IP), bem como 3 da Brisa (13,0%), 1 da Lusoponte e 1 sob gestão autárquica, neste caso Vila Franca de Xira.

Em termos de distribuição geográfica, verificou-se que cerca de 70% dos *pontos negros* ocorreram nos distritos de Lisboa (9; 39,1%) e Porto (7; 30,4%), sendo ainda de assinalar o distrito de Setúbal (4; 17,4%).

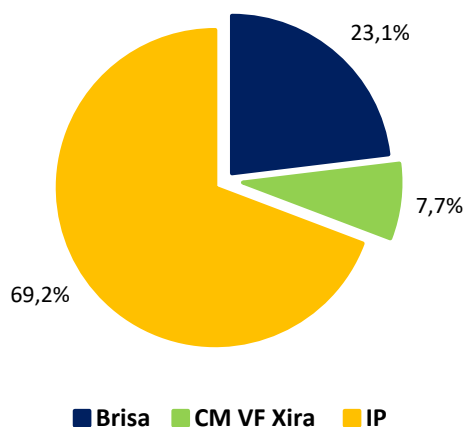
³¹ **Ponto negro** – Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registaram, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise, e cujo indicador de gravidade (IG) é superior a 20.

Quadro III.31. Pontos Negros em 2020

Via	Distrito	Km inicial	Km final	Nº acidentes	Nº veículos	VM	FG	FL	IG total	IG médio por acidente	Gestor via	Recorrente
A1	Porto	292,6	292,7	9	10	0	0	9	27	3,0	Brisa	2019
A2	Setúbal	5,000	5,200	5	7	0	0	7	21	4,2	Lusoponte	-
A20	Porto	12,200	12,400	5	12	0	0	7	21	4,2	IP	2018, 2019
A20	Porto	15,700	15,900	6	17	0	0	7	21	3,5	IP	2018, 2019
A28	Porto	1,400	1,600	6	13	1	0	7	121	20,2	IP	2019
A3	Porto	16,300	16,500	9	13	0	0	15	45	5,0	Brisa	2018
A5	Lisboa	1,900	2,100	7	14	0	0	10	30	4,3	Brisa	2018, 2019
EN10	Lisboa	128,300	128,500	9	15	0	0	11	33	3,7	IP	2018
EN10	Lisboa	133,100	133,300	7	14	0	0	9	27	3,9	CM VF Xira	2018
EN12	Porto	8,000	8,200	5	8	1	2	4	132	26,4	IP	2018, 2019
EN15	Porto	52,570	52,600	5	8	0	0	7	21	4,2	IP	-
EN206	Braga	26,480	26,650	5	8	0	0	7	21	4,2	IP	2019
EN206	Braga	29,500	29,630	5	11	0	0	7	21	4,2	IP	-
EN378	Setúbal	8,850	9,000	6	13	0	0	13	39	6,5	IP	-
EN6	Lisboa	7,000	7,200	5	12	0	1	7	31	6,2	IP	-
EN6	Lisboa	8,700	8,800	8	17	0	0	10	30	3,8	IP	-
IC17	Lisboa	9,000	9,100	6	6	0	0	7	21	3,5	IP	-
IC19	Lisboa	0,100	0,300	11	21	0	1	12	46	4,2	IP	2018, 2019
IC19	Lisboa	15,900	16,100	5	14	0	0	7	21	4,2	IP	-
IC2	Coimbra	191,200	191,400	7	8	0	0	9	27	3,9	IP	-
IC20	Setúbal	1,600	1,700	5	13	0	0	8	24	4,8	IP	2018, 2019
IC20	Setúbal	2,250	2,400	5	12	0	0	7	21	4,2	IP	2018
IP7	Lisboa	9,000	9,200	5	13	0	0	7	21	4,2	IP	-
Total	-	-	-	146	279	2	4	194	-	-	-	-

Dos 13 *pontos negros* recorrentes, 9 estão sob gestão da IP (69,2%), 3 (23,1%) pertencem a vias sob gestão da Brisa e 1 corresponde ao município de Vila Franca de Xira.

Gráfico III.30. Distribuição dos pontos negros recorrentes por gestor de infraestrutura, 2020



Algumas vias abrangeram 2 *pontos negros*, a saber: EN206 (distrito de Braga), A20 (distrito do Porto), EN10, EN6 e IC 19 (distrito de Lisboa) e IC20 (distrito de Setúbal).

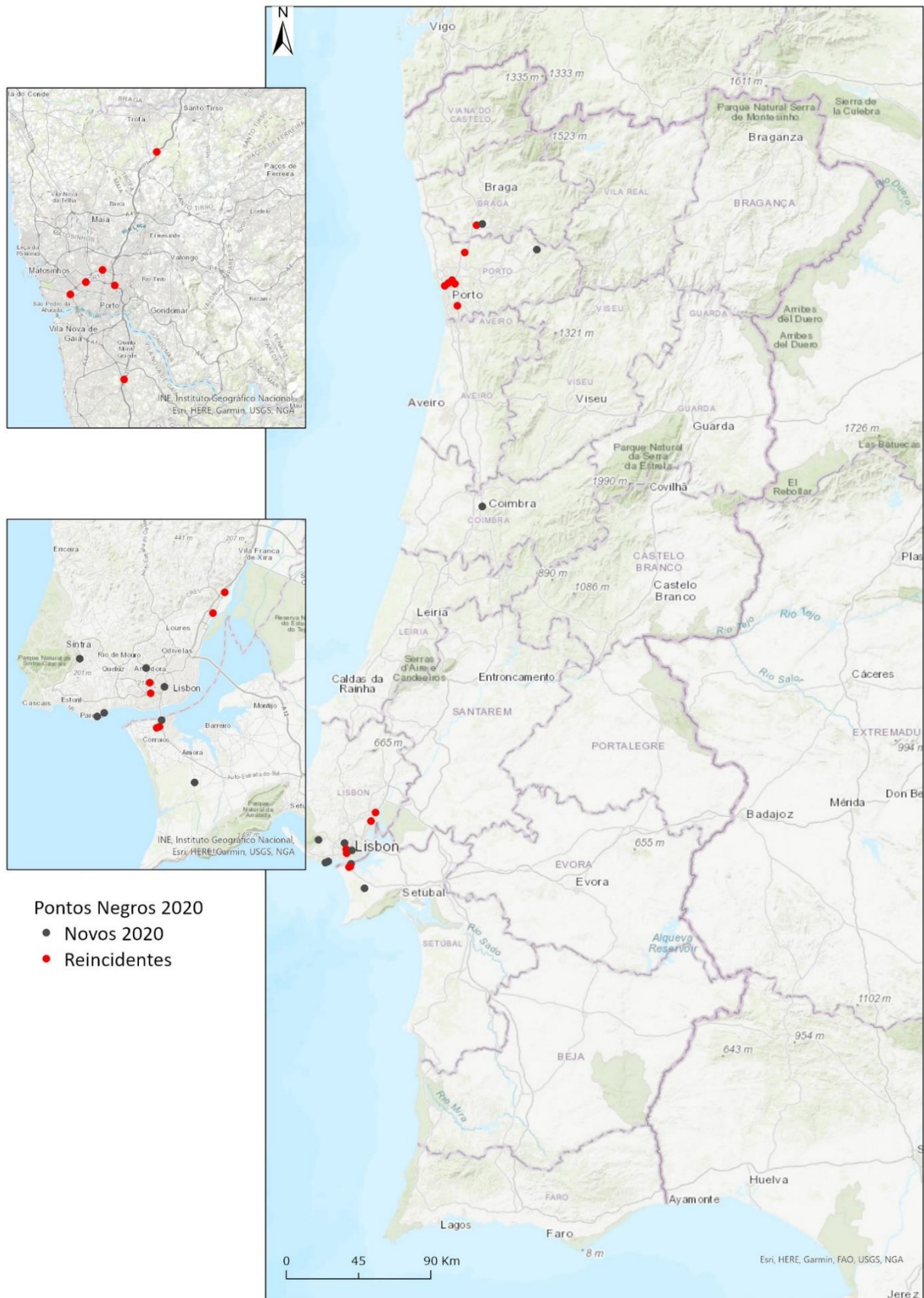
Salienta-se que apenas 2 *pontos negros* registaram vítimas mortais, ambos no distrito do Porto: na A28 (1,4 - 1,6 km) e na EN12 (8,0 – 8,2 km).

Em termos de *pontos negros* com feridos graves, identificaram-se 3 casos: o da EN12 acima referido, outro na EN6 (7,0 – 7,2 km) e ainda no IC19 (0,1 – 0,3 km), os dois últimos no distrito de Lisboa.

Considerando o indicador de gravidade total por *ponto negro*, os valores mais elevados foram identificados na EN12 (IG 132), na A28 (IG 121) e, substancialmente abaixo, no IC19 0,1–0,3 km (IG 46) e na A3 (IG 45).

Apurando o indicador de gravidade médio por acidente, evidenciaram-se os dois principais pontos negros acima referidos, com IG médio por acidente de 26,4 e 20,2, respetivamente, bem como, distintamente do cálculo do total por *ponto negro*, na EN 378 (distrito de Setúbal) e na EN6 8,7-8,8 km (distrito de Lisboa), com IG médio por acidente de 6,5 e 6,2, respetivamente.

Figura III.I. Mapa dos “pontos negros”, 2020



IV. Fiscalização

Sendo a fiscalização parte integrante de qualquer política de segurança rodoviária, torna-se essencial promover ações de fiscalização rodoviária eficazes, não só como forma de melhorar a deteção dos condutores que infringem a lei, como também pelo efeito dissuasor que exercem sobre os condutores em geral.

Os resultados que se apresentam de seguida consideram dados de 2019 e 2020 revistos e atualizados pelas entidades e referem-se a totais para Portugal.

IV.1 Fiscalização ANSR, GNR, PSP e PML

Nos quadros seguintes apresentam-se as operações de fiscalização efetuadas em 2020, disponibilizadas pelas Forças de Segurança (GNR e PSP) e Polícia Municipal de Lisboa (PML), bem como os dados referentes à fiscalização realizada através do sistema de radares fixos de âmbito nacional (SINCRO) da ANSR.

IV.1.1 Condutores fiscalizados

Em 2020 foram fiscalizados 115,7 milhões de veículos, presencialmente e através de meios de fiscalização automática, tendo-se verificado um aumento global de 19,9% em relação a 2019.

Considerando cada entidade individualmente, assinalam-se os aumentos registados na fiscalização em 2020 pela PSP (+12,0%), PML³² (+130,4%) e o sistema de radares SINCRO gerido pela ANSR (+24,5%), contrariamente à GNR com uma diminuição de 26,9% na fiscalização total, face ao ano anterior.

Quadro IV.1. Condutores e veículos fiscalizados, 2020 vs 2019

Entidades	N.º Condutores/ Veículos fiscalizados presencialmente			N.º Veículos fiscalizados por radar			Total de Condutores/Veículos fiscalizados		
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
ANSR	-	-	-	83 714 258*	104 240 622	24,5%	83 714 258	104 240 622	24,5%
GNR	1 523 322	1 140 372	-25,1%	7 357 678	5 355 622	-27,2%	8 881 000	6 495 994	-26,9%
PSP	911 636	1 215 432	33,3%	2 467 813	2 570 787	4,2%	3 379 449	3 786 219	12,0%
PML	11 807	16 893	43,1%	499 118	1 160 176	132,4%	510 925	1 177 069	130,4%
Total	2 446 765	2 372 697	-3,0%	94 038 867	113 327 207	20,5%	96 485 632	115 699 904	19,9%

* Valor estimado

O sistema de radares da responsabilidade da ANSR assegurou 90,1% da fiscalização total em 2020 (86,8% no ano anterior).

³² Na PML, os veículos fiscalizados por radares fixos correspondem às infrações

IV.1.2 Infrações

Do total de 115,7 milhões de veículos fiscalizados em 2020, detetou-se 1,2 milhão de infrações (1.232.081), refletindo uma diminuição de 8,8% face ao ano anterior, tendo-se registado um aumento de 19,9% no número de veículos fiscalizados.

Quadro IV.2. Infrações, 2020 vs 2019

Entidades	Total de Condutores / Veículos Fiscalizados			Total de infrações			Taxa de infração		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
ANSR	83 714 258*	104 240 622	24,5%	403 505	487 918	20,9%	0,48%	0,47%	-2,9%
GNR	8 881 000	6 495 994	-26,9%	537 095	394 585	-26,5%	6,05%	6,07%	0,4%
PSP	3 379 449	3 786 219	12,0%	285 570	223 616	-21,7%	8,45%	5,91%	-30,1%
PML	510 925	1 177 069	130,4%	125 293	125 962	0,5%	24,52%	10,70%	-56,4%
Total	96 485 632	115 699 904	19,9%	1 351 463	1 232 081	-8,8%	1,40%	1,06%	-24,0%

* Valor estimado

A taxa de infração (n.º total de infrações/ total de veículos fiscalizados) situou-se em 1,06%, 24,0% abaixo da taxa de 1,40% registada em 2019.

IV.1.3 Tipologia de infrações

Quanto à tipologia das infrações, 63,3% do número total registado em 2020 correspondeu a excesso de velocidade, sendo ainda de referir que 2,9% das infrações se deveram à ausência de inspeção periódica obrigatória. O uso do telemóvel e a condução sob o efeito do álcool representaram, cada uma, 1,9% do total, enquanto a não utilização do cinto de segurança correspondeu a 1,5% do total.

Quadro IV.3. Tipologia de infrações, 2020 vs 2019

Tipo de infração	Total de Infrações					
	2019		2020		$\Delta(\%)$ 20/19	$\Delta(pp)$ 20-19
	N.º	%	N.º	%		
Velocidade	683 162	50,5%	779 540	63,3%	14,1%	12,7
Álcool	33 774	2,5%	22 840	1,9%	-32,4%	-0,6
Seguro	19 177	1,4%	17 601	1,4%	-8,2%	0,0
Inspeção periódica obrigatória	45 351	3,4%	35 870	2,9%	-20,9%	-0,4
Telemóvel	31 306	2,3%	23 478	1,9%	-25,0%	-0,4
Cintos de segurança	23 631	1,7%	18 911	1,5%	-20,0%	-0,2
Sistemas de retenção para crianças	3 871	0,3%	1 741	0,1%	-55,0%	-0,1
Outras	511 191	37,8%	332 100	27,0%	-35,0%	-10,9
Total	1 351 463	100,0%	1 232 081	100,0%	-8,8%	-

Em termos absolutos, ao efetuarmos uma comparação com o ano transato, verificou-se diminuição em todas as tipologias de infrações com exceção da condução em excesso de velocidade (+14,1%), sendo de realçar -55,0% nas infrações pelo não uso de sistemas de retenção para crianças, -32,4% nas transgressões por consumo de álcool acima do limite legal e -25,0% pelo uso de telemóvel.

Deste modo, a representatividade das infrações por excesso de velocidade, no total, evidenciou-se com um aumento de 12,7 p.p.

IV.1.4 Infrações por excesso de velocidade

Em relação ao principal tipo de infração, o excesso de velocidade (taxa de variação anual de +14,1%), assinalam-se os aumentos de 20,9% no número de infrações em termos absolutos no sistema SINCRO da ANSR, de 19,9% na PSP e de 25,3% na PML, enquanto que se verificou uma diminuição de 11,1% no número de infrações registadas pela GNR.

Quadro IV.4. Infrações por excesso de velocidade, 2020 vs 2019

Entidades	Veículos fiscalizados			Total de Infrações			
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019 N.º infrações Tx de infração	2020 N.º infrações Tx de infração	$\Delta(\%)$ 20/19 Nº infrações	$\Delta(\%)$ 20/19 Taxa de infração
ANSR	83 714 258*	104 240 622	24,5%	403 505 0,48%	487 918 0,47%	20,9%	-2,9%
GNR	7 357 678	5 355 622	-27,2%	153 282 2,08%	136 273 2,54%	-11,1%	22,1%
PSP	2 467 813	2 570 787	4,2%	55 767 2,26%	66 889 2,60%	19,9%	15,1%
PML	499 118	1 160 176	132,4%	70 608 14,15%	88 460 7,62%	25,3%	-46,1%
Total	94 038 867	113 327 207	20,5%	683 162 0,73%	779 540 0,69%	14,1%	-5,3%

* Valor estimado

A taxa de infração (nº de infrações de velocidade/nº de veículos fiscalizados) reduziu 5,3%, de 0,73% em 2019 para 0,69% em 2020.

IV.1.5 Infrações por influência de álcool

Relativamente à condução sob o efeito do álcool, em 2020 foram submetidos ao teste de pesquisa de álcool 1,1 milhão de condutores (1.139.883), o que representa uma diminuição de 32,3% no número de testes efetuados, comparativamente a 2019, ano em que tinham sido efetuados 1,7 milhão de testes.

Quadro IV.5. Infrações por influência de álcool 2021 vs 2020

Influência de álcool	Testes efetuados			Total de Infrações			
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019 N.º infrações Tx infração	2020 N.º infrações Tx infração	$\Delta(\%)$ 20/19 Nº infrações	$\Delta(\%)$ 20/19 Taxa de infração
Total	1 682 501	1 139 883	-32,3%	33 774 2,01%	22 840 2,00%	-32,4%	-0,2%

Por sua vez, a taxa de infração (nº de infrações por álcool/ nº de testes efetuados) diminuiu 0,01 p.p., de 2,01% no ano transato para 2,00% em 2020.

IV.1.6 Detenções

Analisando a criminalidade rodoviária, verifica-se que o número total de detenções em 2020 diminuiu 13,7%, face a 2019, atingindo 21,5 mil condutores.

Neste âmbito, constata-se que 47,3% das detenções se deveu à condução sob o efeito do álcool, apesar da diminuição de 27,8% destes casos comparativamente ao ano anterior (em que este tipo de detenções tinha sido 56,6% do total).

Quadro IV.6. Detenções, 2020 vs 2019

Tipo de infração	Detenções		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Álcool	14 076	10 168	-27,8%
Falta de habilitação legal	7 059	8 404	19,1%
Outras	3 756	2 917	-22,3%
Total	24 891	21 489	-13,7%

A taxa de condutores detidos por condução sob o efeito do álcool (nº de detenções por álcool/ nº de testes) foi de 0,89%, um ligeiro aumento face a 2019 (0,84%).

V. Processo Contraordenacional

V.1 Evolução da Carta por Pontos

No dia 1 de junho de 2016 entrou em vigor o sistema da carta por pontos, que se caracteriza por ser um sistema mais simples, transparente e que visa promover a adoção de comportamentos mais seguros e responsáveis na condução.

V.1.1 Condutores e pontos na carta de condução

O número de condutores que perderam pontos na carta de condução foi 244,3 mil, desde o dia 1 de junho de 2016 até final do ano de 2020. Destes condutores com perda de pontos, 67,5% ainda dispunha de 10 pontos, enquanto 15,7% já só detinha 6 ou menos pontos (incluindo zero pontos).

Quadro V.1. Distribuição dos condutores com perda de pontos pelo n.º de pontos disponíveis, até final de 2020

N.º de pontos disponíveis	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
N.º de condutores	3 052	160	459	131	1 571	213	32 841	3 715	35 043	2 097	164 976	244 258

V.1.2 Condutores sancionados com subtração de pontos na carta de condução

Dos 244,3 mil condutores que perderam pontos na carta de condução, até final de 2020, 19,8% perderam pontos até 2018, verificando-se que 64,5% perderam pontos até 2019, e os remanescentes 35,5% do total perderam pontos durante o ano de 2020.

Quadro V.2. Número de condutores sancionados com perda de pontos, valores acumulados até 2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Condutores sancionados com subtração de pontos	-	17 925	48 361	157 496	244 258

V.1.3 Cartas cassadas

Do número de condutores que perderam pontos na sua carta de condução, 1.373 ficaram com o seu título de condução cassado até ao final de 2020. Especificamente em 2020, as cartas cassadas totalizaram 443 unidades.

Quadro V.3. Número de cartas cassadas, 2016 a 2020

	2016	2017	2018	2019	2020	Total
N.º de cartas cassadas	16	64	182	668	443	1 373

V.1.4 Condutores com zero pontos

Dos restantes 1.679 condutores que tinham zero pontos em dezembro de 2020, 1.600 estavam já com o processo instruído, entre os quais 372 que se encontravam na fase de audição da intenção de cassação do título de condução, e os restantes 1.228 estavam na fase de notificação da decisão final de cassação do título de condução. Por sua vez, 79 processos encontravam-se na fase de instrução, até final de 2020.

V.2 Evolução das Contraordenações Rodoviárias

V.2.1 Autos registados, decididos, cobrados e prescritos no SIGA

Em 2020 verificou-se uma diminuição de 33,4% no número de autos registados quando comparado a 2019, devido à transferência da instrução e decisão de procedimentos contraordenacionais rodoviários por infrações leves relativas a estacionamento proibido, indevido ou abusivo nos parques ou zonas de estacionamento, vias e nos demais espaços públicos quer dentro das localidades, quer fora das localidades, neste caso desde que estejam sob jurisdição municipal, incluindo a aplicação de coimas e custas, decorrente da Lei n.º 50/2018 de 28 de agosto e do Decreto-Lei n.º 107/2018 de 29 de novembro. Destaca-se o aumento de 11,8% no número de autos decididos e a diminuição de 62,7% no número de autos prescritos. O número de autos cobrados também se reduziu (-46,6%), comparativamente ao ano anterior, devido à ausência de serviços postais durante vários meses.

Quadro V.4. Distribuição dos autos por fase de processo, 2017 a 2020

Autos	2017	2018	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Registados	990 364	1 727 946	1 407 360	937 295	-33,4%
Decididos	594 903	1 033 185	1 425 805	1 594 366	11,8%
Cobrados	840 063	1 115 006	1 392 386	743 292	-46,6%
Prescritos	61 776	21 197	9 855	3 677	-62,7%

Fonte: ANSR/SIGA

Analisando o número de autos decididos, observa-se que em 2020 houve um pequeno decréscimo no número de autos leves (-1,5%), ao invés dos autos graves e muito graves, que revelaram aumentos expressivos de 33,8% e 75,3%, respetivamente, quando comparado com o ano precedente.

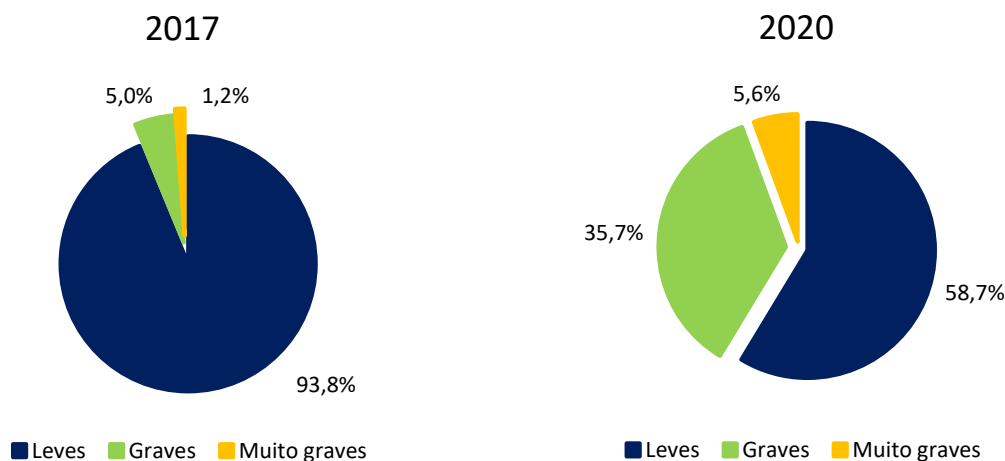
Quadro V.5. Distribuição dos autos decididos por nível de gravidade, 2016 a 2020

Autos	2017	2018	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Decididos	594 903	1 033 185	1 425 805	1 594 366	11,8%
Leves	557 907	799 227	949 107	935 310	-1,5%
Graves	29 703	206 759	425 815	569 837	33,8%
Muito graves	7 293	27 199	50 883	89 219	75,3%

Fonte: ANSR/SIGA

No gráfico seguinte, é possível observar que a expressão dos autos graves e muito graves aumentou em 2020, no total dos autos decididos, quando comparado com 2017, ano em que os autos leves representaram 93,8% no total, enquanto que em 2020 tiveram um peso de 58,7%. Deve-se assinalar o aumento expressivo da representatividade dos autos graves, passando de 5,0% em 2017 para 35,7% em 2020.

Gráfico V.1. Repartição dos autos decididos por nível de gravidade, 2020 vs 2017



VI. ANEXO DE QUADROS DE CONTEXTO NACIONAL

VI.1 Infraestrutura e tráfego

Quadro VI.1. Extensão da Rede Rodoviária Nacional (km), 2010 a 2020

Ano	Rede Fundamental	Rede Complementar	Estradas Regionais	Total
2007	2 198	6 298	4 406	12 902
2008	2 197	6 384	4 409	12 990
2009	2 199	6 482	4 431	13 112
2010	2 221	6 482	4 420	13 123
2011	2 330	6 662	4 420	13 411
2012	2 340	7 153	4 791	14 284
2013	2 337	7 182	4 791	14 310
2014	2 337	7 182	4 791	14 310
2015	2 337	7 182	4 791	14 310
2016	2 337	7 185	4 791	14 313
2017	2 337	7 185	4 791	14 313
2018	2 337	7 185	4 791	14 313
2019	2 337	7 185	4 791	14 313
2020	2 350	7 185	4 791	14 325

Fonte: IMT/INE

Quadro VI.2. Extensão da Rede Rodoviária Nacional (km), por distrito, 2020

Distrito	Rede Fundamental	Rede Complementar	Estradas Regionais	Total
Aveiro	123	321	166	610
Beja	168	322	481	971
Braga	63	575	239	877
Bragança	142	421	273	836
Castelo Branco	123	234	351	708
Coimbra	113	385	255	753
Évora	185	386	355	926
Faro	108	293	405	806
Guarda	154	350	287	791
Leiria	86	447	153	686
Lisboa	68	641	134	843
Portalegre	127	335	249	711
Porto	146	483	268	897
Santarém	163	572	160	895
Setúbal	165	483	330	978
Viana do Castelo	77	268	115	460
Vila Real	148	296	228	672
Viseu	191	372	342	905

Fonte: IMT/INE

Quadro VI.3. Circulação média diária (veículos*km) na RNA, por concessão, 2016-2020

Unidade: 10⁶ Veíc*km

Concessão	2016	2017	2018	2019	2020
Brisa	281,0	299,1	309,0	319,3	241,1
IP	114,9	123,0	132,7	136,4	111,2
Oeste	36,0	38,3	40,2	42,0	32,3
Norte Litoral	30,3	31,9	32,9	34,1	27,0
Costa de Prata	26,7	27,2	27,9	28,6	23,0
Lusoponte	22,9	23,8	24,4	25,0	19,7
Norte	20,2	21,4	22,6	23,9	19,0
Beiras Litoral e Alta	19,0	19,9	20,5	21,2	16,4
Algarve	18,0	21,0	22,4	23,7	15,6
Grande Porto	15,4	17,2	18,4	19,6	15,3
Beira Interior	13,5	14,1	14,7	15,2	11,8
Douro Litoral	7,8	8,7	9,5	10,4	8,5
Interior Norte	8,7	9,3	9,5	9,8	7,5
Grande Lisboa	6,9	7,7	8,2	8,5	6,6
Litoral Centro	6,7	7,3	7,9	8,4	6,2
TOTAL	628,0	670,0	700,7	726,0	561,2

Fonte: IMT

VI.2 Condutores

Quadro VI.4. Condutores com carta de condução válida, por grupo etário e sexo, 2020

Grupo etário	Feminino	Masculino	Total
<20	25 422	39 282	64 704
20-29	419 180	468 341	887 521
30-39	563 460	621 451	1 184 911
40-49	733 205	833 665	1 566 870
50-59	542 779	648 456	1 191 235
60-64	196 694	281 195	477 889
65-69	149 816	252 097	401 913
70-74	95 288	209 521	304 809
75-79	48 691	147 963	196 654
80+	23 265	130 135	153 400
Total	2 797 800	3 632 106	6 429 906

Fonte: IMT

Quadro VI.5. Nível médio de taxa de álcool no sangue (TAS, g/l) dos condutores em Portugal Continental, 2010 a 2019

Ano	Total TAS	TAS >= 0,5 [g/l]
2010	0,09	1,56
2011	0,10	1,60
2012	0,09	1,57
2013	0,08	1,54
2014	0,07	1,59
2015	0,07	1,53
2016	0,07	1,56
2017	0,07	1,55
2018	0,08	1,59
2019	0,05	1,56

Quadro VI.6. Número de condutores com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l, por distrito (Portugal Continental), 2019

Distrito	Número de testes de álcool realizados aos condutores	N.º de condutores com TAS ≥ 0,5 g/l
Aveiro	3 602	120
Beja	506	30
Braga	4 167	112
Bragança	418	19
Castelo Branco	630	33
Coimbra	2 119	119
Évora	557	43
Faro	2 747	96
Guarda	435	29
Leiria	2 407	80
Lisboa	12 329	351
Portalegre	329	15
Porto	8 503	230
Santarém	1 981	89
Setúbal	3 701	115
Viana do Castelo	969	30
Vila Real	771	25
Viseu	1 496	50
Total	47 667	1 586

Quadro VI.7. Número de condutores com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l, em Portugal Continental, por categoria do veículo, 2019

Categoria	Número de testes de álcool realizados aos condutores	N.º de condutores com TAS ≥ 0,5 g/l
Veículo ligeiro	35 666	1 179
Veículo pesado	1 257	11
Ciclomotor	2 021	99
Motociclo	6 253	188
Velocípede	1 930	86
Outros	540	23
Total	47 667	1 586

VI.3 Veículos

Quadro VI.8. Parque automóvel segurado em Portugal, por categoria do veículo, 2010 a 2020

A no	Ligeiros	Pesados	Motociclos	Outros veículos	Total
2010	5 657 022	122 722	216 004	707 431	6 703 179
2011	5 608 903	118 148	215 539	688 228	6 630 818
2012	5 603 297	113 720	222 558	728 755	6 668 330
2013	5 684 965	115 209	231 096	776 856	6 808 126
2014	5 608 867	110 187	237 805	800 570	6 757 429
2015	5 742 906	122 194	255 865	811 955	6 932 920
2016	5 939 994	120 782	282 417	786 277	7 129 470
2017	6 108 262	138 636	331 014	811 470	7 389 382
2018	6 355 465	145 730	356 473	840 113	7 697 781
2019	6 568 716	147 109	396 934	801 716	7 914 475
2020	6 682 944	146 723	427 951	804 976	8 062 594

Fonte: ASF

Quadro VI.9. Número de veículos segurados, por ano de construção e categoria do veículo

Categoria do veículo	< 1 ano	1 - < 2 anos	2 - < 3 anos	3 - < 4 anos	4 - < 5 anos	5 - < 10 anos	10 anos ou mais	Total de veículos
Agrícola	5 761	6 507	6 372	6 498	5 783	30 839	277 555	339 315
Ciclomotor	1 936	2 624	2 589	2 834	2 473	15 654	235 279	263 389
Ligeiros	154 234	241 669	259 028	263 794	260 636	1 273 993	4 229 590	6 682 944
Máquinas industriais	1 583	2 460	2 217	2 076	1 972	8 193	15 055	33 556
Motociclos	28 992	30 453	27 933	24 378	19 594	94 932	201 669	427 951
Pesados	6 070	9 711	7 358	6 882	5 798	25 196	85 708	146 723
Reboque	2 191	3 220	3 529	3 314	3 772	15 008	91 683	122 717
Outros veículos	1 087	1 413	1 530	1 794	1 541	7 337	31 297	45 999
Total	201 854	298 057	310 556	311 570	301 569	1 471 152	5 167 836	8 062 594

Fonte: ASF

Quadro VI.10. Número de veículos segurados, por ano de construção e distrito de circulação do veículo

Distrito de circulação do veículo	< 1 ano	1 - < 2 anos	2 - < 3 anos	3 - < 4 anos	4 - < 5 anos	5 - < 10 anos	10 anos ou mais	Total de veículos
Aveiro	9 624	14 263	16 657	18 171	18 992	106 586	416 293	600 586
Beja	2 128	3 215	3 688	4 049	3 866	20 883	85 711	123 540
Braga	11 409	16 130	19 239	21 132	21 774	126 959	449 735	666 378
Bragança	1 614	2 320	2 500	2 912	3 057	18 050	98 050	128 503
Castelo Branco	2 201	3 362	4 135	4 571	4 497	24 423	116 226	159 415
Coimbra	6 528	9 330	10 822	11 310	11 546	61 425	257 844	368 805
Évora	2 317	3 464	4 341	4 567	4 561	23 027	83 506	125 783
Faro	10 925	20 260	17 448	16 938	15 898	70 834	248 521	400 824
Guarda	2 038	3 002	3 357	3 715	3 824	21 116	112 449	149 501
Leiria	7 275	10 787	13 319	14 376	14 476	76 746	309 348	446 327
Lisboa	75 444	112 126	105 317	95 345	83 895	330 758	825 223	1 628 108
Portalegre	1 385	2 244	2 903	3 233	2 990	15 878	59 086	87 719
Porto	32 509	43 831	46 719	47 192	48 250	239 013	748 069	1 205 583
Santarém	5 375	8 093	9 657	10 934	11 152	59 087	270 392	374 690
Setúbal	12 633	18 678	21 076	22 107	22 365	111 553	336 718	545 130
Viana do Castelo	2 703	4 049	4 428	5 089	5 286	32 505	156 336	210 396
Vila Real	2 605	3 417	3 779	4 210	4 569	26 133	128 494	173 207
Viseu	4 908	7 211	8 641	9 044	8 921	50 840	246 169	335 734
Açores	4 558	6 176	6 703	6 350	5 887	29 177	105 316	164 167
Madeira	3 516	5 283	5 704	6 221	5 644	25 625	113 030	165 023
Desconhecido	159	816	123	104	119	534	1 320	3 175
Total	201 854	298 057	310 556	311 570	301 569	1 471 152	5 167 836	8 062 594

Fonte: ASF

Quadro VI.11. Número de inspeções técnicas a veículos e taxa de reprovação em Portugal Continental, 2016 a 2020

Ano	Inspeções	Taxa de reprovação (%)
2016	5 804 923	11
2017	5 809 207	10
2018	5 924 914	10
2019	5 995 803	9
2020	4 877 683	8

Fonte: IMT

Quadro VI.12. Número de inspeções técnicas a veículos e taxa de reprovação em Portugal Continental, 2020 vs 2019

Distrito	2019	2020	Δ(%) 20/19
Aveiro	471 118	378 254	-19,7%
Beja	81 473	63 535	-22,0%
Braga	542 311	442 467	-18,4%
Bragança	100 868	82 102	-18,6%
Castelo Branco	132 812	107 990	-18,7%
Coimbra	298 602	242 950	-18,6%
Évora	99 902	79 275	-20,6%
Faro	329 930	270 981	-17,9%
Guarda	102 277	81 230	-20,6%
Leiria	393 602	319 574	-18,8%
Lisboa	1 125 895	910 067	-19,2%
Portalegre	68 322	54 959	-19,6%
Porto	999 020	826 365	-17,3%
Santarém	297 932	239 094	-19,7%
Setúbal	459 149	373 423	-18,7%
Viana do Castelo	154 600	127 144	-17,8%
Vila Real	98 836	81 016	-18,0%
Viseu	239 154	197 257	-17,5%
Total	5 995 803	4 877 683	-18,6%

Fonte: IMT

Quadro VI.13. Veículos rodoviários motorizados presumivelmente em circulação, segundo o tipo de veículo, 2010 a 2020

Ano	Tipo de veículos						Total
	Ligeiros			Pesados			
	Passageiros	Mercadorias	Outros	Passageiros	Mercadorias	Outros	
2010	4 692 000	1 337 373	20 458	15 425	106 893	9 902	6 182 051
2011	4 712 354	1 321 711	20 443	15 181	101 840	9 659	6 181 188
2012	4 258 746	1 172 906	19 047	12 358	84 980	8 004	5 556 041
2013	4 334 364	1 167 306	20 474	12 119	81 940	8 761	5 624 964
2014	4 699 645	1 259 725	22 726	14 941	88 874	9 595	6 095 506
2015	4 722 963	1 224 821	22 926	14 717	88 398	9 869	6 083 694
2016	4 850 229	1 221 913	23 328	14 850	88 561	9 469	6 208 350
2017	5 059 472	1 240 914	25 469	15 235	95 904	10 247	6 447 241
2018	5 282 970	1 267 647	26 266	15 493	102 033	10 922	6 705 331
2019	5 452 119	1 396 653	31 953	17 819	116 384	12 663	7 027 591
2020	5 565 963	1 290 390	32 550	15 197	105 129	11 883	7 021 112

Fonte: IMT e INE

Quadro VI.14. Vendas de automóveis ligeiros de passageiros por tipo de combustível, 2013 a 2020

Ano	Gasolina	Gasóleo	Outros	Total
2013	27 188	76 573	2 160	105 921
2014	37 793	101 944	3 089	142 826
2015	53 202	120 521	4 780	178 503
2016	67 454	133 800	6 076	207 330
2017	76 364	135 235	10 530	222 129
2018	89 811	121 591	16 925	228 327
2019	110 125	89 417	24 257	223 799
2020	64 232	47 741	33 444	145 417

Fonte: ACAP

Quadro VI.15. Vendas de automóveis ligeiros de passageiros por tipo de combustível, 2020

Ano	Gasolina	Gasóleo	Eléctrico	Híbridos Eléctricos Convencionais	Híbridos Eléctricos Plug-In	Híbridos Não Eléctricos	GNC	Total
2020	64 232	47 741	7 830	11 902	11 867	1 815	30	145 417

Fonte: ACAP

Quadro VI.16. Parque de veículos ligeiros de passageiros presumivelmente em circulação, segundo o combustível principal, 2020

Combustível	Ligeiros de passageiros
Gasóleo	3 146 222
Gasolina	2 241 224
Outros	178 517
Total	5 565 963

Fonte: IMT e INE

VI.4 Custo económico dos acidentes

Quadro VI.17. Vítimas em acidentes rodoviários em Portugal Continental, 1995 a 2020*

Ano	VM	FG	FL
1995	2 085	11 229	54 598
1996	2 100	10 842	55 785
1997	1 939	9 335	57 181
1998	1 865	8 177	58 426
1999	1 750	7 697	57 630
2000	1 629	6 918	53 006
2001	1 466	5 797	51 247
2002	1 469	4 770	51 815
2003	1 356	4 659	50 599
2004	1 135	4 190	47 819
2005	1 094	3 762	45 487
2006	850	3 483	43 654
2007	854	3 116	43 202
2008	776	2 606	41 327
2009	737	2 624	43 790
2010	937	2 475	43 890
2011	891	2 265	39 695
2012	718	1 941	36 164
2013	637	1 946	36 807
2014	638	2 010	37 005
2015	593	2 148	38 808
2016	563	1 999	39 106
2017	602	2 117	41 776
2018	675	1 995	41 335
2019	626	2 168	43 183
2020	509	1 723	30 693

* Vítimas a 24h até 2009 e a 30 dias a partir de 2010

VII. ANEXO DE QUADROS DE SINISTRALIDADE

VII.1 Utentes

VII.1.1 Vítimas por categoria de utente

Quadro VII.1. Vítimas em Portugal por categoria de utente, 2020 vs 2019

Categoria de utente	VM			FG			FL			Total de vítimas			VM/ 100 Vítimas		FG/ 100 Vítimas	
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	2019	2020
Condutor	383	344	-10,2%	1 391	1 164	-16,3%	27 754	21 014	-24,3%	29 528	22 522	-23,7%	1	2	5	69
Passageiro	109	72	-33,9%	368	296	-19,6%	10 249	6 324	-38,3%	10 726	6 692	-37,6%	1	1	4	52
Peão	134	93	-30,6%	409	263	-35,7%	5 180	3 355	-35,2%	5 723	3 711	-35,2%	2	3	7	102
Continente	626	509	-18,7%	2 168	1 723	-20,5%	43 183	30 693	-28,9%	45 977	32 925	-28,4%	1	2	5	72
Condutor	10	8	-20,0%	59	71	20,3%	429	367	-14,5%	498	446	-10,4%	2	2	16	-195
Passageiro	6	4	-33,3%	23	7	-69,6%	180	131	-27,2%	209	142	-32,1%	3	3	5	217
Peão	5	5	0,0%	24	11	-54,2%	77	40	-48,1%	106	56	-47,2%	5	9	20	115
RA Açores	21	17	-19,0%	106	89	-16,0%	686	538	-21,6%	813	644	-20,8%	3	3	14	77
Condutor	10	5	-50,0%	65	40	-38,5%	693	557	-19,6%	768	602	-21,6%	1	1	7	178
Passageiro	30	2	-93,3%	27	8	-70,4%	238	181	-23,9%	295	191	-35,3%	10	1	4	200
Peão	1	3	200,0%	17	17	0,0%	134	89	-33,6%	152	109	-28,3%	1	3	16	0
RA Madeira	41	10	-75,6%	109	65	-40,4%	1 065	827	-22,3%	1 215	902	-25,8%	3	1	7	157
Portugal	688	536	-22,1%	2 383	1 877	-21,2%	44 934	32 058	-28,7%	48 005	34 471	-28,2%	1	2	5	75

VII.1.2 Vítimas por grupo etário, segundo o sexo

Quadro VII.2. Vítimas mortais em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	VM					
	Feminino		Masculino		n.d.	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<=14	5	2	10	8	0	0
15-19	6	3	18	20	0	0
20-24	18	6	40	27	0	0
25-29	6	7	40	45	0	0
30-34	7	8	31	28	0	0
35-39	0	4	47	28	0	0
40-44	6	3	36	35	0	0
45-49	11	4	43	42	0	0
50-54	4	6	33	30	0	0
55-59	16	6	19	31	0	0
60-64	19	5	28	42	0	0
65-69	14	10	46	23	0	0
70-74	20	12	39	17	0	0
>=75	50	23	75	60	0	0
n.d.	0	0	0	1	1	0
Total	182	99	505	437	1	0

n.d. – não definido

Quadro VII.3. Feridos graves em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	FG					
	Feminino		Masculino		n.d.	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<=14	30	32	61	37	0	0
15-19	35	34	98	83	0	0
20-24	45	50	174	165	0	0
25-29	47	35	171	155	0	0
30-34	41	23	151	117	0	0
35-39	30	18	169	144	0	0
40-44	44	30	175	125	0	0
45-49	32	32	129	123	0	0
50-54	43	33	120	103	0	0
55-59	36	25	115	92	0	0
60-64	47	29	98	77	0	0
65-69	52	23	95	67	0	0
70-74	48	24	74	52	0	0
>=75	74	44	143	105	0	0
n.d.	0	0	2	0	4	0
Total	604	432	1775	1445	4	0

n.d. – não definido

Quadro VII.4. Feridos leves em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	FL					
	Feminino		Masculino		n.d.	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<=14	1131	660	1304	792	0	0
15-19	1237	779	2099	1589	0	0
20-24	2061	1361	2978	2355	0	0
25-29	1711	1115	2443	2048	2	0
30-34	1520	903	2096	1667	0	0
35-39	1410	919	1979	1515	0	0
40-44	1611	971	2107	1746	0	1
45-49	1545	1033	1934	1671	0	0
50-54	1443	936	1704	1333	1	0
55-59	1438	887	1611	1272	0	0
60-64	1129	704	1377	1083	0	0
65-69	889	580	1110	841	0	0
70-74	795	474	1021	734	0	0
>=75	1347	754	1860	1329	0	0
n.d.	9	0	19	0	13	6
Total	19276	12076	25642	19975	16	7

n.d. – não definido

Quadro VII.5. Total de vítimas em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	Total de vítimas					
	Feminino		Masculino		n.d.	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<=14	1166	694	1375	837	0	0
15-19	1278	816	2215	1692	0	0
20-24	2124	1417	3192	2547	0	0
25-29	1764	1157	2654	2248	2	0
30-34	1568	934	2278	1812	0	0
35-39	1440	941	2195	1687	0	0
40-44	1661	1004	2318	1906	0	1
45-49	1588	1069	2106	1836	0	0
50-54	1490	975	1857	1466	1	0
55-59	1490	918	1745	1395	0	0
60-64	1195	738	1503	1202	0	0
65-69	955	613	1251	931	0	0
70-74	863	510	1134	803	0	0
>=75	1471	821	2078	1494	0	0
n.d.	9	0	21	1	18	6
Total	20062	12607	27922	21857	21	7

n.d. – não definido

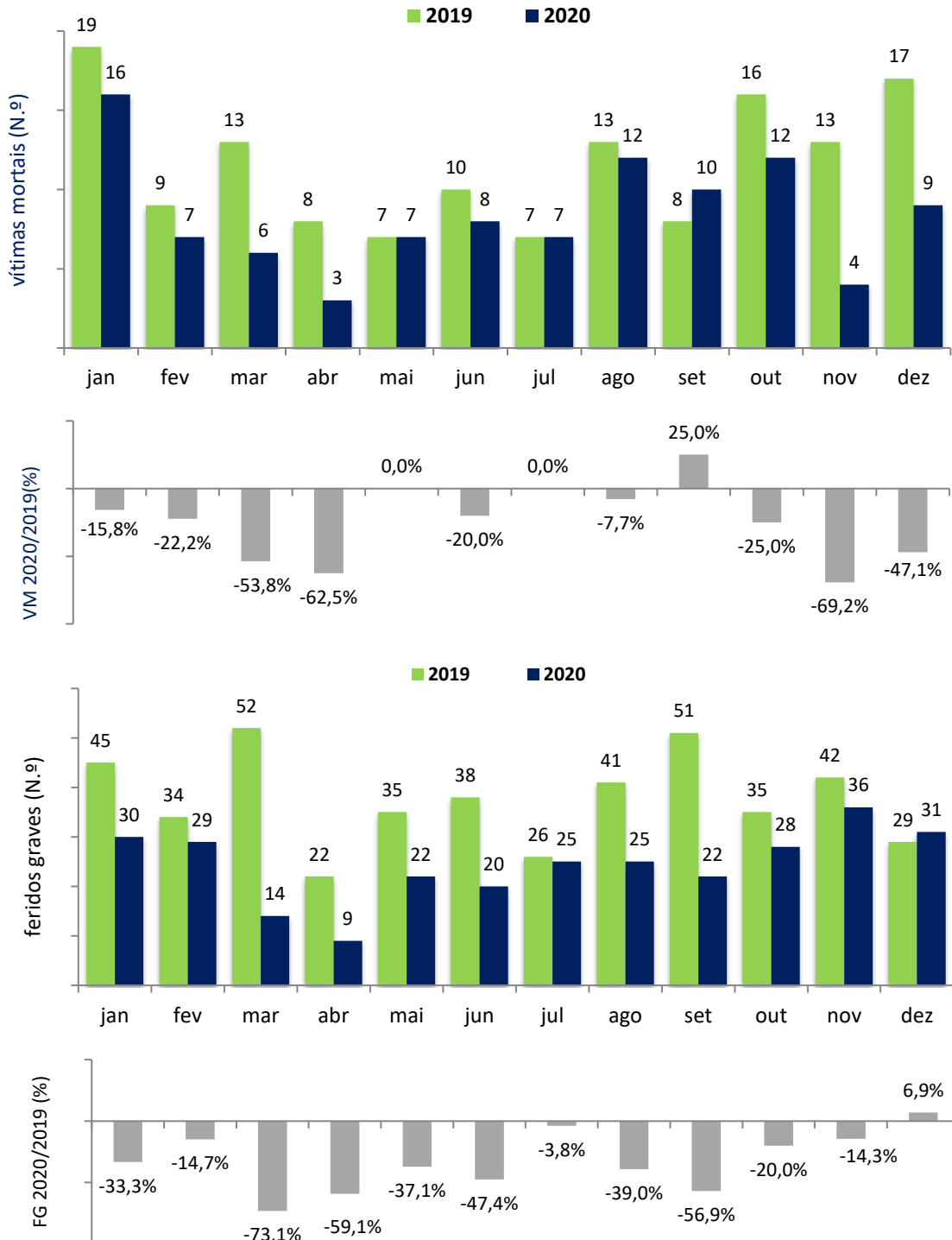
VII.2 Peões

VII.2.1 Peões vítimas por mês

Quadro VII.6. Peões vítimas em Portugal por mês, 2020 vs 2019

Mês	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Janeiro	19	16	-15,8%	45	30	-33,3%	513	499	-2,7%	577	545	-5,5%
Fevereiro	9	7	-22,2%	34	29	-14,7%	390	395	1,3%	433	431	-0,5%
Março	13	6	-53,8%	52	14	-73,1%	475	221	-53,5%	540	241	-55,4%
Abril	8	3	-62,5%	22	9	-59,1%	352	55	-84,4%	382	67	-82,5%
Mai	7	7	0,0%	35	22	-37,1%	466	170	-63,5%	508	199	-60,8%
Junho	10	8	-20,0%	38	20	-47,4%	373	199	-46,6%	421	227	-46,1%
Julho	7	7	0,0%	26	25	-3,8%	386	292	-24,4%	419	324	-22,7%
Agosto	13	12	-7,7%	41	25	-39,0%	368	289	-21,5%	422	326	-22,7%
Setembro	8	10	25,0%	51	22	-56,9%	403	319	-20,8%	462	351	-24,0%
Outubro	16	12	-25,0%	35	28	-20,0%	512	353	-31,1%	563	393	-30,2%
Novembro	13	4	-69,2%	42	36	-14,3%	581	318	-45,3%	636	358	-43,7%
Dezembro	17	9	-47,1%	29	31	6,9%	572	374	-34,6%	618	414	-33,0%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

Gráfico VII.1. Peões vítimas mortais e feridos graves por mês, 2020 vs 2019



VII.2.2 Peões vítimas por dia da semana

Quadro VII.7. Peões vítimas em Portugal por dia da semana, 2020 vs 2019

Dia da semana	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Segunda-feira	27	17	-37,0%	61	48	-21,3%	813	526	-35,3%	901	591	-34,4%
Terça-feira	24	8	-66,7%	72	40	-44,4%	843	526	-37,6%	939	574	-38,9%
Quarta-feira	13	21	61,5%	62	50	-19,4%	867	550	-36,6%	942	621	-34,1%
Quinta-feira	20	21	5,0%	75	35	-53,3%	907	571	-37,0%	1 002	627	-37,4%
Sexta-feira	28	15	-46,4%	76	59	-22,4%	935	652	-30,3%	1 039	726	-30,1%
Sábado	16	14	-12,5%	63	27	-57,1%	604	386	-36,1%	683	427	-37,5%
Domingo	12	5	-58,3%	41	32	-22,0%	422	273	-35,3%	475	310	-34,7%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

VII.2.3 Peões vítimas por período horário

Quadro VII.8. Peões vítimas em Portugal por período horário, 2020 vs 2019

Período horário	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
[00:00 - 03:00[	7	4	-42,9%	7	6	-14,3%	84	37	-56,0%	98	47	-52,0%
[03:00 - 06:00[	2	4	100,0%	8	4	-50,0%	36	11	-69,4%	46	19	-58,7%
[06:00 - 09:00[	7	20	185,7%	54	38	-29,6%	561	364	-35,1%	622	422	-32,2%
[09:00 - 12:00[	21	19	-9,5%	68	46	-32,4%	969	714	-26,3%	1 058	779	-26,4%
[12:00 - 15:00[	14	14	0,0%	63	36	-42,9%	893	565	-36,7%	970	615	-36,6%
[15:00 - 18:00[	29	18	-37,9%	77	47	-39,0%	1 148	727	-36,7%	1 254	792	-36,8%
[18:00 - 21:00[	45	16	-64,4%	129	87	-32,6%	1 357	890	-34,4%	1 531	993	-35,1%
[21:00 - 00:00[	15	6	-60,0%	44	27	-38,6%	343	176	-48,7%	402	209	-48,0%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

VII.2.4 Peões vítimas por fatores atmosféricos

Quadro VII.9. Peões vítimas em Portugal por fatores atmosféricos, 2020 vs 2019

Fatores atmosféricos	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Bom tempo	126	86	-31,7%	372	250	-32,8%	4 424	2 921	-34,0%	4 922	3 257	-33,8%
Chuva	13	13	0,0%	75	38	-49,3%	928	544	-41,4%	1 016	595	-41,4%
Nevoeiro	0	2	-	1	2	100,0%	18	10	-44,4%	19	14	-26,3%
Vento	1	0	-100,0%	1	1	0,0%	7	1	-85,7%	9	2	-77,8%
Neve	0	0	-	0	0	-	1	0	-100,0%	1	0	-100,0%
Fumo	0	0	-	1	0	-100,0%	0	0	-	1	0	-100,0%
Granizo	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
n.d.	0	0	-	0	0	-	13	8	-38,5%	13	8	-38,5%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

n.d. – não definido

VII.2.5 Peões vítimas por luminosidade

Quadro VII.10. Peões vítimas em Portugal por luminosidade, 2020 vs 2019

Luminosidade	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Dia	76	66	-13,2%	276	178	-35,5%	3 800	2 494	-34,4%	4 152	2 738	-34,1%
Noite	60	32	-46,7%	146	96	-34,2%	1 372	862	-37,2%	1 578	990	-37,3%
Aurora/Crepúsculo	4	3	-25,0%	28	17	-39,3%	214	126	-41,1%	246	146	-40,7%
n.d.	0	0	-	0	0	-	5	2	-60,0%	5	2	-60,0%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

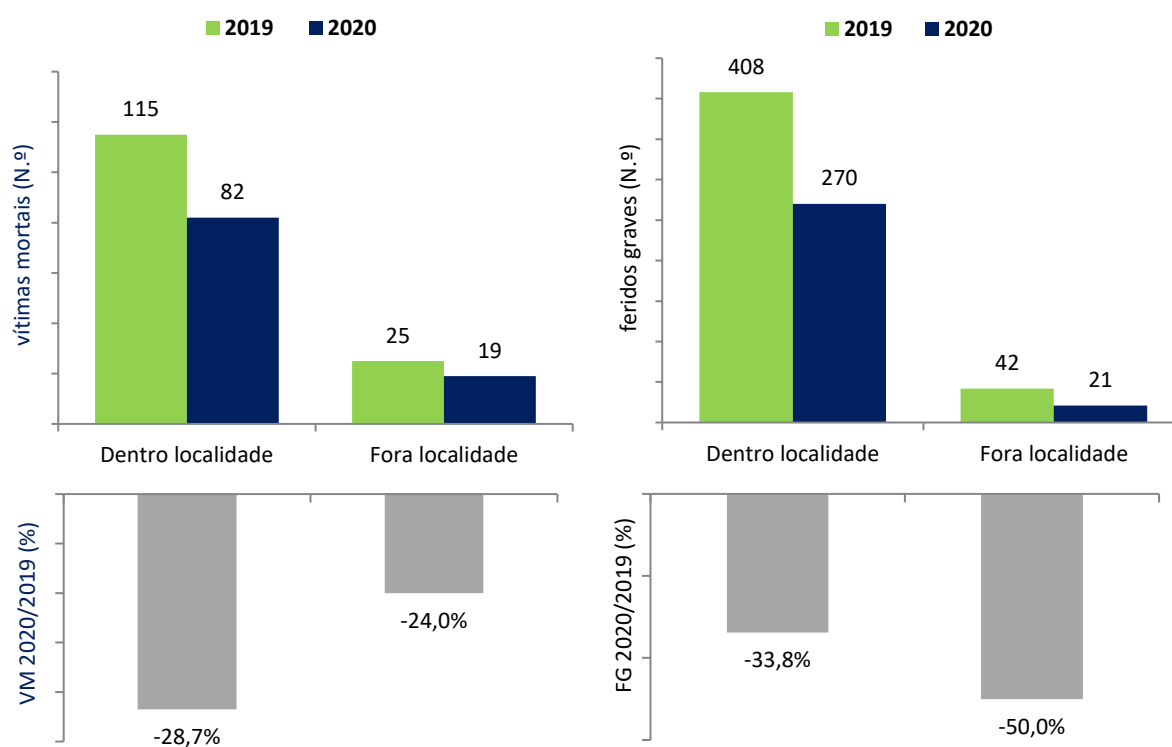
n.d. – não definido

VII.2.6 Peões vítimas por localização

Quadro VII.11. Peões vítimas em Portugal por localização, 2020 vs 2019

Localização	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Dentro das localidades	115	82	-28,7%	408	270	-33,8%	5 290	3 408	-35,6%	5 813	3 760	-35,3%
Fora das localidades	25	19	-24,0%	42	21	-50,0%	101	76	-24,8%	168	116	-31,0%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

Gráfico VII.2. Peões vítimas mortais e feridos graves por localização, 2020 vs 2019



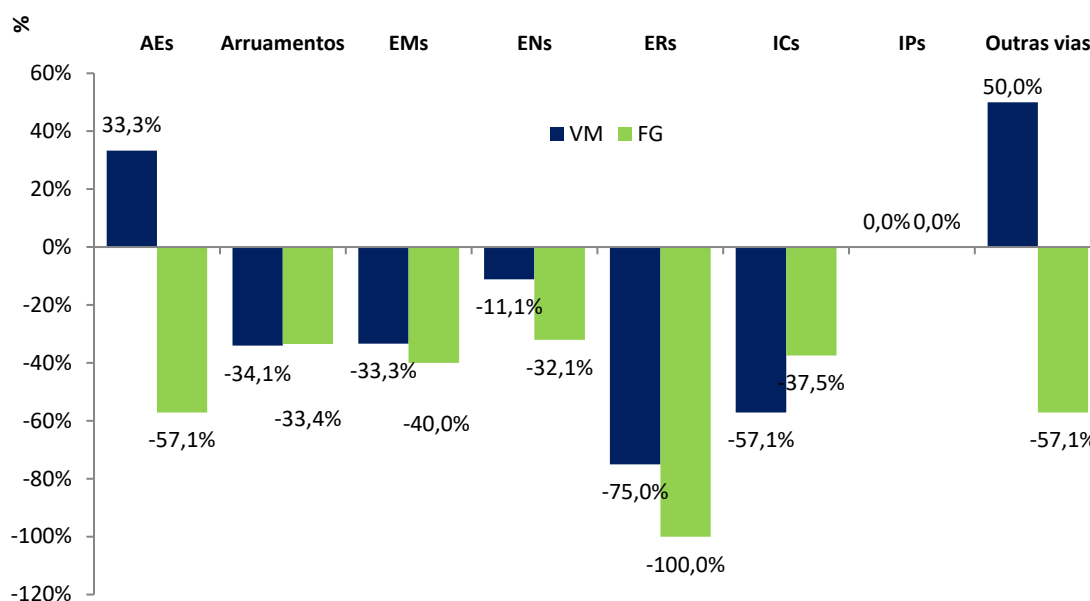
VII.2.7 Peões vítimas por tipo de via

Quadro VII.12. Peões vítimas em Portugal por tipo de via, 2020 vs 2019

Tipo de via	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
AEs	6	8	33,3%	7	3	-57,1%	18	15	-16,7%	31	26	-16,1%
Arruamentos	91	60	-34,1%	347	231	-33,4%	4 957	3 094	-37,6%	5 395	3 385	-37,3%
EMs	3	2	-33,3%	10	6	-40,0%	31	35	12,9%	44	43	-2,3%
ENs	27	24	-11,1%	53	36	-32,1%	255	238	-6,7%	335	298	-11,0%
ERs	4	1	-75,0%	4	0	-100,0%	18	5	-72,2%	26	6	-76,9%
ICs	7	3	-57,1%	8	5	-37,5%	8	8	0,0%	23	16	-30,4%
IPs	0	0	-	0	1	-	0	0	-	0	1	-
Outras vias*	2	3	50,0%	21	9	-57,1%	104	89	-14,4%	127	101	-20,5%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

*Inclui acessos, estradas florestais, pontes, variantes e não definidas

Gráfico VII.3. Variação de peões vítimas mortais e feridos graves por tipo de via, 2020 vs 2019

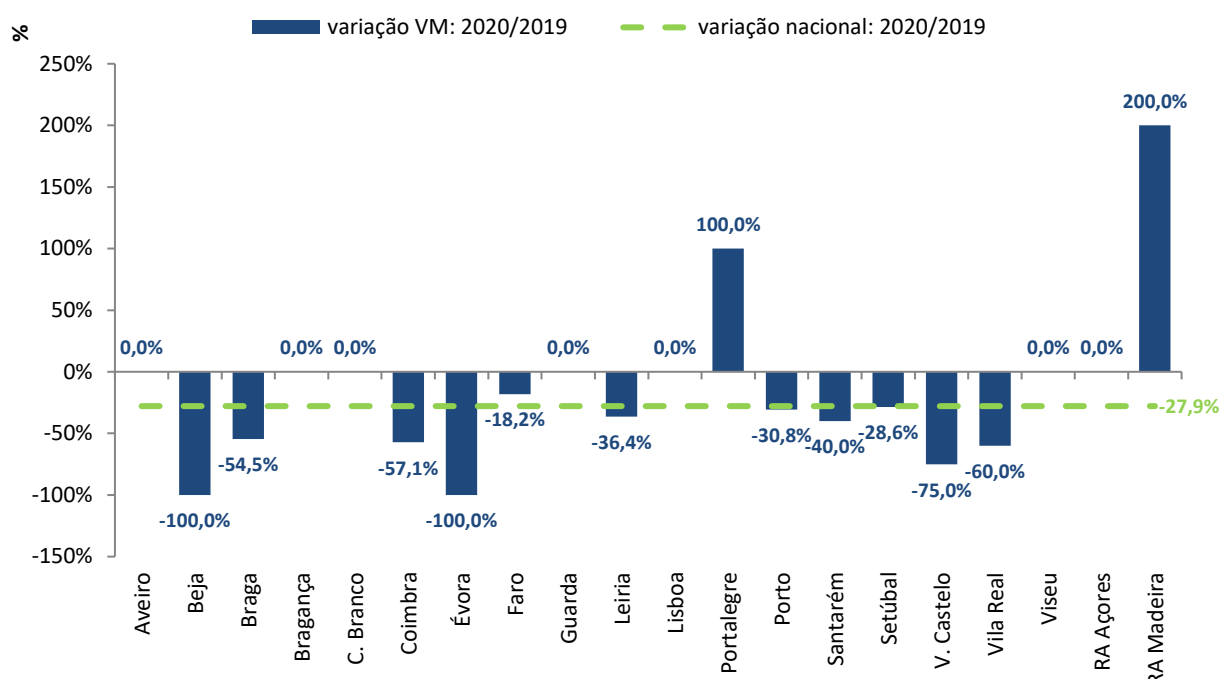


VII.2.8 Peões vítimas por distrito

Quadro VII.13. Peões vítimas em Portugal por distrito, 2020 vs 2019

Distrito	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Aveiro	5	5	0,0%	27	18	-33,3%	283	194	-31,4%	315	217	-31,1%
Beja	2	0	-100,0%	9	6	-33,3%	35	33	-5,7%	46	39	-15,2%
Braga	11	5	-54,5%	35	27	-22,9%	417	312	-25,2%	463	344	-25,7%
Bragança	1	1	0,0%	11	3	-72,7%	51	23	-54,9%	63	27	-57,1%
C. Branco	1	1	0,0%	10	8	-20,0%	59	38	-35,6%	70	47	-32,9%
Coimbra	7	3	-57,1%	16	4	-75,0%	164	124	-24,4%	187	131	-29,9%
Évora	3	0	-100,0%	8	4	-50,0%	38	27	-28,9%	49	31	-36,7%
Faro	11	9	-18,2%	27	22	-18,5%	242	161	-33,5%	280	192	-31,4%
Guarda	1	1	0,0%	6	5	-16,7%	43	21	-51,2%	50	27	-46,0%
Leiria	11	7	-36,4%	18	6	-66,7%	184	101	-45,1%	213	114	-46,5%
Lisboa	25	25	0,0%	103	61	-40,8%	1 615	947	-41,4%	1 743	1 033	-40,7%
Portalegre	1	2	100,0%	5	5	0,0%	27	27	0,0%	33	34	3,0%
Porto	26	18	-30,8%	43	28	-34,9%	1 093	754	-31,0%	1 162	800	-31,2%
Santarém	5	3	-40,0%	24	16	-33,3%	152	83	-45,4%	181	102	-43,6%
Setúbal	7	5	-28,6%	29	29	0,0%	455	313	-31,2%	491	347	-29,3%
V. Castelo	8	2	-75,0%	9	5	-44,4%	94	46	-51,1%	111	53	-52,3%
Vila Real	5	2	-60,0%	13	8	-38,5%	80	59	-26,3%	98	69	-29,6%
Viseu	4	4	0,0%	16	8	-50,0%	148	92	-37,8%	168	104	-38,1%
RA Açores	5	5	0,0%	24	11	-54,2%	77	40	-48,1%	106	56	-47,2%
RA Madeira	1	3	200,0%	17	17	0,0%	134	89	-33,6%	152	109	-28,3%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

Gráfico VII.4. Variação de peões vítimas mortais por distrito, 2020 vs 2019

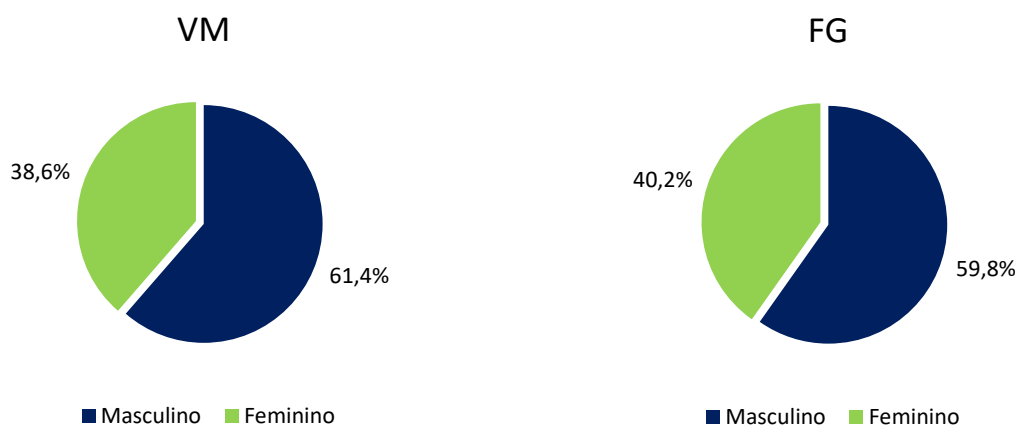


VII.2.9 Peões vítimas por sexo

Quadro VII.14. Peões vítimas em Portugal por sexo, 2020 vs 2019

Sexo	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Masculino	83	62	-25,3%	247	174	-29,6%	2 328	1 579	-32,2%	2 658	1 815	-31,7%
Feminino	57	39	-31,6%	203	117	-42,4%	3 063	1 905	-37,8%	3 323	2 061	-38,0%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

Gráfico VII.5. Peões vítimas mortais e feridos graves por sexo, 2020



VII.2.10 Peões vítimas por grupo etário

Quadro VII.15. Peões vítimas mortais em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	VM			
	Feminino		Masculino	
	2019	2020	2019	2020
<=14	0	0	4	0
15-19	0	2	2	2
20-24	3	1	1	1
25-29	0	0	3	1
30-34	1	3	0	2
35-39	0	0	3	1
40-44	0	1	1	4
45-49	4	0	7	4
50-54	0	2	5	6
55-59	5	3	5	4
60-64	8	2	7	7
65-69	5	4	15	6
70-74	11	6	9	3
>=75	20	15	21	21
Total	57	39	83	62

Quadro VII.16. Peões feridos graves em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	FG			
	Feminino		Masculino	
	2019	2020	2019	2020
<=14	14	14	23	15
15-19	9	8	8	10
20-24	11	8	12	4
25-29	6	5	9	7
30-34	5	1	5	7
35-39	3	3	8	6
40-44	11	5	19	6
45-49	5	8	17	14
50-54	14	9	18	16
55-59	9	8	26	16
60-64	22	11	12	14
65-69	22	6	22	16
70-74	32	7	25	14
>=75	40	24	43	29
Total	203	117	247	174

Quadro VII.17. Peões feridos leves em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	FL			
	Feminino		Masculino	
	2019	2020	2019	2020
<=14	273	164	321	177
15-19	238	132	176	102
20-24	203	107	137	83
25-29	135	85	97	67
30-34	128	66	86	51
35-39	131	75	89	63
40-44	173	81	109	95
45-49	184	120	124	104
50-54	217	136	145	102
55-59	245	156	167	134
60-64	218	152	177	125
65-69	210	154	136	98
70-74	230	166	176	113
>=75	478	311	388	265
Total	3 063	1 905	2 328	1 579

Quadro VII.18. Peões- total de vítimas em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	Total de vítimas			
	Feminino		Masculino	
	2019	2020	2019	2020
<=14	287	178	348	192
15-19	247	142	186	114
20-24	217	116	150	88
25-29	141	90	109	75
30-34	134	70	91	60
35-39	134	78	100	70
40-44	184	87	129	105
45-49	193	128	148	122
50-54	231	147	168	124
55-59	259	167	198	154
60-64	248	165	196	146
65-69	237	164	173	120
70-74	273	179	210	130
>=75	538	350	452	315
Total	3 323	2 061	2 658	1 815

Quadro VII.19. Peões vítimas em Portugal por grupo etário, 2020 vs 2019

Grupo etário	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
<=14	4	0	-100,0%	37	29	-21,6%	594	341	-42,6%	635	370	-41,7%
15-19	2	4	100,0%	17	18	5,9%	414	234	-43,5%	433	256	-40,9%
20-24	4	2	-50,0%	23	12	-47,8%	340	190	-44,1%	367	204	-44,4%
25-29	3	1	-66,7%	15	12	-20,0%	232	152	-34,5%	250	165	-34,0%
30-34	1	5	400,0%	10	8	-20,0%	214	117	-45,3%	225	130	-42,2%
35-39	3	1	-66,7%	11	9	-18,2%	220	138	-37,3%	234	148	-36,8%
40-44	1	5	400,0%	30	11	-63,3%	282	176	-37,6%	313	192	-38,7%
45-49	11	4	-63,6%	22	22	0,0%	308	224	-27,3%	341	250	-26,7%
50-54	5	8	60,0%	32	25	-21,9%	362	238	-34,3%	399	271	-32,1%
55-59	10	7	-30,0%	35	24	-31,4%	412	290	-29,6%	457	321	-29,8%
60-64	15	9	-40,0%	34	25	-26,5%	395	277	-29,9%	444	311	-30,0%
65-69	20	10	-50,0%	44	22	-50,0%	346	252	-27,2%	410	284	-30,7%
70-74	20	9	-55,0%	57	21	-63,2%	406	279	-31,3%	483	309	-36,0%
>=75	41	36	-12,2%	83	53	-36,1%	866	576	-33,5%	990	665	-32,8%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

VII.2.11 Peões vítimas por ação do peão

Quadro VII.20. Peões vítimas em Portugal por ação do peão, 2020 vs 2019

Ação do peão	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
Em plena faixa de rodagem	48	29	-39,6%	78	44	-43,6%	585	415	-29,1%	711	488	-31,4%
Atravessando em passagem sinalizada	21	18	-14,3%	145	95	-34,5%	2 481	1 528	-38,4%	2 647	1 641	-38,0%
Transitando pela berma ou passeio	22	17	-22,7%	40	29	-27,5%	487	365	-25,1%	549	411	-25,1%
Atravessando fora da passagem de peões a mais de 50m de uma passagem ou quando não exista passagem	19	13	-31,6%	55	30	-45,5%	401	252	-37,2%	475	295	-37,9%
Atravessando fora da passagem de peões, a menos de 50m de uma passagem	8	7	-12,5%	44	39	-11,4%	541	356	-34,2%	593	402	-32,2%
A sair ou entrar num veículo	3	4	33,3%	17	9	-47,1%	153	97	-36,6%	173	110	-36,4%
Atravessando em passagem sinalizada com desrespeito da sinalização semafórica	2	3	50,0%	6	4	-33,3%	111	54	-51,4%	119	61	-48,7%
Transitando pela esquerda da faixa de rodagem	1	3	200,0%	8	3	-62,5%	68	51	-25,0%	77	57	-26,0%
Em ilhéu ou refúgio na via	1	2	100,0%	4	1	-75,0%	49	44	-10,2%	54	47	-13,0%
Transitando pela direita da faixa de rodagem	6	2	-66,7%	14	14	0,0%	131	123	-6,1%	151	139	-7,9%
Em trabalhos na via	1	1	0,0%	9	5	-44,4%	59	41	-30,5%	69	47	-31,9%
Surgindo inesperadamente na faixa de rodagem de trás de um obstáculo	7	1	-85,7%	30	18	-40,0%	297	140	-52,9%	334	159	-52,4%
n.d.	1	1	0,0%	0	0	-	28	18	-35,7%	29	19	-34,5%
Total	140	101	-27,9%	450	291	-35,3%	5 391	3 484	-35,4%	5 981	3 876	-35,2%

n.d. – não definido

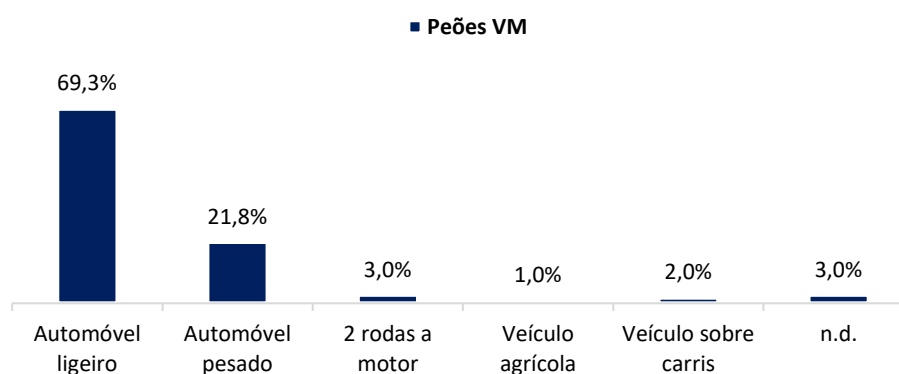
VII.2.12 Peões vítimas mortais por categoria de veículo interveniente

Quadro VII.21. Peões vítimas mortais em Portugal por categoria de veículo interveniente, 2020

Categoria veículo	Peões VM
Automóvel ligeiro	70
Automóvel pesado	22
"Duas rodas a motor"	3
Veículo agrícola	1
Veículo sobre carris	2
n.d.	3
Total	101

n.d. – não definido

Gráfico VII.6. Peões vítimas mortais por categoria de veículo interveniente, 2020



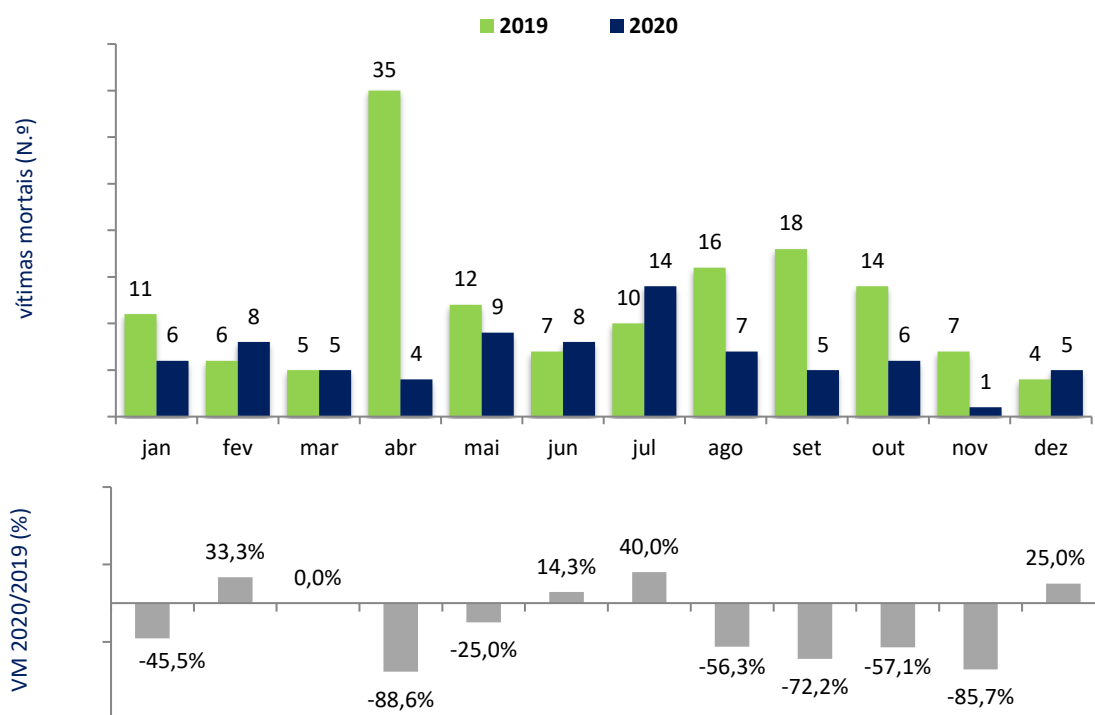
VII.3 Passageiros

VII.3.1 Passageiros vítimas por mês

Quadro VII.22. Passageiros vítimas em Portugal por mês, 2020 vs 2019

Mês	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Janeiro	11	6	-45,5%	20	24	20,0%	804	719	-10,6%	835	749	-10,3%
Fevereiro	6	8	33,3%	20	42	110,0%	637	693	8,8%	663	743	12,1%
Março	5	5	0,0%	33	16	-51,5%	866	389	-55,1%	904	410	-54,6%
Abril	35	4	-88,6%	39	13	-66,7%	859	160	-81,4%	933	177	-81,0%
Maio	12	9	-25,0%	31	24	-22,6%	830	378	-54,5%	873	411	-52,9%
Junho	7	8	14,3%	39	17	-56,4%	877	524	-40,3%	923	549	-40,5%
Julho	10	14	40,0%	43	30	-30,2%	962	648	-32,6%	1 015	692	-31,8%
Agosto	16	7	-56,3%	70	44	-37,1%	1 212	835	-31,1%	1 298	886	-31,7%
Setembro	18	5	-72,2%	41	37	-9,8%	982	708	-27,9%	1 041	750	-28,0%
Outubro	14	6	-57,1%	25	20	-20,0%	859	532	-38,1%	898	558	-37,9%
Novembro	7	1	-85,7%	25	19	-24,0%	898	502	-44,1%	930	522	-43,9%
Dezembro	4	5	25,0%	32	25	-21,9%	881	548	-37,8%	917	578	-37,0%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

Gráfico VII.7. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por mês, 2020 vs 2019

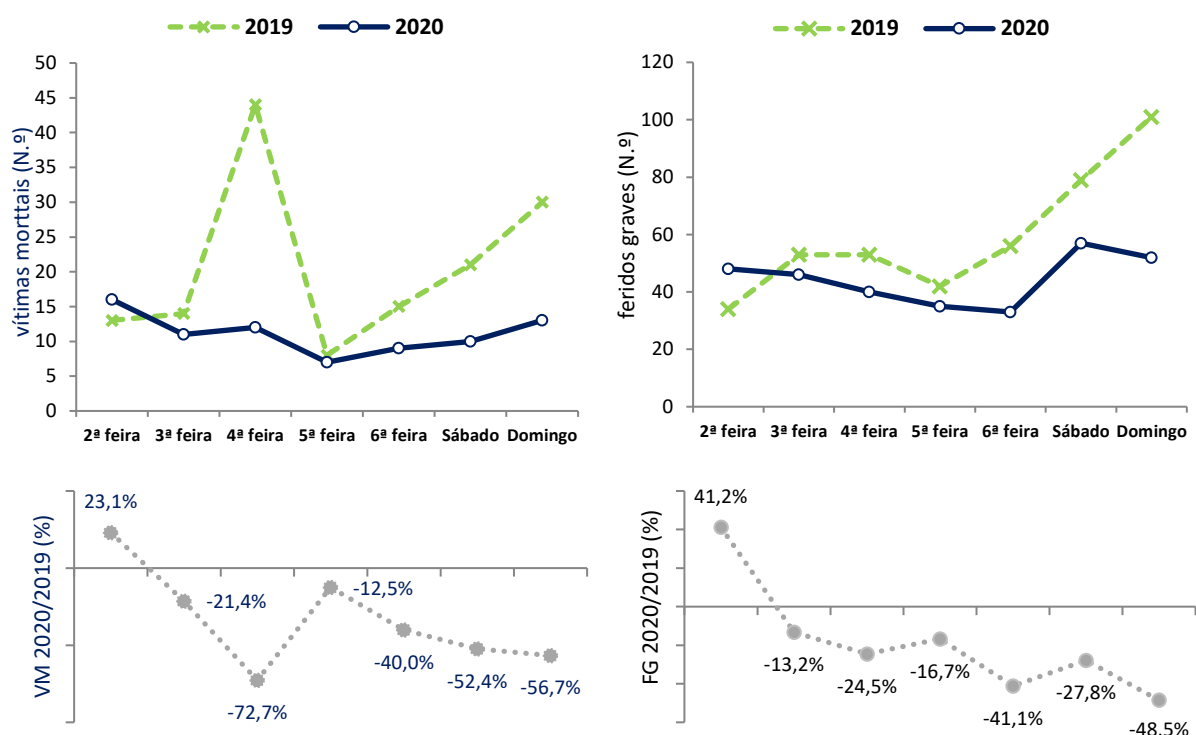


VII.3.1 Passageiros vítimas por dia da semana

Quadro VII.23. Passageiros vítimas em Portugal por dia da semana, 2020 vs 2019

Dia da semana	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Segunda-feira	13	16	23,1%	34	48	41,2%	1 377	869	-36,9%	1 424	933	-34,5%
Terça-feira	14	11	-21,4%	53	46	-13,2%	1 384	793	-42,7%	1 451	850	-41,4%
Quarta-feira	44	12	-72,7%	53	40	-24,5%	1 355	869	-35,9%	1 452	921	-36,6%
Quinta-feira	8	7	-12,5%	42	35	-16,7%	1 376	879	-36,1%	1 426	921	-35,4%
Sexta-feira	15	9	-40,0%	56	33	-41,1%	1 490	976	-34,5%	1 561	1 018	-34,8%
Sábado	21	10	-52,4%	79	57	-27,8%	1 803	1 135	-37,0%	1 903	1 202	-36,8%
Domingo	30	13	-56,7%	101	52	-48,5%	1 882	1 115	-40,8%	2 013	1 180	-41,4%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

Gráfico VII.8. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por dia da semana, 2020 vs 2019

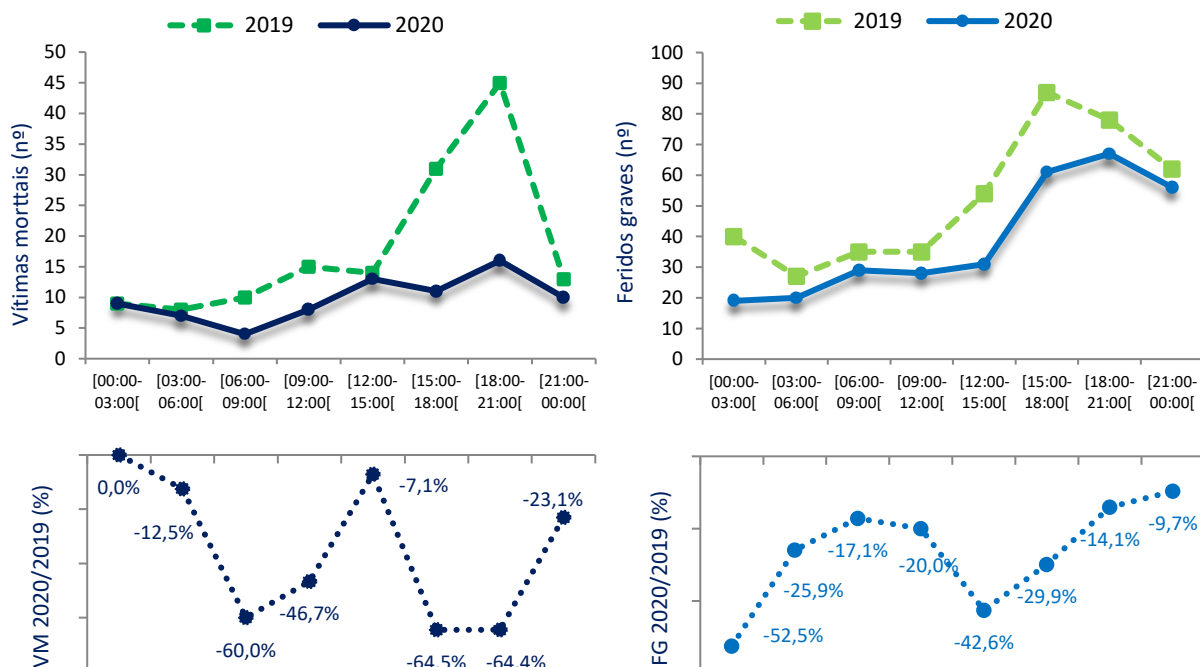


VII.3.2 Passageiros vítimas por período horário

Quadro VII.24. Passageiros vítimas em Portugal por período horário, 2020 vs 2019

Período horário	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
[00:00 - 03:00[	9	9	0,0%	40	19	-52,5%	512	331	-35,4%	561	359	-36,0%
[03:00 - 06:00[	8	7	-12,5%	27	20	-25,9%	295	190	-35,6%	330	217	-34,2%
[06:00 - 09:00[	10	4	-60,0%	35	29	-17,1%	1 042	630	-39,5%	1 087	663	-39,0%
[09:00 - 12:00[	15	8	-46,7%	35	28	-20,0%	1 424	885	-37,9%	1 474	921	-37,5%
[12:00 - 15:00[	14	13	-7,1%	54	31	-42,6%	1 809	1 125	-37,8%	1 877	1 169	-37,7%
[15:00 - 18:00[	31	11	-64,5%	87	61	-29,9%	2 509	1 491	-40,6%	2 627	1 563	-40,5%
[18:00 - 21:00[	45	16	-64,4%	78	67	-14,1%	2 091	1 333	-36,3%	2 214	1 416	-36,0%
[21:00 - 00:00[	13	10	-23,1%	62	56	-9,7%	985	651	-33,9%	1 060	717	-32,4%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

Gráfico VII.9. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por período horário, 2020 vs 2019



VII.3.3 Passageiros vítimas por fatores atmosféricos

Quadro VII.25. Passageiros vítimas em Portugal por fatores atmosféricos, 2020 vs 2019

Fatores atmosféricos	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Bom tempo	124	65	-47,6%	344	267	-22,4%	8 376	5 387	-35,7%	8 844	5 719	-35,3%
Chuva	17	12	-29,4%	64	38	-40,6%	2 149	1 151	-46,4%	2 230	1 201	-46,1%
Nevoeiro	1	0	-100,0%	8	4	-50,0%	88	80	-9,1%	97	84	-13,4%
Vento	0	0	-	0	0	-	6	2	-66,7%	6	2	-66,7%
Neve	0	0	-	0	0	-	6	2	-66,7%	6	2	-66,7%
Fumo	2	1	-50,0%	2	1	-50,0%	2	1	-50,0%	6	3	-50,0%
Granizo	1	0	-100,0%	0	1	-	27	5	-81,5%	28	6	-78,6%
n.d.	0	0	-	0	0	-	13	8	-38,5%	13	8	-38,5%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

n.d. – não definido

VII.3.4 Passageiros vítimas por luminosidade

Quadro VII.26. Passageiros vítimas em Portugal por luminosidade, 2020 vs 2019

Luminosidade	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Dia	101	43	-57,4%	242	166	-31,4%	7 258	4 496	-38,1%	7 601	4 705	-38,1%
Noite	42	33	-21,4%	161	128	-20,5%	2 923	1 890	-35,3%	3 126	2 051	-34,4%
Aurora/Crepúsculo	2	2	0,0%	14	17	21,4%	479	250	-47,8%	495	269	-45,7%
n.d.	0	0	-	1	0	-100,0%	7	0	-100,0%	8	0	-100,0%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

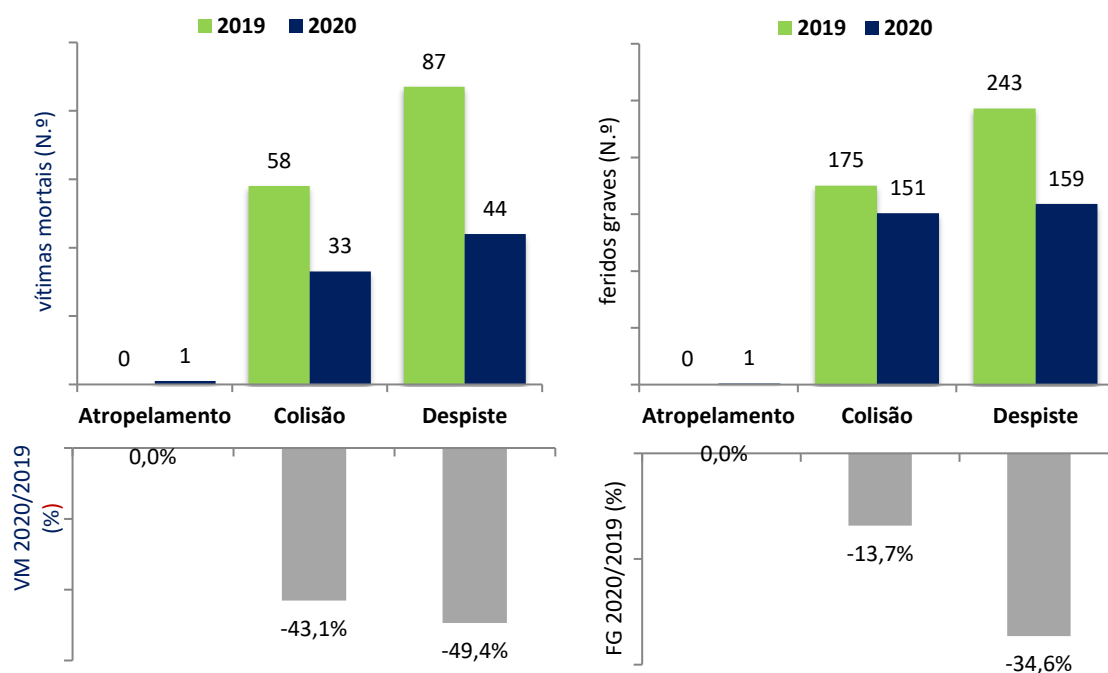
n.d. – não definido

VII.3.5 Passageiros vítimas por tipo de natureza

Quadro VII.27. Passageiros vítimas em Portugal por tipo de natureza, 2020 vs 2019

Tipo de natureza	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Atropelamento	0	1	-	0	1	-	53	27	-49,1%	53	29	-45,3%
Colisão	58	33	-43,1%	175	151	-13,7%	7 432	4 467	-39,9%	7 665	4 651	-39,3%
Despiste	87	44	-49,4%	243	159	-34,6%	3 182	2 142	-32,7%	3 512	2 345	-33,2%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

Gráfico VII.10. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por tipo de natureza, 2020 vs 2019



Quadro VII.28. Passageiros vítimas em Portugal por natureza, 2020 vs 2019

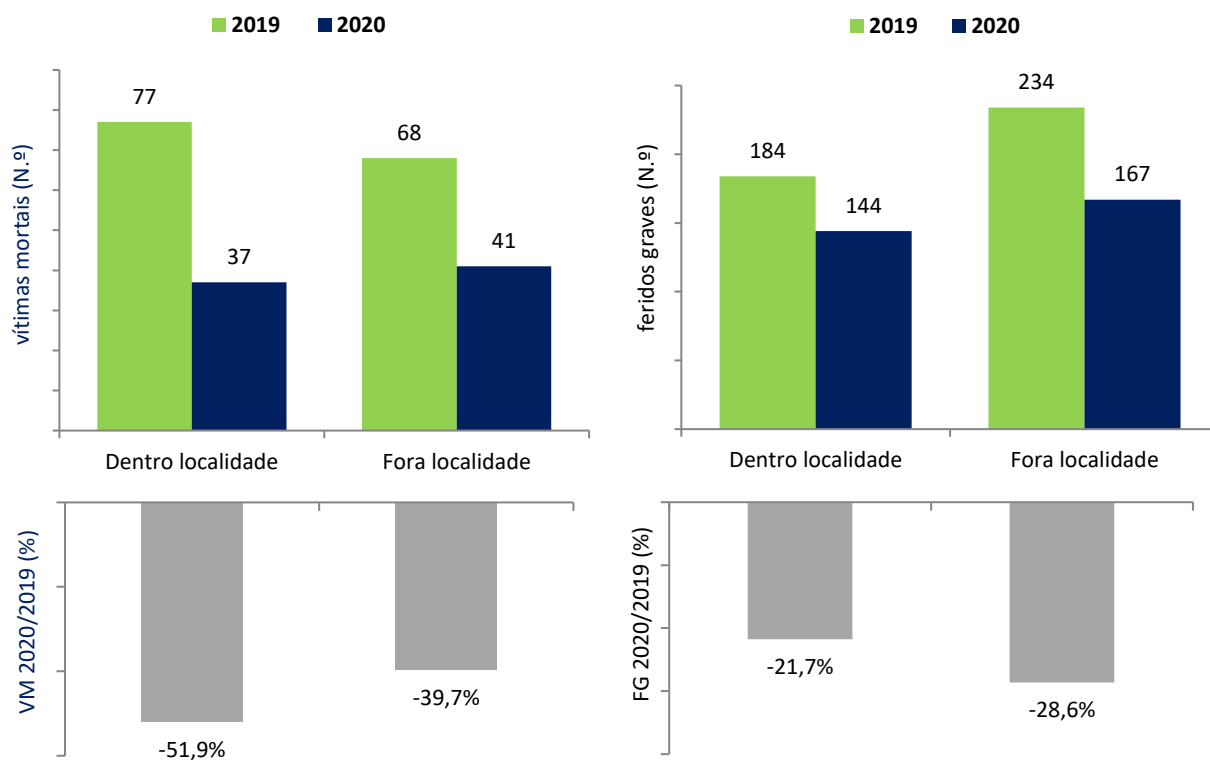
Tipo natureza	Natureza	VM			FG			FL			Total de vítimas		
		2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Atropelamento	Atropelamento de peões	0	0	-	0	0	-	42	11	-73,8%	42	11	-73,8%
	Atropelamento de animais	0	1	-	0	1	-	11	16	45,5%	11	18	63,6%
	Total	0	1	-	0	1	-	53	27	-49,1%	53	29	-45,3%
Colisão	Colisão com fuga	0	1	-	4	6	50,0%	200	142	-29,0%	204	149	-27,0%
	Colisão com outras situações	8	6	-25,0%	17	16	-5,9%	1 116	578	-48,2%	1 141	600	-47,4%
	Colisão frontal	23	10	-56,5%	66	61	-7,6%	1 304	834	-36,0%	1 393	905	-35,0%
	Colisão traseira com outro veículo em movimento	6	8	33,3%	42	21	-50,0%	1 880	1 114	-40,7%	1 928	1 143	-40,7%
	Colisão lateral com outro veículo em movimento	15	6	-60,0%	36	37	2,8%	2 112	1 341	-36,5%	2 163	1 384	-36,0%
	Colisão com veículo ou obstáculo na faixa de rodagem	4	2	-50,0%	6	7	16,7%	363	218	-39,9%	373	227	-39,1%
	Colisão choque em cadeia	2	0	-100,0%	4	3	-25,0%	457	240	-47,5%	463	243	-47,5%
Total	58	33	-43,1%	175	151	-13,7%	7 432	4 467	-39,9%	7 665	4 651	-39,3%	
Despiste	Despiste com dispositivo de retenção	0	3	-	3	3	0,0%	127	82	-35,4%	130	88	-32,3%
	Despiste sem dispositivo de retenção	5	4	-20,0%	19	10	-47,4%	277	212	-23,5%	301	226	-24,9%
	Despiste com fuga	0	1	-	16	10	-37,5%	56	50	-10,7%	72	61	-15,3%
	Despiste simples	21	8	-61,9%	94	59	-37,2%	1 452	945	-34,9%	1 567	1 012	-35,4%
	Despiste com transposição do dispositivo de retenção lateral	7	1	-85,7%	2	2	0,0%	72	41	-43,1%	81	44	-45,7%
	Despiste com capotamento	49	17	-65,3%	87	45	-48,3%	830	545	-34,3%	966	607	-37,2%
	Despiste com colisão com veículo imobil. ou obstáculo	5	10	100,0%	22	30	36,4%	368	267	-27,4%	395	307	-22,3%
Total	87	44	-49,4%	243	159	-34,6%	3 182	2 142	-32,7%	3 512	2 345	-33,2%	
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%	

VII.3.6 Passageiros vítimas por localização

Quadro VII.29. Passageiros vítimas em Portugal por localização, 2020 vs 2019

Localização	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Dentro das localidades	77	37	-51,9%	184	144	-21,7%	7 326	4 630	-36,8%	7 587	4 811	-36,6%
Fora das localidades	68	41	-39,7%	234	167	-28,6%	3 341	2 006	-40,0%	3 643	2 214	-39,2%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

Gráfico VII.11. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por localização, 2020 vs 2019



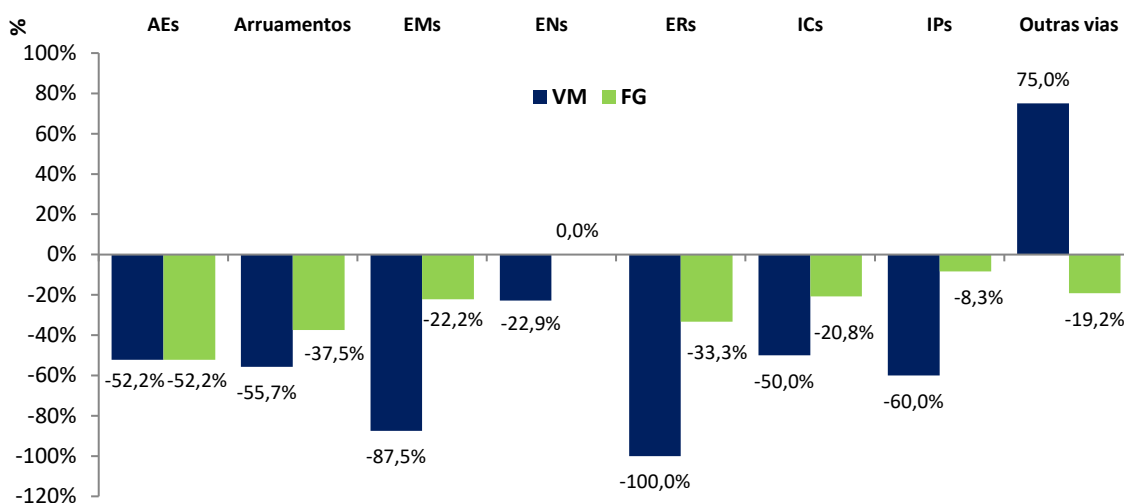
VII.3.7 Passageiros vítimas por tipo de via

Quadro VII.30. Passageiros vítimas em Portugal por tipo de via, 2020 vs 2019

Tipo de via	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
AEs	23	11	-52,2%	67	32	-52,2%	1 140	639	-43,9%	1 230	682	-44,6%
Arruamentos	61	27	-55,7%	136	85	-37,5%	5 624	3 406	-39,4%	5 821	3 518	-39,6%
EMs	8	1	-87,5%	36	28	-22,2%	448	280	-37,5%	492	309	-37,2%
ENs	35	27	-22,9%	111	111	0,0%	2 374	1 576	-33,6%	2 520	1 714	-32,0%
ERs	3	0	-100,0%	6	4	-33,3%	140	71	-49,3%	149	75	-49,7%
ICs	6	3	-50,0%	24	19	-20,8%	389	249	-36,0%	419	271	-35,3%
IPs	5	2	-60,0%	12	11	-8,3%	123	80	-35,0%	140	93	-33,6%
Outras vias*	4	7	75,0%	26	21	-19,2%	429	335	-21,9%	459	363	-20,9%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

*Inclui acessos, estradas florestais, pontes, variantes e não definidas

Gráfico VII.12. Variação de passageiros vítimas mortais e feridos graves por tipo de via, 2020 vs 2019



VII.3.8 Passageiros vítimas por categoria de veículo

Quadro VII.31. Passageiros vítimas em Portugal por categoria de veículo, 2020 vs 2019

Categoria de veículo	VM			FG			FL			Total de vítimas			VM/ 100 vítimas		FG/ 100 vítimas	
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	2019	2020
Automóvel ligeiro	102	66	-35,3%	357	276	-22,7%	9 338	5 745	-38,5%	9 797	6 087	-37,9%	1,0	1,1	3,6	4,5
Automóvel pesado	30	4	-86,7%	16	5	-68,8%	327	146	-55,4%	373	155	-58,4%	8,0	2,6	4,3	3,2
Ciclomotor	2	0	-100,0%	5	4	-20,0%	193	136	-29,5%	200	140	-30,0%	1,0	0,0	2,5	2,9
Motociclo <= 125cc	3	1	-66,7%	9	6	-33,3%	341	253	-25,8%	353	260	-26,3%	0,8	0,4	2,5	2,3
Motociclo > 125cc	6	3	-50,0%	23	11	-52,2%	279	226	-19,0%	308	240	-22,1%	1,9	1,3	7,5	4,6
Velocípede	0	0	-	1	0	-100,0%	45	46	2,2%	46	46	0,0%	0,0	0,0	2,2	0,0
Quadríciclo	1	1	0,0%	4	5	25,0%	73	46	-37,0%	78	52	-33,3%	1,3	1,9	5,1	9,6
Triciclo	0	1	-	0	0	-	22	3	-86,4%	22	4	-81,8%	0,0	25,0	0,0	0,0
Veículo agrícola	1	2	100,0%	3	3	0,0%	24	25	4,2%	28	30	7,1%	3,6	6,7	10,7	10,0
Outros*	0	0	-	0	1	-	25	10	-60,0%	25	11	-56,0%	0,0	0,0	0,0	9,1
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%	1,3	1,1	3,7	4,4

*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

VII.3.9 Passageiros vítimas por acessório de segurança

Quadro VII.32. Passageiros vítimas em Portugal por acessório de segurança, 2020 vs 2019

Acessório de segurança	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
C/ capacete/ cinto segurança	87	54	-37,9%	323	270	-16,4%	8 872	5 553	-37,4%	9 282	5 877	-36,7%
C/ sistema retenção de crianças	3	3	0,0%	23	9	-60,9%	1 009	620	-38,6%	1 035	632	-38,9%
S/ sistema retenção de crianças	3	1	-66,7%	4	4	0,0%	70	44	-37,1%	77	49	-36,4%
S/ uso capacete/cinto segurança	22	20	-9,1%	53	28	-47,2%	636	388	-39,0%	711	436	-38,7%
n.d.	30	0	-100,0%	15	0	-100,0%	80	31	-61,3%	125	31	-75,2%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

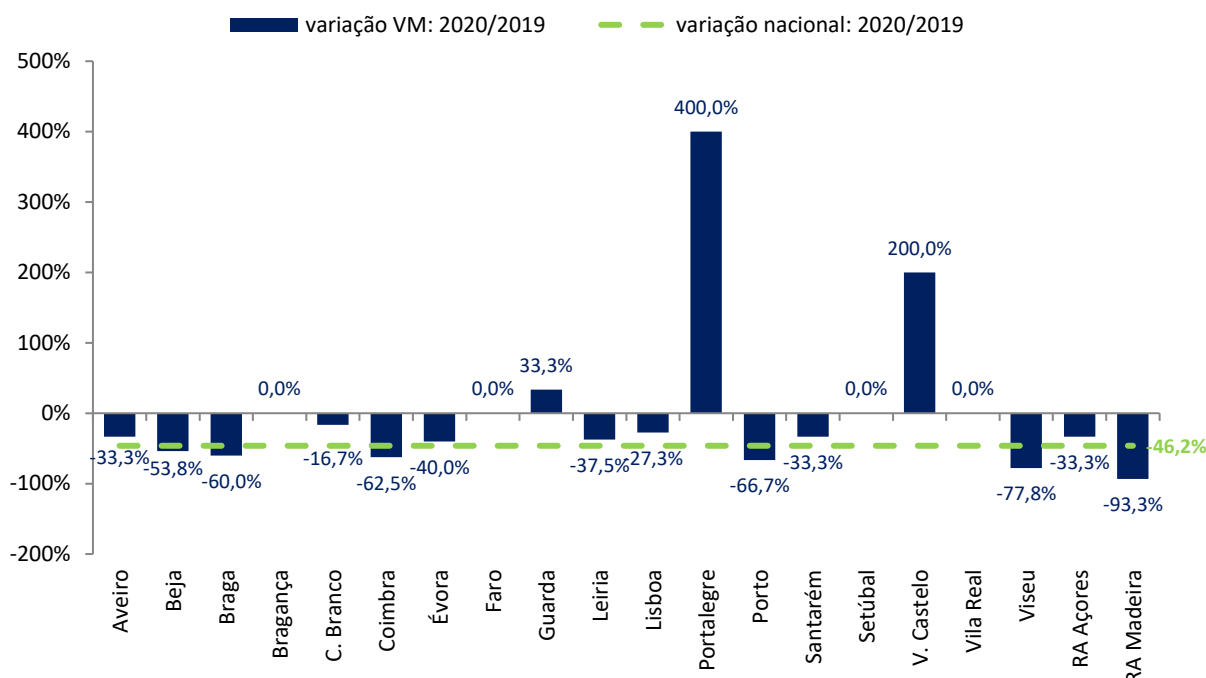
n.d. – não definido

VII.3.10 Passageiros vítimas por distrito

Quadro VII.33. Passageiros vítimas em Portugal por distrito, 2020 vs 2019

Distrito	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Aveiro	3	2	-33,3%	28	17	-39,3%	723	463	-36,0%	754	482	-36,1%
Beja	13	6	-53,8%	20	24	20,0%	186	122	-34,4%	219	152	-30,6%
Braga	5	2	-60,0%	23	17	-26,1%	980	589	-39,9%	1 008	608	-39,7%
Bragança	0	1	-	13	10	-23,1%	129	70	-45,7%	142	81	-43,0%
C. Branco	6	5	-16,7%	12	14	16,7%	178	113	-36,5%	196	132	-32,7%
Coimbra	8	3	-62,5%	10	16	60,0%	435	294	-32,4%	453	313	-30,9%
Évora	5	3	-40,0%	18	10	-44,4%	166	101	-39,2%	189	114	-39,7%
Faro	4	4	0,0%	35	20	-42,9%	543	315	-42,0%	582	339	-41,8%
Guarda	3	4	33,3%	18	6	-66,7%	143	81	-43,4%	164	91	-44,5%
Leiria	8	5	-37,5%	22	16	-27,3%	472	299	-36,7%	502	320	-36,3%
Lisboa	11	8	-27,3%	34	28	-17,6%	2 090	1 263	-39,6%	2 135	1 299	-39,2%
Portalegre	1	5	400,0%	13	19	46,2%	104	81	-22,1%	118	105	-11,0%
Porto	18	6	-66,7%	27	25	-7,4%	1 854	1 072	-42,2%	1 899	1 103	-41,9%
Santarém	9	6	-33,3%	41	25	-39,0%	508	343	-32,5%	558	374	-33,0%
Setúbal	3	3	0,0%	21	17	-19,0%	820	532	-35,1%	844	552	-34,6%
V. Castelo	2	6	200,0%	10	10	0,0%	250	167	-33,2%	262	183	-30,2%
Vila Real	1	1	0,0%	5	11	120,0%	263	154	-41,4%	269	166	-38,3%
Viseu	9	2	-77,8%	18	11	-38,9%	405	265	-34,6%	432	278	-35,6%
RA Açores	6	4	-33,3%	23	7	-69,6%	180	131	-27,2%	209	142	-32,1%
RA Madeira	30	2	-93,3%	27	8	-70,4%	238	181	-23,9%	295	191	-35,3%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

Gráfico VII.13. Variação de passageiros vítimas mortais por distrito, 2020 vs 2019



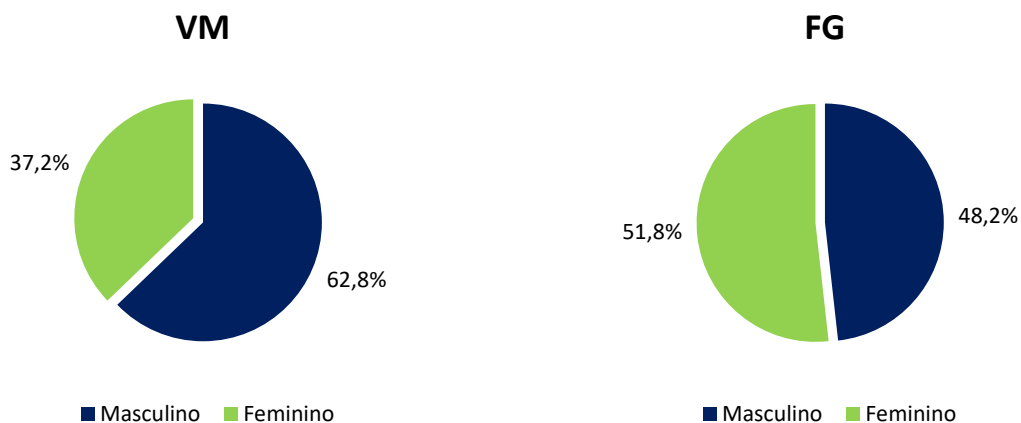
VII.3.11 Passageiros vítimas por sexo

Quadro VII.34. Passageiros vítimas em Portugal por sexo, 2020 vs 2019

Sexo	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Masculino	57	49	-14,0%	199	150	-24,6%	3 732	2 700	-27,7%	3 988	2 899	-27,3%
Feminino	88	29	-67,0%	219	161	-26,5%	6 934	3 936	-43,2%	7 241	4 126	-43,0%
n.d.	0	0	-	0	0	-	1	0	-100,0%	1	0	-100,0%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

n.d. – não definido

Gráfico VII.14. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por sexo, 2020

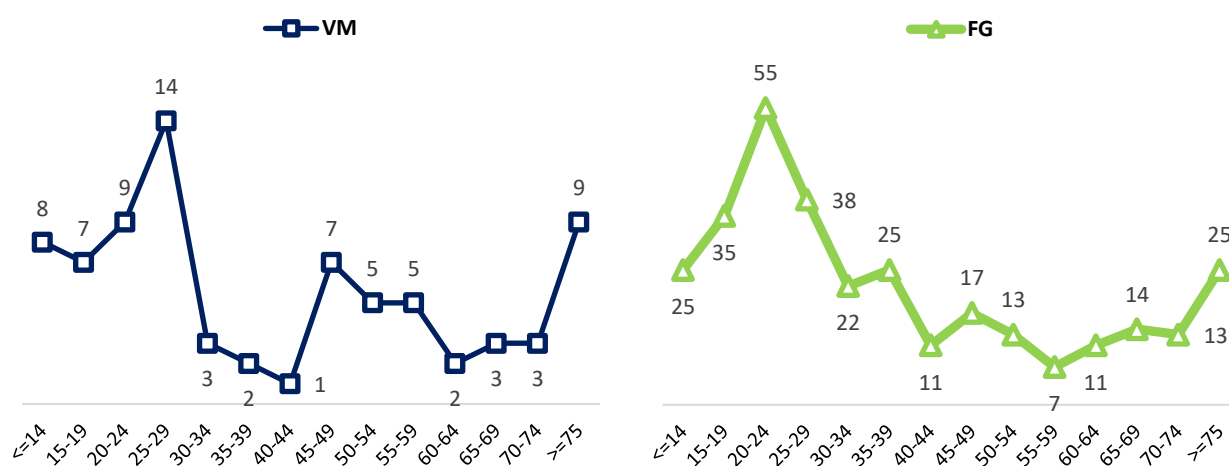


VII.3.12 Passageiros vítimas por grupo etário

Quadro VII.35. Passageiros vítimas em Portugal por grupo etário, 2020 vs 2019

Grupo etário	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
<=14	10	8	-20,0%	45	25	-44,4%	1 697	972	-42,7%	1 752	1 005	-42,6%
15-19	9	7	-22,2%	50	35	-30,0%	1 163	698	-40,0%	1 222	740	-39,4%
20-24	14	9	-35,7%	58	55	-5,2%	1 240	854	-31,1%	1 312	918	-30,0%
25-29	8	14	75,0%	34	38	11,8%	851	560	-34,2%	893	612	-31,5%
30-34	7	3	-57,1%	27	22	-18,5%	613	414	-32,5%	647	439	-32,1%
35-39	3	2	-33,3%	25	25	0,0%	507	356	-29,8%	535	383	-28,4%
40-44	4	1	-75,0%	29	11	-62,1%	593	403	-32,0%	626	415	-33,7%
45-49	6	7	16,7%	17	17	0,0%	559	392	-29,9%	582	416	-28,5%
50-54	6	5	-16,7%	22	13	-40,9%	552	356	-35,5%	580	374	-35,5%
55-59	5	5	0,0%	17	7	-58,8%	616	354	-42,5%	638	366	-42,6%
60-64	11	2	-81,8%	16	11	-31,3%	547	328	-40,0%	574	341	-40,6%
65-69	12	3	-75,0%	30	14	-53,3%	490	281	-42,7%	532	298	-44,0%
70-74	11	3	-72,7%	11	13	18,2%	420	247	-41,2%	442	263	-40,5%
>=75	39	9	-76,9%	37	25	-32,4%	818	421	-48,5%	894	455	-49,1%
n.d.	0	0	-	0	0	-	1	0	-100,0%	1	0	-100,0%
Total	145	78	-46,2%	418	311	-25,6%	10 667	6 636	-37,8%	11 230	7 025	-37,4%

Gráfico VII.15. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por grupo etário, 2020



Quadro VII.36. Passageiros vítimas mortais em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	VM			
	Feminino		Masculino	
	2019	2020	2019	2020
<=14	5	2	5	6
15-19	5	0	4	7
20-24	9	3	5	6
25-29	3	4	5	10
30-34	4	1	3	2
35-39	0	1	3	1
40-44	2	0	2	1
45-49	5	3	1	4
50-54	3	1	3	4
55-59	3	2	2	3
60-64	10	0	1	2
65-69	8	3	4	0
70-74	5	3	6	0
>=75	26	6	13	3
n.d.	0	0	0	0
Total	88	29	57	49

Quadro VII.37. Passageiros feridos graves em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	FG			
	Feminino		Masculino	
	2019	2020	2019	2020
<=14	16	17	29	8
15-19	21	18	29	17
20-24	19	25	39	30
25-29	21	17	13	21
30-34	14	11	13	11
35-39	9	7	16	18
40-44	13	6	16	5
45-49	11	9	6	8
50-54	11	6	11	7
55-59	13	5	4	2
60-64	13	6	3	5
65-69	21	8	9	6
70-74	7	11	4	2
>=75	30	15	7	10
n.d.	0	0	0	0
Total	219	161	199	150

Quadro VII.38. Passageiros feridos leves em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	FL					
	Feminino		Masculino		n.d.	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<=14	847	479	850	493	0	0
15-19	661	384	502	314	0	0
20-24	714	460	526	394	0	0
25-29	505	311	346	249	0	0
30-34	388	227	225	187	0	0
35-39	326	212	181	144	0	0
40-44	395	240	198	163	0	0
45-49	398	254	161	138	0	0
50-54	402	223	150	133	0	0
55-59	473	246	143	108	0	0
60-64	434	229	113	99	0	0
65-69	395	200	95	81	0	0
70-74	343	177	77	70	0	0
>=75	653	294	165	127	0	0
n.d.	0	0	0	0	1	0
Total	6934	3936	3732	2700	1	0

Quadro VII.39. Passageiros total de vítimas em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	Total de vítimas					
	Feminino		Masculino		n.d.	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<=14	868	498	884	507	0	0
15-19	687	402	535	338	0	0
20-24	742	488	570	430	0	0
25-29	529	332	364	280	0	0
30-34	406	239	241	200	0	0
35-39	335	220	200	163	0	0
40-44	410	246	216	169	0	0
45-49	414	266	168	150	0	0
50-54	416	230	164	144	0	0
55-59	489	253	149	113	0	0
60-64	457	235	117	106	0	0
65-69	424	211	108	87	0	0
70-74	355	191	87	72	0	0
>=75	709	315	185	140	0	0
n.d.	0	0	0	0	1	0
Total	7241	4126	3988	2899	1	0

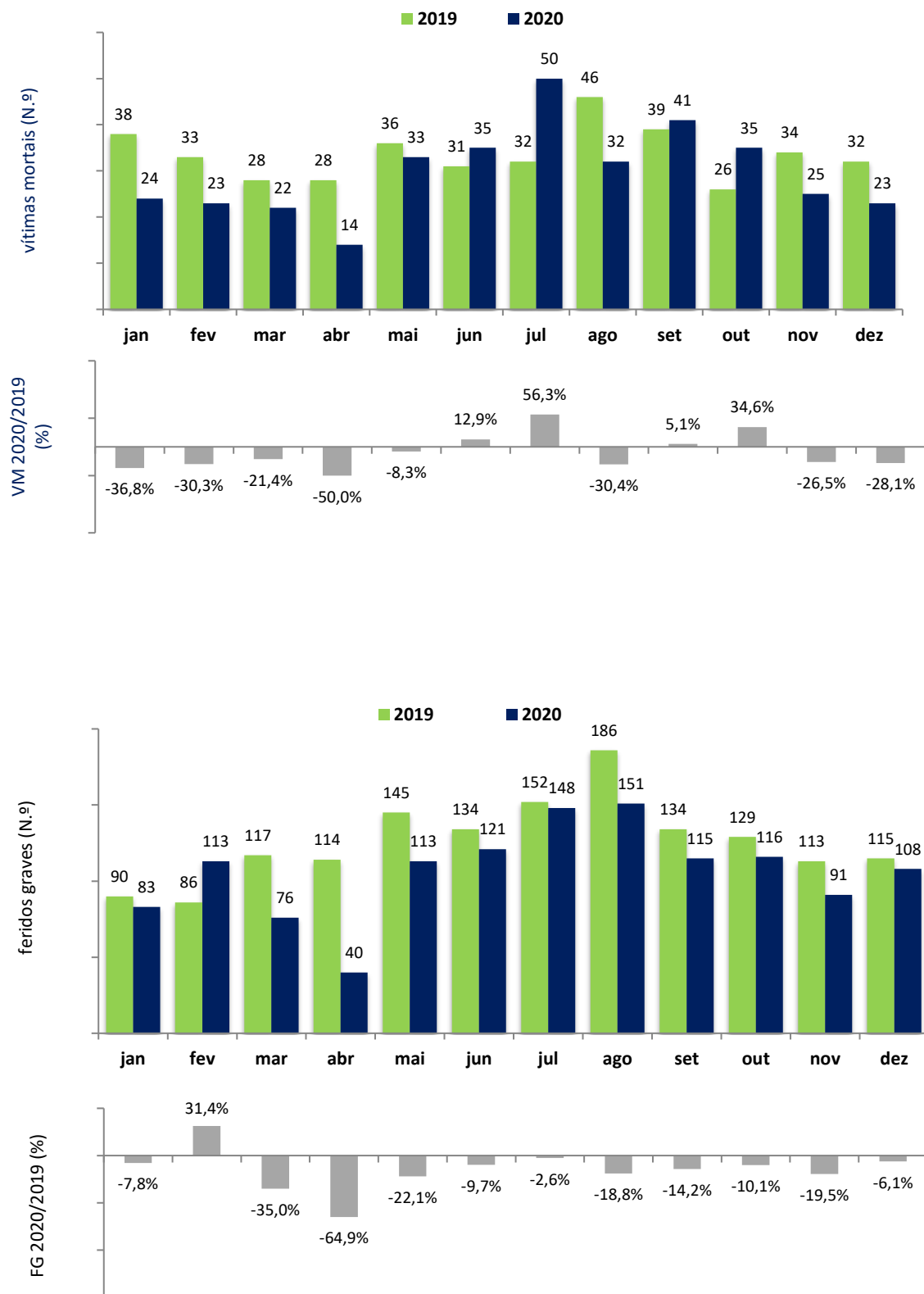
VII.4 Condutores

VII.4.1 Condutores vítimas por mês

Quadro VII.40. Condutores vítimas em Portugal por mês, 2020 vs 2019

Mês	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Janeiro	38	24	-36,8%	90	83	-7,8%	2 198	2 119	-3,6%	2 326	2 226	-4,3%
Fevereiro	33	23	-30,3%	86	113	31,4%	1 910	1 969	3,1%	2 029	2 105	3,7%
Março	28	22	-21,4%	117	76	-35,0%	2 262	1 408	-37,8%	2 407	1 506	-37,4%
Abril	28	14	-50,0%	114	40	-64,9%	2 218	785	-64,6%	2 360	839	-64,4%
Maio	36	33	-8,3%	145	113	-22,1%	2 554	1 508	-41,0%	2 735	1 654	-39,5%
Junho	31	35	12,9%	134	121	-9,7%	2 363	1 836	-22,3%	2 528	1 992	-21,2%
Julho	32	50	56,3%	152	148	-2,6%	2 799	2 324	-17,0%	2 983	2 522	-15,5%
Agosto	46	32	-30,4%	186	151	-18,8%	2 723	2 294	-15,8%	2 955	2 477	-16,2%
Setembro	39	41	5,1%	134	115	-14,2%	2 502	2 112	-15,6%	2 675	2 268	-15,2%
Outubro	26	35	34,6%	129	116	-10,1%	2 724	1 992	-26,9%	2 879	2 143	-25,6%
Novembro	34	25	-26,5%	113	91	-19,5%	2 335	1 754	-24,9%	2 482	1 870	-24,7%
Dezembro	32	23	-28,1%	115	108	-6,1%	2 288	1 837	-19,7%	2 435	1 968	-19,2%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

Gráfico VII.16. Condutores vítimas mortais e feridos graves por mês, 2020 vs 2019

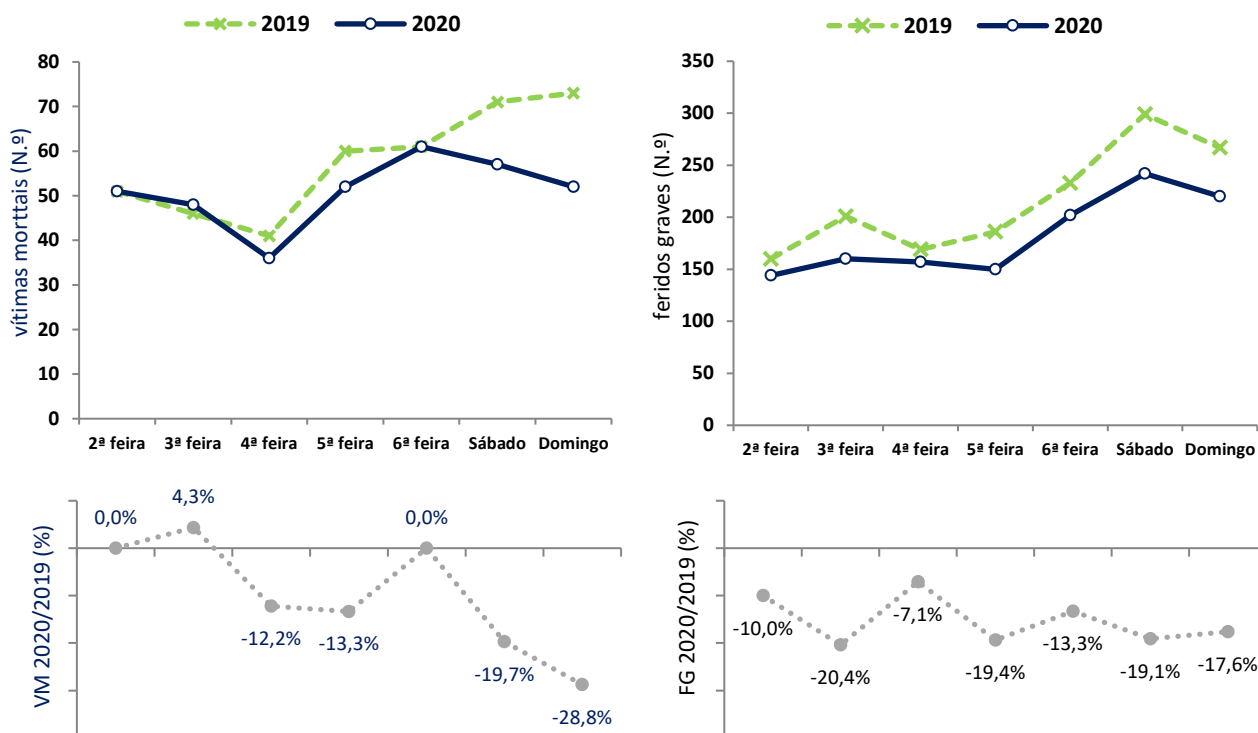


VII.4.2 Condutores vítimas por dia da semana

Quadro VII.41. Condutores vítimas em Portugal por dia da semana, 2020 vs 2019

Dia da semana	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Segunda-feira	51	51	0,0%	160	144	-10,0%	4 140	3 168	-23,5%	4 351	3 363	-22,7%
Terça-feira	46	48	4,3%	201	160	-20,4%	4 225	3 040	-28,0%	4 472	3 248	-27,4%
Quarta-feira	41	36	-12,2%	169	157	-7,1%	4 162	3 112	-25,2%	4 372	3 305	-24,4%
Quinta-feira	60	52	-13,3%	186	150	-19,4%	4 305	3 234	-24,9%	4 551	3 436	-24,5%
Sexta-feira	61	61	0,0%	233	202	-13,3%	4 476	3 507	-21,6%	4 770	3 770	-21,0%
Sábado	71	57	-19,7%	299	242	-19,1%	4 047	3 107	-23,2%	4 417	3 406	-22,9%
Domingo	73	52	-28,8%	267	220	-17,6%	3 521	2 770	-21,3%	3 861	3 042	-21,2%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

Gráfico VII.17. Condutores vítimas mortais e feridos graves por dia da semana, 2020 vs 2019



VII.4.3 Condutores vítimas por período horário

Quadro VII.42. Condutores vítimas em Portugal por período horário, 2020 vs 2019

Período horário	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
[00:00 - 03:00[	27	20	-25,9%	108	59	-45,4%	1 060	688	-35,1%	1 195	767	-35,8%
[03:00 - 06:00[	16	11	-31,3%	64	27	-57,8%	606	363	-40,1%	686	401	-41,5%
[06:00 - 09:00[	40	32	-20,0%	136	91	-33,1%	3 372	2 272	-32,6%	3 548	2 395	-32,5%
[09:00 - 12:00[	47	50	6,4%	191	148	-22,5%	4 705	3 707	-21,2%	4 943	3 905	-21,0%
[12:00 - 15:00[	50	49	-2,0%	209	192	-8,1%	5 267	4 151	-21,2%	5 526	4 392	-20,5%
[15:00 - 18:00[	82	67	-18,3%	300	309	3,0%	5 904	4 466	-24,4%	6 286	4 842	-23,0%
[18:00 - 21:00[	91	73	-19,8%	327	288	-11,9%	5 523	4 357	-21,1%	5 941	4 718	-20,6%
[21:00 - 00:00[	50	55	10,0%	180	161	-10,6%	2 439	1 934	-20,7%	2 669	2 150	-19,4%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

VII.4.4 Condutores vítimas por fatores atmosféricos

Quadro VII.43. Condutores vítimas em Portugal por fatores atmosféricos, 2020 vs 2019

Fatores atmosféricos	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Bom tempo	343	304	-11,4%	1 315	1 117	-15,1%	22 978	18 006	-21,6%	24 636	19 427	-21,1%
Chuva	58	45	-22,4%	174	141	-19,0%	5 605	3 697	-34,0%	5 837	3 883	-33,5%
Nevoeiro	2	6	200,0%	21	15	-28,6%	196	166	-15,3%	219	187	-14,6%
Vento	0	2	-	2	0	-100,0%	16	21	31,3%	18	23	27,8%
Neve	0	0	-	0	0	-	7	4	-42,9%	7	4	-42,9%
Fumo	0	0	-	2	0	-100,0%	5	2	-60,0%	7	2	-71,4%
Granizo	0	0	-	1	0	-100,0%	28	7	-75,0%	29	7	-75,9%
n.d.	0	0	-	0	2	-	41	35	-14,6%	41	37	-9,8%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

n.d. – não definido

VII.4.5 Condutores vítimas por luminosidade

Quadro VII.44. Condutores vítimas em Portugal por luminosidade, 2020 vs 2019

Luminosidade	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Dia	229	219	-4,4%	916	832	-9,2%	20 632	15 747	-23,7%	21 777	16 798	-22,9%
Noite	154	118	-23,4%	536	385	-28,2%	7 055	5 304	-24,8%	7 745	5 807	-25,0%
Aurora/Crepúsculo	20	20	0,0%	63	58	-7,9%	1 174	883	-24,8%	1 257	961	-23,5%
n.d.	0	0	-	0	0	-	15	4	-73,3%	15	4	-73,3%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

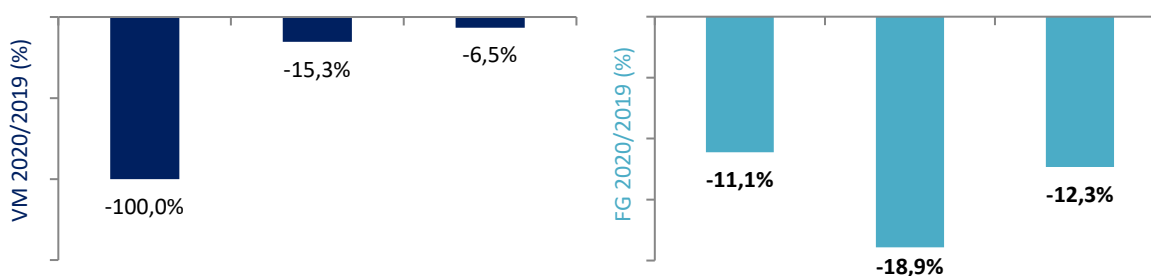
n.d. – não definido

VII.4.6 Condutores vítimas por natureza do acidente

Quadro VII.45. Condutores vítimas em Portugal por tipo de natureza, 2020 vs 2019

Tipo de natureza	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Atropelamento	2	0	-100,0%	9	8	-11,1%	267	198	-25,8%	278	206	-25,9%
Colisão	202	171	-15,3%	809	656	-18,9%	18 293	13 249	-27,6%	19 304	14 076	-27,1%
Despiste	199	186	-6,5%	697	611	-12,3%	10 316	8 491	-17,7%	11 212	9 288	-17,2%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

Gráfico VII.18. Taxas de variação de condutores vítimas mortais e feridos graves, por natureza do acidente, 2020 vs 2019



Quadro VII.46. Condutores vítimas em Portugal por natureza, 2020 vs 2019

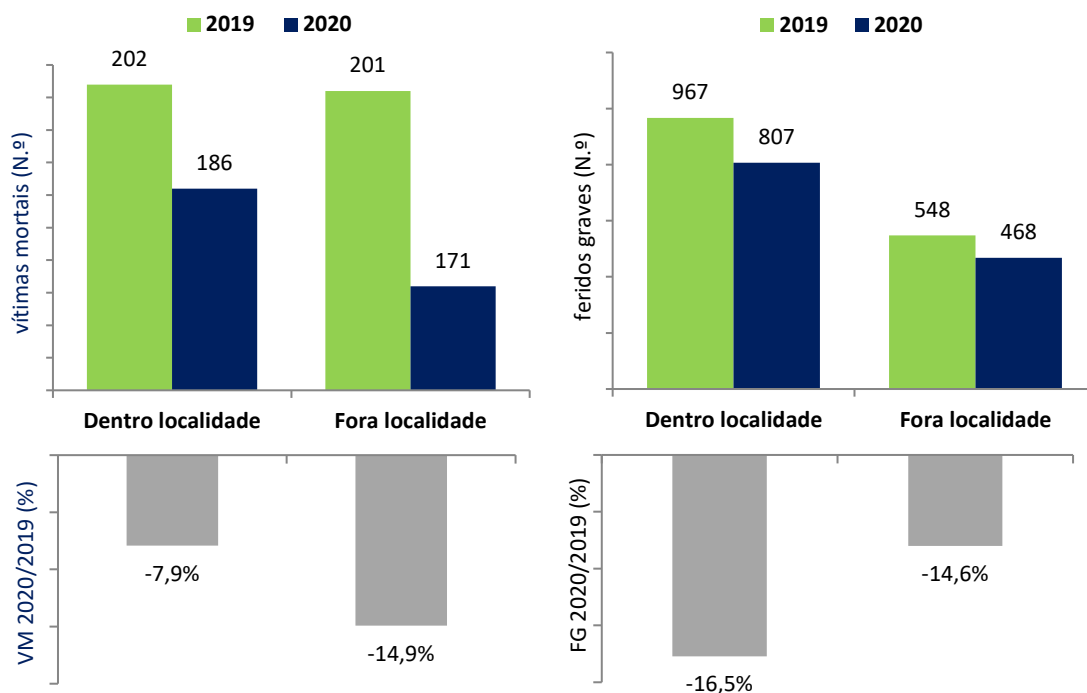
Tipo natureza	Natureza	VM			FG			FL			Total de vítimas		
		2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Atropelamento	Atropelamento com fuga	0	0	-	0	1	-	2	3	50,0%	2	4	100,0%
	Atropelamento de animais	1	0	-100,0%	0	3	-	63	80	27,0%	64	83	29,7%
	Atropelamento de peões	1	0	-100,0%	9	4	-55,6%	202	115	-43,1%	212	119	-43,9%
	Total	2	0	-100,0%	9	8	-11,1%	267	198	-25,8%	278	206	-25,9%
Colisão	Colisão choque em cadeia	4	3	-25,0%	9	9	0,0%	712	403	-43,4%	725	415	-42,8%
	Colisão com fuga	3	4	33,3%	25	17	-32,0%	530	481	-9,2%	558	502	-10,0%
	Colisão com outras situações	22	23	4,5%	105	79	-24,8%	3 027	2 004	-33,8%	3 154	2 106	-33,2%
	Colisão com veículo ou obstáculo na faixa de rodagem	8	13	62,5%	44	40	-9,1%	936	766	-18,2%	988	819	-17,1%
	Colisão frontal	87	60	-31,0%	260	221	-15,0%	2 956	2 193	-25,8%	3 303	2 474	-25,1%
	Colisão lateral com outro veículo em movimento	47	46	-2,1%	260	208	-20,0%	6 332	4 845	-23,5%	6 639	5 099	-23,2%
	Colisão traseira com outro veículo em movimento	31	22	-29,0%	106	82	-22,6%	3 800	2 557	-32,7%	3 937	2 661	-32,4%
	Total	202	171	-15,3%	809	656	-18,9%	18 293	13 249	-27,6%	19 304	14 076	-27,1%
Despiste	Despiste com capotamento	55	40	-27,3%	136	113	-16,9%	1 722	1 398	-18,8%	1 913	1 551	-18,9%
	Despiste com colisão com veículo imobil. ou obstáculo	26	22	-15,4%	84	78	-7,1%	948	923	-2,6%	1 058	1 023	-3,3%
	Despiste com dispositivo de retenção	1	7	600,0%	17	18	5,9%	502	367	-26,9%	520	392	-24,6%
	Despiste com fuga	0	0	-	3	4	33,3%	54	51	-5,6%	57	55	-3,5%
	Despiste com transposição do dispositivo de retenção lateral	6	12	100,0%	16	14	-12,5%	154	132	-14,3%	176	158	-10,2%
	Despiste sem dispositivo de retenção	14	15	7,1%	81	66	-18,5%	1 695	1 427	-15,8%	1 790	1 508	-15,8%
	Despiste simples	97	90	-7,2%	360	318	-11,7%	5 241	4 193	-20,0%	5 698	4 601	-19,3%
	Total	199	186	-6,5%	697	611	-12,3%	10 316	8 491	-17,7%	11 212	9 288	-17,2%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%	

VII.4.7 Condutores vítimas por localização

Quadro VII.47. Condutores vítimas em Portugal por localização, 2020 vs 2019

Localização	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Dentro das localidades	202	186	-7,9%	967	807	-16,5%	22 053	17 172	-22,1%	23 222	18 165	-21,8%
Fora das localidades	201	171	-14,9%	548	468	-14,6%	6 823	4 766	-30,1%	7 572	5 405	-28,6%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

Gráfico VII.19. Condutores vítimas mortais e feridos graves por localização, 2020 vs 2019



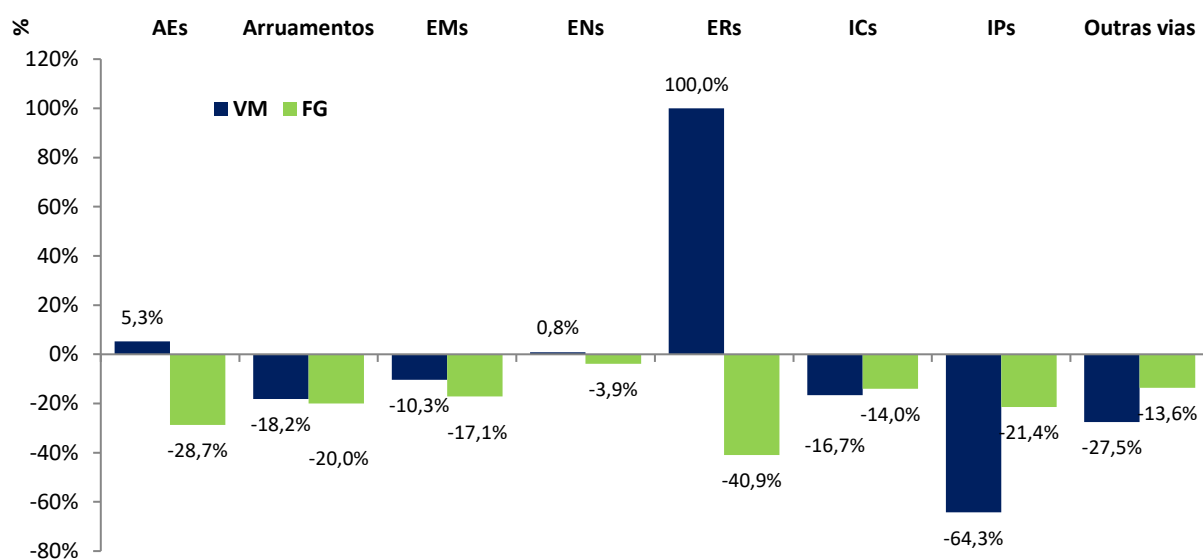
VII.4.8 Condutores vítimas por tipo de via

Quadro VII.48. Condutores vítimas em Portugal por tipo de via, 2020 vs 2019

Tipo de via	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
AEs	38	40	5,3%	94	67	-28,7%	1 926	1 247	-35,3%	2 058	1 354	-34,2%
Arruamentos	143	117	-18,2%	721	577	-20,0%	17 576	13 399	-23,8%	18 440	14 093	-23,6%
EMs	29	26	-10,3%	111	92	-17,1%	1 130	957	-15,3%	1 270	1 075	-15,4%
ENs	118	119	0,8%	385	370	-3,9%	5 612	4 370	-22,1%	6 115	4 859	-20,5%
ERs	3	6	100,0%	22	13	-40,9%	310	207	-33,2%	335	226	-32,5%
ICs	18	15	-16,7%	50	43	-14,0%	868	578	-33,4%	936	636	-32,1%
IPs	14	5	-64,3%	14	11	-21,4%	226	164	-27,4%	254	180	-29,1%
Outras vias*	40	29	-27,5%	118	102	-13,6%	1 228	1 016	-17,3%	1 386	1 147	-17,2%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

*Inclui acessos, estradas florestais, pontes, variantes e não definidas

Gráfico VII.20. Taxa de variação de condutores vítimas mortais e feridos graves por tipo de via, 2020 vs 2019



VII.4.9 Condutores vítimas por categoria de veículo

Quadro VII.49. Condutores vítimas em Portugal por categoria de veículo, 2020 vs 2019

Categoria de veículo	VM			FG			FL			Total de vítimas			VM/ 100 vítimas		FG/ 100 vítimas	
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	2019	2020
Automóvel ligeiro	191	174	-8,9%	624	546	-12,5%	17 396	12 085	-30,5%	18 211	12 805	-29,7%	1,0	1,4	3,4	4,3
Automóvel pesado	7	9	28,6%	29	14	-51,7%	273	208	-23,8%	309	231	-25,2%	2,3	3,9	9,4	6,1
Ciclomotor	34	26	-23,5%	153	114	-25,5%	2 198	1 663	-24,3%	2 385	1 803	-24,4%	1,4	1,4	6,4	6,3
Motociclo <= 125cc	34	31	-8,8%	206	153	-25,7%	3 989	3 386	-15,1%	4 229	3 570	-15,6%	0,8	0,9	4,9	4,3
Motociclo > 125cc	84	81	-3,6%	319	272	-14,7%	2 511	2 128	-15,3%	2 914	2 481	-14,9%	2,9	3,3	10,9	11,0
Velocípede	11	6	-45,5%	36	25	-30,6%	246	209	-15,0%	293	240	-18,1%	3,8	2,5	12,3	10,4
Quadríciclo	0	0	-	1	4	300,0%	23	22	-4,3%	24	26	8,3%	0,0	0,0	4,2	15,4
Tricíclo	14	11	-21,4%	22	21	-4,5%	81	91	12,3%	117	123	5,1%	12,0	8,9	18,8	17,1
Veículo agrícola	27	19	-29,6%	120	120	0,0%	2 127	2 114	-0,6%	2 274	2 253	-0,9%	1,2	0,8	5,3	5,3
Outros*	1	0	-100,0%	5	6	20,0%	32	32	0,0%	38	38	0,0%	2,6	0,0	13,2	15,8
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%	1,3	1,5	4,9	5,4

*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

VII.4.10 Condutores vítimas, segundo a utilização de acessórios de segurança

Quadro VII.50. Condutores vítimas em Portugal por acessório de segurança, 2020 vs 2019

Acessório de segurança	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Com capacete	152	130	-14,5%	692	531	-23,3%	8 787	7 260	-17,4%	9 631	7 921	-17,8%
Com cinto de segurança	176	158	-10,2%	641	534	-16,7%	17 663	12 293	-30,4%	18 480	12 985	-29,7%
Isento	40	29	-27,5%	132	139	5,3%	1 972	1 948	-1,2%	2 144	2 116	-1,3%
Sem uso de cinto/capacete	33	35	6,1%	39	44	12,8%	178	145	-18,5%	250	224	-10,4%
n.d.	2	5	150,0%	11	27	145,5%	276	292	5,8%	289	324	12,1%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

n.d. – não definido

VII.4.11 Condutores vítimas por licença de condução

Quadro VII.51. Condutores vítimas em Portugal por licença de condução, 2020 vs 2019

Licença de condução	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Caducada/ suspensa	4	3	-25,0%	6	11	83,3%	117	80	-31,6%	127	94	-26,0%
Com licença/ carta adequada ao veículo	337	306	-9,2%	1 256	1 058	-15,8%	25 912	19 109	-26,3%	27 505	20 473	-25,6%
Com licença/ carta não adequada ao veículo	11	9	-18,2%	30	20	-33,3%	174	144	-17,2%	215	173	-19,5%
Em situação de instrução/exame	1	0	-100,0%	0	0	-	18	15	-16,7%	19	15	-21,1%
Não necessária ao veículo que conduz	27	19	-29,6%	118	121	2,5%	2 115	2 108	-0,3%	2 260	2 248	-0,5%
Sem licença/carta	16	15	-6,3%	79	56	-29,1%	283	322	13,8%	378	393	4,0%
n.d.	7	5	-28,6%	26	9	-65,4%	257	160	-37,7%	290	174	-40,0%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

n.d. – não definido

VII.4.12 Condutores vítimas por antiguidade do título de condução

Quadro VII.52. Condutores vítimas em Portugal por antiguidade do título de condução, 2020 vs 2019

Licença de condução	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
<= 5 anos	143	81	-43,4%	524	343	-34,5%	11 610	7 165	-38,3%	12 277	7 589	-38,2%
6 a 10 anos	48	38	-20,8%	178	134	-24,7%	4 237	2 646	-37,6%	4 463	2 818	-36,9%
11 a 20 anos	61	47	-23,0%	233	210	-9,9%	4 583	3 511	-23,4%	4 877	3 768	-22,7%
21 a 30 anos	39	55	41,0%	179	208	16,2%	2 996	3 131	4,5%	3 214	3 394	5,6%
31 a 40 anos	21	43	104,8%	82	89	8,5%	1 180	1 347	14,2%	1 283	1 479	15,3%
41 a 50 anos	30	33	10,0%	56	62	10,7%	806	857	6,3%	892	952	6,7%
> 50 anos	6	17	183,3%	19	28	47,4%	302	365	20,9%	327	410	25,4%
n.d.	55	43	-21,8%	244	201	-17,6%	3162	2916	-7,8%	3 461	3 160	-8,7%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

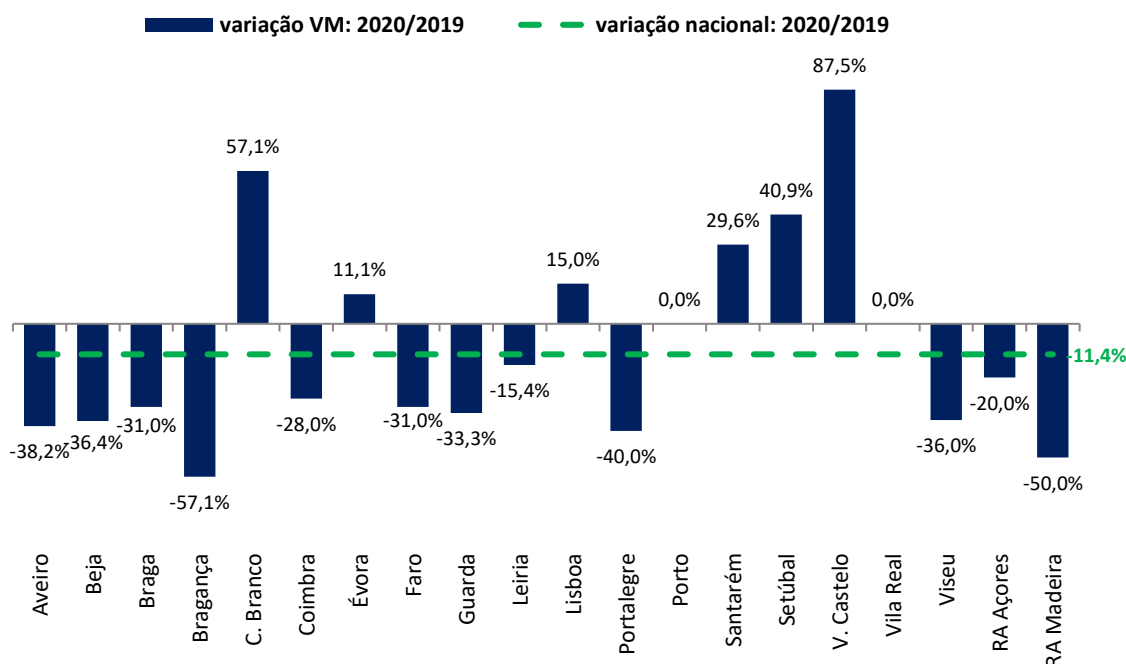
n.d. – não definido

VII.4.13 Condutores vítimas por distrito

Quadro VII.53. Condutores vítimas em Portugal por distrito, 2020 vs 2019

Distrito	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Aveiro	34	21	-38,2%	80	80	0,0%	2 356	1 808	-23,3%	2 470	1 909	-22,7%
Beja	22	14	-36,4%	39	43	10,3%	345	273	-20,9%	406	330	-18,7%
Braga	29	20	-31,0%	95	84	-11,6%	2 591	2 014	-22,3%	2 715	2 118	-22,0%
Bragança	7	3	-57,1%	24	24	0,0%	308	200	-35,1%	339	227	-33,0%
C. Branco	7	11	57,1%	44	58	31,8%	391	340	-13,0%	442	409	-7,5%
Coimbra	25	18	-28,0%	53	57	7,5%	1 353	1 029	-23,9%	1 431	1 104	-22,9%
Évora	9	10	11,1%	45	29	-35,6%	341	265	-22,3%	395	304	-23,0%
Faro	29	20	-31,0%	152	111	-27,0%	1 664	1 200	-27,9%	1 845	1 331	-27,9%
Guarda	15	10	-33,3%	34	32	-5,9%	323	261	-19,2%	372	303	-18,5%
Leiria	26	22	-15,4%	83	62	-25,3%	1 476	1 082	-26,7%	1 585	1 166	-26,4%
Lisboa	40	46	15,0%	200	147	-26,5%	6 115	4 319	-29,4%	6 355	4 512	-29,0%
Portalegre	15	9	-40,0%	34	25	-26,5%	234	173	-26,1%	283	207	-26,9%
Porto	35	35	0,0%	135	104	-23,0%	4 791	3 731	-22,1%	4 961	3 870	-22,0%
Santarém	27	35	29,6%	146	106	-27,4%	1 293	959	-25,8%	1 466	1 100	-25,0%
Setúbal	22	31	40,9%	109	87	-20,2%	1 908	1 534	-19,6%	2 039	1 652	-19,0%
V. Castelo	8	15	87,5%	34	37	8,8%	694	530	-23,6%	736	582	-20,9%
Vila Real	8	8	0,0%	28	23	-17,9%	520	437	-16,0%	556	468	-15,8%
Viseu	25	16	-36,0%	56	55	-1,8%	1 051	859	-18,3%	1 132	930	-17,8%
RA Açores	10	8	-20,0%	59	71	20,3%	429	367	-14,5%	498	446	-10,4%
RA Madeira	10	5	-50,0%	65	40	-38,5%	693	557	-19,6%	768	602	-21,6%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

Gráfico VII.21. Taxas de variação de condutores vítimas mortais por distrito, 2020 vs 2019



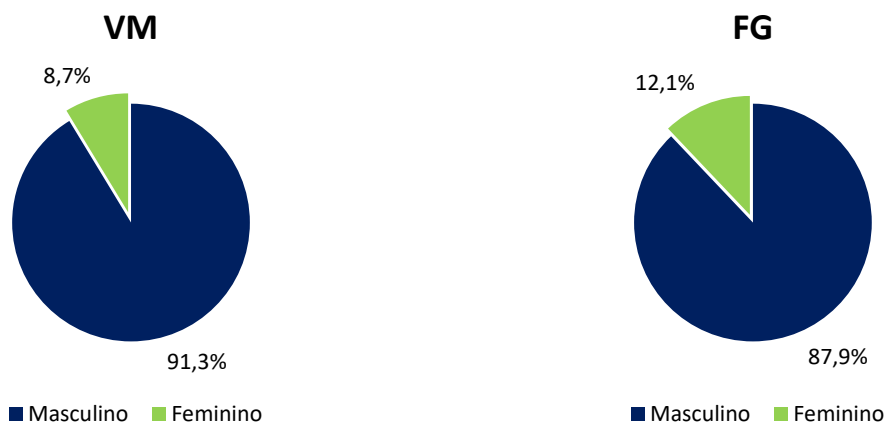
VII.4.14 Condutores vítimas, por sexo

Quadro VII.54. Condutores vítimas em Portugal, por sexo, 2020 vs 2019

Sexo	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19	2019	2020	$\Delta(\%)$ 20/19
Masculino	365	326	-10,7%	1 329	1 121	-15,7%	19 582	15 696	-19,8%	21 276	17 143	-19,4%
Feminino	37	31	-16,2%	182	154	-15,4%	9 279	6 235	-32,8%	9 498	6 420	-32,4%
n.d.	1	0	-100,0%	4	0	-100,0%	15	7	-53,3%	20	7	-65,0%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

n.d. – não definido

Gráfico VII.22. Condutores vítimas mortais e feridos graves, por sexo, 2020



VII.4.15 Condutores vítimas por grupo etário

Quadro VII.55. Condutores vítimas em Portugal por grupo etário, 2020 vs 2019

Grupo etário	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
<=14	1	2	100,0%	9	15	66,7%	144	139	-3,5%	154	156	1,3%
15-19	13	12	-7,7%	66	64	-3,0%	1 759	1 436	-18,4%	1 838	1 512	-17,7%
20-24	40	22	-45,0%	138	148	7,2%	3 459	2 672	-22,8%	3 637	2 842	-21,9%
25-29	35	37	5,7%	169	140	-17,2%	3 073	2 451	-20,2%	3 277	2 628	-19,8%
30-34	30	28	-6,7%	155	110	-29,0%	2 789	2 039	-26,9%	2 974	2 177	-26,8%
35-39	41	29	-29,3%	163	128	-21,5%	2 662	1 940	-27,1%	2 866	2 097	-26,8%
40-44	37	32	-13,5%	160	133	-16,9%	2 843	2 139	-24,8%	3 040	2 304	-24,2%
45-49	37	35	-5,4%	122	116	-4,9%	2 612	2 088	-20,1%	2 771	2 239	-19,2%
50-54	26	23	-11,5%	109	98	-10,1%	2 234	1 675	-25,0%	2 369	1 796	-24,2%
55-59	20	25	25,0%	99	86	-13,1%	2 021	1 515	-25,0%	2 140	1 626	-24,0%
60-64	21	36	71,4%	95	70	-26,3%	1 564	1 182	-24,4%	1 680	1 288	-23,3%
65-69	28	20	-28,6%	73	54	-26,0%	1 163	888	-23,6%	1 264	962	-23,9%
70-74	28	17	-39,3%	54	42	-22,2%	990	682	-31,1%	1 072	741	-30,9%
>=75	45	38	-15,6%	97	71	-26,8%	1 523	1 086	-28,7%	1 665	1 195	-28,2%
n.d.	1	1	0,0%	6	0	-100,0%	40	6	-85,0%	47	7	-85,1%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

Quadro VII.56. Condutores vítimas mortais em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	VM					
	Feminino		Masculino		n.d.	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<=14	0	0	1	2	0	0
15-19	1	1	12	11	0	0
20-24	6	2	34	20	0	0
25-29	3	3	32	34	0	0
30-34	2	4	28	24	0	0
35-39	0	3	41	26	0	0
40-44	4	2	33	30	0	0
45-49	2	1	35	34	0	0
50-54	1	3	25	20	0	0
55-59	8	1	12	24	0	0
60-64	1	3	20	33	0	0
65-69	1	3	27	17	0	0
70-74	4	3	24	14	0	0
>=75	4	2	41	36	0	0
n.d.	0	0	0	1	1	0
Total	37	31	365	326	1	0

Quadro VII.57. Condutores feridos graves em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	FG					
	Feminino		Masculino		n.d.	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<=14	0	1	9	14	0	0
15-19	5	8	61	56	0	0
20-24	15	17	123	131	0	0
25-29	20	13	149	127	0	0
30-34	22	11	133	99	0	0
35-39	18	8	145	120	0	0
40-44	20	19	140	114	0	0
45-49	16	15	106	101	0	0
50-54	18	18	91	80	0	0
55-59	14	12	85	74	0	0
60-64	12	12	83	58	0	0
65-69	9	9	64	45	0	0
70-74	9	6	45	36	0	0
>=75	4	5	93	66	0	0
n.d.	0	0	2	0	4	0
Total	182	154	1329	1121	4	0

Quadro VII.58. Condutores feridos leves em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	FL					
	Feminino		Masculino		n.d.	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<=14	11	17	133	122	0	0
15-19	338	263	1421	1173	0	0
20-24	1144	794	2315	1878	0	0
25-29	1071	719	2000	1732	2	0
30-34	1004	610	1785	1429	0	0
35-39	953	632	1709	1308	0	0
40-44	1043	650	1800	1488	0	1
45-49	963	659	1649	1429	0	0
50-54	824	577	1409	1098	1	0
55-59	720	485	1301	1030	0	0
60-64	477	323	1087	859	0	0
65-69	284	226	879	662	0	0
70-74	222	131	768	551	0	0
>=75	216	149	1307	937	0	0
n.d.	9	0	19	0	12	6
Total	9279	6235	19582	15696	15	7

Quadro VII.59. Condutores total de vítimas em Portugal por grupo etário e sexo, 2020 vs 2019

Grupo etário	Total de vítimas					
	Feminino		Masculino		n.d.	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
<=14	11	18	143	138	0	0
15-19	344	272	1494	1240	0	0
20-24	1165	813	2472	2029	0	0
25-29	1094	735	2181	1893	2	0
30-34	1028	625	1946	1552	0	0
35-39	971	643	1895	1454	0	0
40-44	1067	671	1973	1632	0	1
45-49	981	675	1790	1564	0	0
50-54	843	598	1525	1198	1	0
55-59	742	498	1398	1128	0	0
60-64	490	338	1190	950	0	0
65-69	294	238	970	724	0	0
70-74	235	140	837	601	0	0
>=75	224	156	1441	1039	0	0
n.d.	9	0	21	1	17	6
Total	9498	6420	21276	17143	20	7

VII.4.16 Condutores vítimas por ação do condutor

Quadro VII.60. Condutores vítimas em Portugal por ação do condutor, 2020 vs 2019

Ação do condutor	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
Em marcha normal	342	299	-12,6%	1 283	1 069	-16,7%	24 134	18 250	-24,4%	25 759	19 618	-23,8%
Mudança de direção para a esquerda	8	11	37,5%	37	38	2,7%	1 133	820	-27,6%	1 178	869	-26,2%
Parado ou estacionado	3	2	-33,3%	12	16	33,3%	664	446	-32,8%	679	464	-31,7%
Início de marcha	4	6	50,0%	22	15	-31,8%	445	337	-24,3%	471	358	-24,0%
Ultrapassagem pela esquerda	16	13	-18,8%	46	45	-2,2%	632	525	-16,9%	694	583	-16,0%
Mudança de direção para a direita	2	0	-100,0%	4	4	0,0%	264	226	-14,4%	270	230	-14,8%
Marcha atrás	1	1	0,0%	2	0	100,0%	93	50	-46,2%	96	51	-46,9%
Desvio brusco/ saída de fila de trânsito	10	6	-40,0%	34	17	-50,0%	360	284	-21,1%	404	307	-24,0%
Atravessando a via	2	3	50,0%	13	10	-23,1%	207	170	-17,9%	222	183	-17,6%
Saída de estacionamento ou de rua particular	1	3	200,0%	4	4	0,0%	105	81	-22,9%	110	88	-20,0%
Mudança de via de trânsito para a esquerda	3	1	-66,7%	6	6	0,0%	101	73	-27,7%	110	80	-27,3%
Travagem brusca	2	1	-50,0%	4	7	75,0%	158	107	-32,3%	164	115	-29,9%
Mudança de via de trânsito para a direita	0	0	-	4	2	-50,0%	97	90	-7,2%	101	92	-8,9%
Inversão do sentido de marcha	3	0	-100,0%	5	3	-40,0%	67	54	-19,4%	75	57	-24,0%
Circulação em sentido oposto ao estabelecido	4	7	75,0%	19	15	-21,1%	113	91	-19,5%	136	113	-16,9%
Ultrapassagem pela direita	2	0	-100,0%	8	2	-75,0%	51	42	-17,6%	61	44	-27,9%
Trânsito em filas paralelas	0	0	-	2	0	100,0%	20	21	5,0%	22	21	-4,5%
n.d.	0	4	-	10	22	120,0%	232	271	16,8%	242	297	22,7%
Total	403	357	-11,4%	1 515	1 275	-15,8%	28 876	21 938	-24,0%	30 794	23 570	-23,5%

n.d. – não definido

