

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Lei n.º 44/2017

de 19 de junho

Estabelece o princípio da não privatização do setor da água, procedendo à quinta alteração à Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei altera a Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada pelos Decretos-Leis n.ºs 245/2009, de 22 de setembro, 60/2012, de 14 de março, e 130/2012, de 22 de junho, e pela Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro.

Artigo 2.º

Alteração à Lei da Água

O artigo 3.º da Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada pelos Decretos-Leis n.ºs 245/2009, de 22 de setembro, 60/2012, de 14 de março, e 130/2012, de 22 de junho, e pela Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

[...]

1 —

a)

b) Princípio da exploração e da gestão públicas da água, aplicando-se imperativamente aos sistemas multimunicipais de abastecimento público de água e de saneamento;

c) [Anterior alínea b).]

d) [Anterior alínea c).]

e) [Anterior alínea d).]

f) [Anterior alínea e).]

g) [Anterior alínea f).]

h) [Anterior alínea g).]

i) [Anterior alínea h).]

j) [Anterior alínea i).]

2 —»

Aprovada em 27 de abril de 2017.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

Promulgada em 31 de maio de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendada em 8 de junho de 2017.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017

O Programa do XXI Governo Constitucional destaca a atualização e o desenvolvimento da estratégia nacional para a segurança rodoviária, mediante a avaliação global dos resultados alcançados nos grupos de risco e da eficácia das medidas corretivas dos fatores de risco, no ambiente rodoviário.

O combate sistematizado à insegurança rodoviária, através de políticas públicas, teve início em 1990. Neste percurso, foram desenvolvidos três modelos de programa: o Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER), de 1998 a 2000, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), de 2003 a 2010, e a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), prevista para os anos de 2008 a 2015, objeto de uma revisão intercalar em 2013-2015, e cuja implementação se prolongou pelo ano de 2016.

A evolução da sinistralidade em Portugal foi globalmente positiva e alcançou uma diminuição bastante superior à inscrita na ENSR, tendo ultrapassado, nomeadamente, a meta quantitativa prevista para o final do seu período de vigência:

Meta da ENSR para o final de 2015 — 62 mortos por milhão de habitantes;

Valor alcançado no final de 2015 — 60 mortos por milhão de habitantes.

A meta qualitativa, de colocar Portugal entre os 10 países da União Europeia com melhor desempenho, medido pelo indicador «mortos por milhão e habitantes», não foi atingida, por se ter verificado em alguns países, desempenhos superiores às projeções elaboradas para efeitos da ENSR. No final de 2015, Portugal situava-se em 16.º lugar entre os países da União Europeia.

Com o desígnio de tornar a segurança rodoviária uma prioridade para todos os portugueses, as políticas públicas de segurança rodoviária necessitam de estar suportadas em estratégias eficazes e eficientes que envolvam e motivem a sociedade, tendo por escopo garantir maior segurança para os utilizadores, tornar as infraestruturas e os veículos mais seguros, assim como melhorar a assistência e o apoio às vítimas.

Nessa medida, foi elaborado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com a colaboração científica do ISCTE — Instituto Universitário de Lisboa, o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária — PENSE 2020, previsto nas Grandes Opções do Plano para 2017 e cuja aprovação ora se prevê.

A elaboração do PENSE 2020 contou com a participação de diversos serviços da administração pública, central e local, bem como, de organizações não-governamentais da área da segurança rodoviária, e foi objeto de uma avaliação prospetiva por parte de quatro universidades portuguesas, a Universidade de Coimbra, a Universidade de Lisboa, a Universidade Nova de Lisboa e a Universidade do Porto.

O PENSE 2020 foi ainda objeto de intensa participação por parte dos cidadãos, associações e organizações cívicas durante a sua discussão pública, no período que decorreu de 9 de dezembro de 2016 a 8 de janeiro de 2017.

O presente Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária — PENSE 2020, na primeira parte, faz o diagnóstico do estado da segurança rodoviária em Portugal e estabelece a visão para 2020. Na segunda parte, estabelece as orientações gerais para o desenvolvimento da política de segurança rodoviária, que resultam da identificação dos objetivos estratégicos, das metas específicas e dos respetivos indicadores; da definição dos objetivos operacionais e dos seus indicadores de desempenho; da determinação da metodologia, das regras e dos critérios a respeitar na elaboração dos programas setoriais. Por último, a terceira parte do PENSE 2020 é constituída pelo plano de ação, elaborado após consulta e discussão com todas as partes envolvidas, designadamente a ANSR, as universidades, os serviços da administração pública e as organizações não-governamentais da área da segurança rodoviária.

O PENSE 2020, definindo metas ambiciosas mas exequíveis, de acordo com a evolução da sinistralidade rodoviária no país, prevê:

Em relação ao número de mortos — 41 mortos/milhão de habitantes, uma redução de 56 % face à mortalidade registada em 2010;

Em relação aos feridos graves — 178 feridos graves (MAIS \geq 3)/milhão de habitantes.

Tendo em vista alcançar um sistema humanizado de transporte rodoviário, o PENSE 2020, enquanto elemento agregador da vontade coletiva está dirigido à prossecução de cinco objetivos estratégicos: melhorar a gestão da segurança rodoviária, tornar os utilizadores mais seguros, tornar as infraestruturas mais seguras, promover maior segurança dos veículos e melhorar a assistência e o apoio às vítimas.

Estes objetivos estratégicos são desenvolvidos em 13 objetivos operacionais, que por sua vez são concretizados em trinta e quatro ações e cento e sete medidas, que contam com o empenho de todas as entidades, diretamente responsáveis ou envolvidas, na sua concretização.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária — PENSE 2020, que consta de anexo à presente resolução e que dela faz parte integrante.

2 — Criar a Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR), que reúne semestralmente, com a missão de acompanhar a execução do PENSE 2020 e assegurar o seu cumprimento efetivo e atempado.

a) A CISR é presidida pela Ministra da Administração Interna e composta pela Ministra da Presidência e da Modernização Administrativa, pelo Ministro das Finanças, pela Ministra da Justiça, pelo Ministro Adjunto, pelo Ministro da Educação, pelo Ministro do

Trabalho, da Solidariedade e Segurança Social, pelo Ministro da Saúde, pelo Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, pelo Ministro do Ambiente, e pelo Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural.

3 — Criar o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (CNSR), que reúne semestralmente, com a missão de acompanhar a execução do plano de ação do PENSE 2020.

a) O CNSR é presidido pelo Secretário de Estado da Administração Interna e composto pelo Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), pelo Comandante Geral da Guarda Nacional Republicana, pelo Diretor Nacional da Polícia de Segurança Pública, pelo representante da Associação Nacional de Municípios Portugueses, pelo representante da Associação Nacional das Freguesias, pelo Presidente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., pelo Diretor-Geral das Autarquias Locais, pelo Diretor-Geral da Saúde, pelo Diretor-Geral da Educação, pelo Presidente da Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, pelo Presidente das Infraestruturas de Portugal, S. A., pelo Presidente da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, pelo Presidente da Autoridade Nacional de Proteção Civil, pelo Inspetor-Geral da Autoridade para as Condições do Trabalho, pelo Presidente do Instituto Nacional de Emergência Médica, I. P., pelo Presidente do Conselho Superior da Magistratura, pela Procuradora-Geral da República, pelo Presidente do Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, I. P., pelo Diretor-Geral do Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências, pelo Diretor-Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural, pelo Presidente do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P., e pela Presidente da Comissão para a Cidadania e Igualdade de Género.

b) Podem igualmente participar associações e organizações não-governamentais da área da segurança rodoviária, a convite do membro do Governo responsável pela segurança rodoviária.

4 — Criar o Conselho Científico de Monitorização (CCM), constituído por instituições de ensino superior de reconhecido mérito e competência nestas áreas, com a missão de avaliar, de forma permanente, o cumprimento dos programas de ação setoriais, propor medidas corretivas e sugerir processos e planos de melhoria contínua, através da elaboração de relatórios anuais.

5 — Determinar que o secretariado da CISR e do CNSR é assegurado pela ANSR.

6 — Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 20 de abril de 2017. — O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO

(a que se refere o n.º 1)

PENSE 2020 — Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária

Um desígnio: «Tornar a Segurança Rodoviária uma prioridade para todos os Portugueses.»

Listagem das siglas e abreviaturas utilizadas:

ACA-M — Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados
ACAP — Associação do Comércio Automóvel em Portugal

ACP — Automóvel Club de Portugal

ACT — Autoridade para as Condições do Trabalho

ACSS — Administração Central do Sistema de Saúde, I. P.

AFESP — Associação Portuguesa de Fabricantes e Empreiteiros de Sinalização

AM — Áreas Metropolitanas

AMT — Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

ANACOM — Autoridade Nacional de Comunicações

ANMP — Associação Nacional de Municípios Portugueses

ANPC — Autoridade Nacional de Proteção Civil

ANQEP — Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I. P.

ANTRAM — Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

ANTROP — Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros

APCAP — Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens

APED — Associação Portuguesa de Empresas de Distribuição

APETRO — Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas

APQ — Associação Portuguesa de Empresas Químicas

APRE! — Aposentados, Pensionistas e Reformados

APRITEL — Associação dos Operadores de Comunicações Eletrónicas

APS — Associação Portuguesa de Seguradores

ARS — Administração Regional de Saúde

ASF — Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões

CARDIOID — CardioID Technologies, L.ª

CB — Corporações de Bombeiros

CCP — Confederação de Comércio e Serviços de Portugal

CEJ — Centro de Estudos Judiciários

CICLAVEIRO — Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

CIM — Comunidades Intermunicipais

CIP — Confederação Empresarial de Portugal

CNPD — Comissão Nacional de Proteção de Dados

CNSR — Conselho Nacional de Segurança Rodoviária

CSM — Conselho Superior da Magistratura

CSMP — Conselho Superior do Ministério Público

CVP — Cruz Vermelha Portuguesa

DGADR — Direção-Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural

DRAP — Direção Regional de Agricultura e Pescas

DGAJ — Direção-Geral da Administração da Justiça

DGC — Direção-Geral do Consumidor

DGAL — Direção-Geral das Autarquias Locais

DGE — Direção-Geral de Educação

DGPJ — Direção-Geral da Política de Justiça

DGRSP — Direção-Geral de Reinserção e Serviços Prisionais

DGS — Direção-Geral da Saúde

DGT — Direção-Geral do Território

DRAP — Direção Regional de Agricultura e Pescas

GEP — Gabinete de Estratégia e Planeamento

GISAF — Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários

GNR — Guarda Nacional Republicana

IGFEJ — Instituto de Gestão Financeira e Equipamentos da Justiça, I. P.

IMT — Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.

INA — Direção-Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas

INE — Instituto Nacional de Estatística, I. P.

INEM — Instituto Nacional de Emergência Médica, I. P.

INMLCF — Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, I. P.

IP — Infraestruturas de Portugal, S. A.

IPQ — Instituto Português da Qualidade, I. P.

IRN — Instituto de Registos e Notariado, I. P.

ISCTE-IUL — ISCTE — Instituto Universitário de Lisboa

ISS — Instituto de Segurança Social, I. P.

LNEC — Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P.

ME — Ministério da Educação

MF — Ministério das Finanças

MPI — Ministério do Planeamento e das Infraestruturas

MS — Ministério da Saúde

MTSSS — Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social

MUBI — Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

MURPI — Confederação Nacional de Reformados Pensionistas e Idosos

NOVAMENTE — Associação de Apoio ao Traumatizado Crânio Encefálico e suas Famílias

OPP — Ordem dos Psicólogos Portugueses

OAS — Organizações de Agricultores

PGR — Procuradoria-Geral da República

PRP — Prevenção Rodoviária Portuguesa

PSP — Polícia de Segurança Pública

SICAD — Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências

SGMAI — Secretaria-Geral do Ministério Administração Interna

SGS — SGS Portugal

SPMS — Serviços Partilhados do Ministério da Saúde

TRANSDEV — Transdev Mobilidade, S. A.

n.a. — Não aplicável

n.d. — Não disponível

Introdução

O presente documento, da responsabilidade da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), foi desenvolvido de acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 62/2015, de 13 de agosto, e com as instruções emanadas pelo membro do Governo responsável pela área da Administração Interna, de acordo com o Programa do XXI Governo Constitucional e as Grandes Opções

do Plano 2016-2019, e destina-se a responder à necessidade de Portugal dispor de um instrumento de gestão de políticas públicas de segurança rodoviária, que suceda à Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), cujo prazo de vigência terminou no final de 2015.

Considerando que as políticas públicas de segurança rodoviária necessitam de estar suportadas em estratégias de comunicação eficazes e eficientes que envolvam e motivem a sociedade, como um todo unido em torno deste objetivo social, procurou-se um nome que fosse tão apelativo, quanto motivador, para declinação em futuras ações de comunicação. O nome escolhido foi Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, com o acrónimo PENSE 2020.

Com a definição de um prazo relativamente curto, este novo Plano procura, desta forma, alinhar o seu horizonte temporal com o das políticas de segurança rodoviária da União Europeia («Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011-2020») e da Organização das Nações Unidas («Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020»), gerida pela Organização Mundial da Saúde.

A preparação deste novo ciclo de intervenções coincide com as avaliações intercalares efetuadas a meio do percurso destes dois programas de nível supranacional — estando já publicado o estudo referente à União Europeia — o que, acreditamos, irá ser benéfico para o PENSE 2020, na medida em que poderão ser integrados na sua definição e, principalmente, no seu desenvolvimento, novos conceitos e novas práticas, potenciando o alinhamento das políticas europeia e portuguesa de segurança rodoviária. Também foram analisados os documentos mais recentes sobre esta problemática, nomeadamente os «Objetivos de Desenvolvimento Sustentável para 2030», da ONU, e avaliado o potencial de aplicação das suas recomendações, tendo em atenção o âmbito e a natureza do PENSE 2020 e a adequabilidade das suas medidas à realidade portuguesa.

Tal como aconteceu em iniciativas anteriores — avaliação do processo de implementação do «Plano Nacional de Segurança Rodoviária», definição, implementação e revisão da «Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária» e a realização do «Guia para a Elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária» — o ISCTE-IUL prestou colaboração à ANSR no desenvolvimento deste processo, enquanto responsável pela direção científica e técnica do projeto.

De acordo com as orientações recebidas, a ANSR definiu quatro etapas principais para o desenvolvimento inicial do PENSE 2020:

- a) Diagnóstico e linhas de orientação;
- b) Definição da visão, das metas para 2020, dos objetivos estratégicos, dos objetivos operacionais e dos indicadores de gestão;
- c) Orientações gerais para a definição e o desenvolvimento da política de segurança rodoviária;
- d) Elaboração do Plano de Ação.

Para a realização dos trabalhos correspondentes às três primeiras fases do processo foram constituídos dois núcleos operacionais:

a) Um grupo foi encarregue da análise crítica do processo de elaboração, execução e monitorização da ENSR, da avaliação dos resultados obtidos e do diagnóstico dos aspetos a conservar e a melhorar no modelo nela utilizado, recorrendo também, para esse efeito, à análise e avaliação de documentos de estratégia de segurança rodoviária de outros países, reconhecidos pelas suas boas práticas no

combate à insegurança rodoviária. Esta informação foi enriquecida pelas contribuições relativas às orientações gerais para o novo plano, recebidas da parte de organismos da administração pública e organizações da sociedade civil;

b) O outro grupo teve por missão a realização do diagnóstico da situação atual em termos de sinistralidade e indicadores de segurança rodoviária, na perspetiva da sua evolução e da sua aferição (*benchmarking*), face aos valores comparáveis de outros países europeus, e o estabelecimento de «Metas do PENSE 2020», em termos de vítimas mortais e feridos graves, estes de acordo com a nova definição europeia, que sejam simultaneamente ambiciosos e viáveis.

A primeira parte do PENSE 2020, «O Estado da Segurança Rodoviária em Portugal e uma Visão para 2020» é, assim, o resultado das conclusões dos trabalhos destes dois núcleos. Na sequência da sua aprovação, e numa fase seguinte, foram:

- a) Identificados os objetivos estratégicos, as metas específicas e os respetivos indicadores;
- b) Definidos os objetivos operacionais e os seus indicadores de desempenho;
- c) Estabelecidos a metodologia, as regras e os critérios a respeitar na elaboração dos programas de ação setoriais que constituirão o Plano de Ação do PENSE 2020.

Deste trabalho resulta a segunda parte do PENSE 2020, consubstanciada nas «Orientações Gerais para o Desenvolvimento da Política de Segurança Rodoviária».

A ANSR elaborou, de acordo com estas indicações, um conjunto de ações, algumas delas consideradas críticas para o sucesso de qualquer política de segurança rodoviária com uma visão de médio/longo prazo, a integrar no Plano de Ação.

Após a consulta e discussão com as partes interessadas (*stakeholders* da segurança rodoviária), foi-lhes solicitada a apresentação de ações que, após um primeiro processo de validação pela ANSR e pelo membro do Governo responsável pela área da Administração Interna, foram integradas no Plano de Ação e sujeitas a um processo de avaliação prospetiva por parte de universidades portuguesas de reconhecido prestígio nos respetivos campos de atividade: Universidade do Porto, Universidade de Coimbra, Universidade de Lisboa e Universidade Nova de Lisboa.

O «Plano de Ação» constitui, desta forma, a terceira parte do PENSE 2020.

Após o processo de avaliação prospetiva das ações integradas no Plano de Ação, foi efetuada a consolidação da informação e elaborado o documento final, aprovado pelo Secretário de Estado da Administração Interna. Este documento, apreciado em Conselho de Ministros, foi posteriormente remetido para consulta pública determinada por Despacho da Ministra da Administração Interna de 7 de dezembro de 2016. Da consulta pública que decorreu entre os dias 9 de dezembro de 2016 e 8 de janeiro de 2017, foram recebidas mais de quinhentas participações da sociedade civil, tendo as suas contribuições sido objeto de avaliação por parte da ANSR e, quando pertinente, colocadas à consideração das entidades responsáveis pela realização das medidas constantes do plano de ações.

Para além da participação de cidadãos a título individual, regista-se a receção de contribuições das seguintes associações e organizações não governamentais:

ACA-M;
ACP;
AFESP;

ANCIA;
 ANIECA;
 APRE!;
 APSI;
 NOVAMENTE;
 Associação de Cidadãos de Esposende;
 CARDIOID;
 Centro Municipal de Proteção Civil — Câmara Municipal de Mafra;
 Ciclaveiro;
 Departamento de Formação dos Bombeiros Voluntários do Fundão;
 Estrada Mais Segura;
 Estrada Viva;
 FPCUB;
 GISAF;
 IP;
 MUBI;
 MURPI;
 OPP;
 PRP.

O documento, consolidado com todas as participações e avaliações, foi validado pelo membro do Governo responsável pela área da Administração Interna.

Parte I

«O Estado da Segurança Rodoviária em Portugal e uma Visão para 2020»

11. Breve Análise ao Desempenho das Políticas Públicas Estruturadas de Segurança Rodoviária (1998-2008)

Portugal iniciou, no final da década de 90 do século passado, através de políticas públicas claramente assumidas, o combate sistematizado à insegurança rodoviária.

Neste percurso foram desenvolvidos três modelos de programa: Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER), de 1998 a 2000, Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), previsto para o período 2003-2010, Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 (ENSR), e a sua revisão intercalar 2013-2015.

Estes três modelos de programa (uns de carácter anual, os PISER, os outros de carácter plurianual) tiveram diferentes abordagens na sua base de conceção.

Os PISER não foram elaborados com metas e objetivos estratégicos definidos, nem seguiram uma conceção integrada, constituíram apenas o repositório de atividades das entidades que compunham o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária, presidido pelo Secretário de Estado da Administração Interna. Tiveram, contudo, uma virtualidade. As suas ações estavam sob a alçada de uma entidade responsável, os outros intervenientes encontravam-se identificados e existia um orçamento para a sua execução. Não são conhecidas medidas de avaliação do grau de cumprimento da execução das ações, pelo que não se pode produzir um juízo abalizado quanto à efetiva execução destes planos, nem, por conseguinte, à sua eficiência.

O PNPR foi elaborado numa perspetiva «orientadora», de «cima para baixo», mas sem carácter federador em relação à complementaridade transversal das diferentes intervenções (falta de clarificação de uma Visão e de uma Definição Estratégica). A partir do diagnóstico efetuado por um conjunto de especialistas, o Plano foi desenhado, com bases teóricas sólidas, mas sem ter a preocupação de envolver e comprometer os diferentes organismos com responsabilidades na execução das ações.

Ao não definir um plano de ações, prazos de concretização e orçamentos, o PNPR ficou refém da vontade e da capacidade de execução dos diferentes organismos envolvidos na sua realização. Daí resultou uma taxa de execução de ações extremamente baixa, conforme relatório de avaliação da sua implementação e que constituía a 1.ª Fase da respetiva revisão. Contudo, como é referido nesse relatório, «O Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) constituiu um bom instrumento de mobilização estruturante para o combate à sinistralidade rodoviária. Na realidade, independentemente da sua avaliação objetiva, o PNPR contribuiu para a consciencialização dos portugueses para o fenómeno e algumas das medidas que lhe estão associadas foram, quanto é possível observar, importantes para se ter atingido esse objetivo.»

A nível internacional, na sequência da publicação do «Livro Branco sobre a política europeia de transportes» e do respetivo Plano de Ações, vários países adotaram o planeamento estratégico suportado em plano de ações, como forma de expressão das suas políticas de segurança rodoviária. Publicado em 2004, o «World Report on Road Traffic Injury Prevention» indicava a «preparação de uma estratégia nacional de segurança rodoviária e de um plano de ações» como uma das suas seis recomendações estratégicas.

12. Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 (ENSR): Avaliação de Desempenho

Face às experiências anteriores, às práticas internacionais e, ainda, às recomendações constantes do acima citado relatório sobre a implementação do PNPR, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) procurou ter uma perspetiva «colaborativa», endossando para os especialistas setoriais a responsabilidade de desenvolver o seu próprio plano de ação, a partir de metas (quantitativas e qualitativas) e objetivos (estratégicos e operacionais), identificados na fase de diagnóstico e partilhados na fase de desenvolvimento.

Em 2009, posteriormente à publicação da ENSR, o «Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects», veio caracterizar melhor o modo operativo para a implementação destas políticas, confirmando a boa fundamentação da estratégia portuguesa.

A ENSR previa um processo de revisão intercalar em 2011. Por razões políticas conjunturais, esta revisão, iniciada no final de 2011, apenas foi concluída em 2013 e publicada no *Diário da República* no início de 2014. Este atraso teve consequências negativas significativas no que diz respeito ao envolvimento dos diferentes agentes responsáveis pelo seu desenvolvimento.

O desempenho global da ENSR pode ser sintetizado através da avaliação efetuada aquando do seu processo de revisão:

«A falta do envolvimento político ativo de diferentes agentes com responsabilidade no processo de desenvolvimento e aplicação da estratégia, e de uma capacidade institucional de liderança interventiva forte por parte da ANSR, bem como de instrumentos de acompanhamento e monitorização continuada, todos previstos mas não aplicados de forma eficaz, implicou uma relativamente baixa taxa de execução e a não renovação anual do «stock» de Ações Chave, num processo que se pretendia de desenvolvimento e aprofundamento contínuo.»

Para além disso, a experiência do processo de construção dos planos de ação setoriais — desenvolvimento dos Objetivos Operacionais pelos Grupos de Trabalho e propostas de Ações Chave — veio demonstrar que ele não é o mais adequado. Com efeito, não se verificou, de uma forma generalizada, em nenhuma das fases do processo de desenvolvimento da ENSR, nem a procura da inovação, nem a análise e discussão das melhores práticas em matérias sensíveis para a estruturação de um Sistema de Transporte Rodoviário Seguro, adequado à realidade portuguesa. Nas diferentes fases, os grupos de trabalho optaram por procurar soluções de espectro limitado, com prazos dilatados e com muito poucas conclusões práticas, conduzindo, por vezes, à necessidade de novos estudos, o que não constitui o propósito das Ações Chave.

No «Documento de apoio à revisão da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária» encontra-se caracterizada, com os dados disponíveis em meados de 2012, a situação da evolução da aplicação da ENSR e, também, a sinistralidade rodoviária à luz da aplicação da definição internacional do «Morto a 30 dias».

A revisão da estratégia teve em conta algumas das recomendações do citado documento de apoio — devidamente contempladas, aliás, na Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014 — reconhecendo-se como positivo o mais profícuo funcionamento da «Estrutura de Pilotagem» e uma mais elevada taxa de execução das Ações Chave, pese a manutenção da validade dos comentários supra.

Na primeira fase de execução da ENSR foram concluídas 26 % das Ações Chave, 27 % foram-no de forma parcial ou estavam em curso e 47 % não foram realizadas.

Em março de 2016, das 131 Ações Chave previstas no processo de revisão estavam concluídas 43, 58 encontravam-se em curso, 22 não foram iniciadas e sobre 8 não existia informação.

As medidas de segurança rodoviária, de uma forma geral, não produzem efeitos imediatos, antes têm tempos de maturação diversos consoante as intervenções, conforme bem evidenciado no «Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020». De igual forma, os prazos fixados para o desenvolvimento das várias ações podem não ser cumpridos, por se virem a mostrar demasiado ambiciosos, considerando o conjunto das entidades envolvidas na implementação das mesmas e, ainda, ao surgimento de dificuldades não previstas. Contudo, a dimensão dos desvios verificados no desenvolvimento da ENSR aponta, claramente, para a necessidade de repensar o modelo de execução e controlo.

Em jeito de balanço, consideramos que, do ponto de vista do processo de organização e execução:

a) A ENSR pretendeu ser um instrumento de políticas públicas, ajustado à realidade do País, procurando capitalizar os ensinamentos obtidos através da análise, quer de alguns programas internacionais em execução à época, quer de projetos nacionais anteriores e, no seu processo de revisão intercalar, da experiência adquirida no primeiro período da sua execução;

b) A ENSR conseguiu envolver um largo conjunto de entidades — nas fases de preparação, desenvolvimento e implementação, e no processo de revisão — que propuseram e procuraram desenvolver um conjunto de Ações Chave para se atingirem os Objetivos definidos (Operacionais e Estratégicos);

c) A ENSR serviu como fator de mobilização, tanto de entidades públicas e privadas, como da sociedade civil,

para o combate à insegurança rodoviária, e algumas das medidas implementadas foram de grande importância para um melhor conhecimento do fenómeno e para a minimização das suas consequências;

d) A execução da ENSR ficou aquém do esperado em questões consideradas essenciais para a implementação de políticas públicas de segurança rodoviária consistentes e abrangentes, de acordo com a definição de um Sistema Seguro, aceite — na revisão da ENSR — como fundamento da Visão para a segurança rodoviária em Portugal;

e) Todo o percurso teórico e prático (da conceção à implementação e ao processo de revisão) da ENSR foi uma mais-valia para todos quanto nela estiveram envolvidos — com especial destaque para os decisores políticos e para a ANSR —, enquanto identificador das potencialidades, mas também dos estrangulamentos que impendem, a todos os níveis, sobre a capacidade de realizar, na prática, uma política de segurança rodoviária coerente, eficaz e eficiente.

Como síntese do que antes foi escrito, referimos o seguinte texto, publicado no *5th ROAD SAFETY PIN REPORT*:

«A Estratégia Portuguesa de Segurança Rodoviária, adotada em 2008 demonstrou visão e liderança.

Devemos traduzir esta estratégia em ações e implementar medidas para melhorar o comportamento dos condutores, em particular no que respeita à velocidade e à condução sob a influência do álcool e substâncias psicotrópicas.

Também é necessário considerar os aspetos de segurança rodoviária nos planos de mobilidade sustentável de nível nacional e local, especialmente para melhorar a segurança de peões e ciclistas.

João Cardoso, Laboratório Nacional de Engenharia Civil.»

A preocupação com os condutores, expressa nestas declarações, não deve ser exclusiva, de acordo com a definição do Sistema Seguro. Reconhece-se que existiu um défice de ações e de medidas visando os outros pilares da segurança rodoviária, destinadas a combater a sinistralidade rodoviária.

Entre as principais questões que ficaram sem resposta na ENSR encontram-se:

a) A identificação das soluções para os constrangimentos decorrentes do modelo organizacional da ANSR e na sua relação com as outras entidades com responsabilidade no desenvolvimento e implementação das políticas públicas de segurança rodoviária;

b) O estabelecimento de políticas integradas de comunicação que tenham impacto eficaz e eficiente nas atitudes e comportamentos de todos os utilizadores do Sistema de Transporte Rodoviário;

c) O melhor conhecimento da sinistralidade e das suas causas, através do cruzamento dos dados estatísticos e participações de acidentes, recolhidos pelas forças de segurança e pelas unidades de saúde;

d) A disponibilização dos indicadores de Desempenho de Segurança Rodoviária para 5 dos 10 Objetivos Estratégicos originais (Velocidade, Dispositivos de segurança, Socorro às vítimas, Infraestruturas e Veículos) e a consequente não utilização, quando necessário, de tais indicadores para as metas dos Objetivos Estratégicos da revisão intercalar;

e) O mais eficaz controlo da circulação de veículos que não se encontrem em condições de segurança para o fazer;

f) O envolvimento das autarquias num problema que lhes diz respeito diretamente e para o qual continua a não existir uma resposta eficaz, através da elaboração, aprovação e execução, em número significativo, de Planos Municipais de Segurança Rodoviária;

g) A ligação dos dados de sinistralidade rodoviária com os dados de acidentes de trabalho, com vista à identificação da melhor abordagem para minorar a prevalência e o impacto das suas consequências, considerando que esta é, de longe, a principal causa de morte neste tipo de acidentes;

h) A identificação de uma estratégia eficaz de combate à falta de atenção na condução, nomeadamente aquela que resulta da manipulação de dispositivos de comunicação móvel, de auxílio à navegação e de «infoentretenimento»;

i) O estudo da aplicação de medidas eficazes e eficientes de combate à condução sob o efeito do sono, do cansaço, e da combinação da ingestão de substâncias psicoativas, nomeadamente álcool, psicotrópicos e a tomada de medicamentos;

j) A discussão política sobre o interesse, a necessidade e a urgência da introdução, com carácter obrigatório, das questões de segurança rodoviária enquanto componentes do ciclo formativo de crianças e jovens;

k) A avaliação das práticas formativas de condutores, incluindo as fases de acesso ao título de condução, à sua revalidação e durante todo o período de utilização;

l) A definição e aplicação de políticas de apoio às vítimas da sinistralidade rodoviária e suas famílias, considerando o ciclo que vai do acidente à integração social dos sinistrados;

m) A identificação e aplicação de um processo que melhore a avaliação sistemática do risco da infraestrutura rodoviária;

n) A inexistência de informação sistematizada sobre as distâncias percorridas nos diversos modos e meios de transporte;

o) A definição e aplicação de uma política que privilegie a aquisição e manutenção de veículos mais seguros, tanto novos como usados;

p) A definição e aplicação de uma política nacional de fiscalização baseada nas melhores práticas internacionais;

q) Uma melhor articulação, quando pertinente, entre o Código Penal e o Código da Estrada, designadamente no que se refere ao regime sancionatório aplicável aos condutores detetados a conduzir sob influência de substâncias psicoativas, bem como a sensibilização do poder judicial para o impacto devastador que a sinistralidade rodoviária tem na sociedade.

13. Experiências Internacionais — Breve Síntese de Estratégias e Planos de Segurança Rodoviária em Curso

Vários países lançaram e têm em curso programas de segurança rodoviária destinados a dar resposta, quer às necessidades sentidas ao nível da formulação das suas políticas de proteção social e desenvolvimento sustentável, quer aos desafios lançados pelas instituições internacionais, na procura de travar e, se possível, reverter a escalada de aumento da sinistralidade rodoviária e dos seus efeitos.

As estratégias e metas adotadas pelos países que integram o *International Traffic Safety Data and Analysis Group* (IRTAD), desenvolvidas na sequência da «Década de Ação para a Segurança no Trânsito» da ONU (e, no caso dos países da UE, também da «Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011-2020»), estão resumidas no «*Road Safety Annual Report*» daquela organização, ilustrando as diferentes conceções e abordagens ao problema

por parte de países que, em matéria de segurança rodoviária, estão em estádios de desenvolvimento muito distintos.

Entretanto, na elaboração do PENSE 2020 foram estudados e avaliados os programas de políticas nacionais de segurança rodoviária de Espanha, França e Áustria, países de referência considerados na ENSR em termos de acompanhamento da evolução da sinistralidade e, também, de avaliação de políticas e ações, pelas razões explicadas aquando da sua formulação. Nesta fase da elaboração do PENSE 2020 foi decidido, ainda, analisar os planos de mais três países — Austrália, Noruega e Suíça — que se distinguem, quer pela forma como estabelecem e conduzem as suas políticas de segurança rodoviária, quer pelos resultados obtidos ao longo dos tempos, quer ainda pela forma como questionam regularmente a sua eficácia.

14. A Sinistralidade Rodoviária em Portugal

14.A. A Evolução 2006-2015

A ENSR, de acordo com o seu processo de revisão intercalar, apenas estabeleceu metas para a diminuição do número de vítimas mortais, por se considerar que a definição utilizada e o processo de determinação de «Ferido Grave» não permitia uma análise suficientemente ajustada à realidade da efetiva gravidade das lesões sofridas.

A definição das metas quantitativas de evolução da sinistralidade da ENSR — medidas pela diminuição do número de vítimas mortais, face ao verificado em 2006 — foi baseada na informação disponível à época, ou seja, no número de «Mortos no local do acidente ou a caminho da unidade hospitalar», majorado em 14 %, para estimar o número de «Mortos a 30 dias», sendo este último indicador utilizado internacionalmente e que serviu para estabelecer as metas, quantitativas e qualitativa, da ENSR.

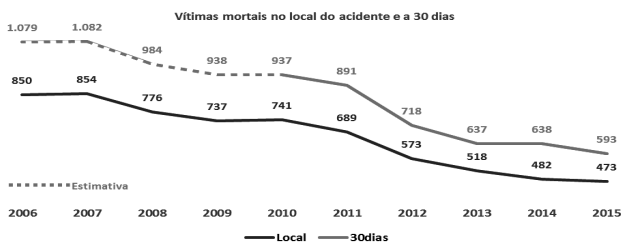
A determinação direta e rigorosa do número de «Mortos a 30 dias», iniciada em 2010, revelou que o número real de vítimas mortais é muito superior aos valores estimados anteriormente (entre 1998 e 2009). Efetivamente, a média dos valores de majoração ao longo dos seis anos já disponíveis foi de 27,0 %, variando entre um máximo de 32,4 % e um mínimo de 23,0 % neste intervalo de tempo. Para a análise da caracterização e das consequências da sinistralidade rodoviária foi, contudo, ainda mais importante a constatação das diferenças significativas de majoração verificadas nas várias segmentações, conforme resulta da consulta dos relatórios anuais de sinistralidade rodoviária da ANSR para os anos 2010 a 2015, «Vítimas a 24 Horas» e «Vítimas a 30 dias», respetivamente.

Esta constatação levou à construção de um modelo baseado nos valores verificados neste período de seis anos (2010-2015), o que possibilitou, para os anos imediatamente anteriores a 2010, a determinação de valores para os «Mortos a 30 dias», a partir do número de mortos no local, totais e por segmentos, neste último caso ajustados pelos valores da natureza dos acidentes.

Com estes valores, sujeitos a erros, eventualmente significativos, considerando a pequena dimensão do período base de observação — mas por certo muito mais aproximados à realidade do que aqueles verificados no local do acidente — é possível ter uma visão mais correta da evolução da sinistralidade rodoviária em Portugal nos últimos 10 anos, o que constituiu um passo importante para a determinação de algumas das prioridades do PENSE 2020.

No Gráfico 1 é apresentada a evolução do número de vítimas mortais a 30 dias, em que os valores dos anos 2006 a 2009 foram obtidos aplicando o valor médio de majoração acima referido (27,0 %).

Gráfico 1



No Gráfico 2 é apresentado o intervalo do número de mortos a 30 dias para o período 2006 a 2009 que resulta da aplicação dos fatores de majoração, máximo e mínimo, verificados no período 2010-2015 (1,324 e 1,230, respetivamente). O Gráfico 3 ilustra a diferença significativa entre o número de vítimas mortais a 30 dias apurado de acordo com os critérios utilizados até 2010 (majoração de 14 %) e aquele que se obtém utilizando o valor médio, ajustado, anteriormente referido (27,0 %).

Gráfico 2

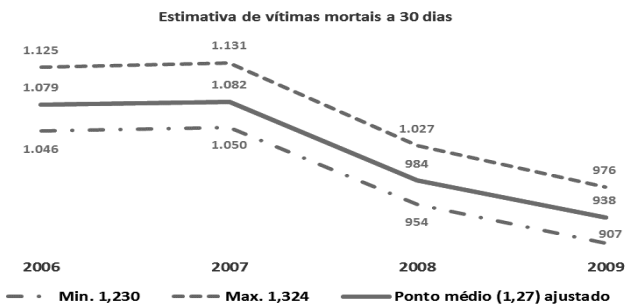
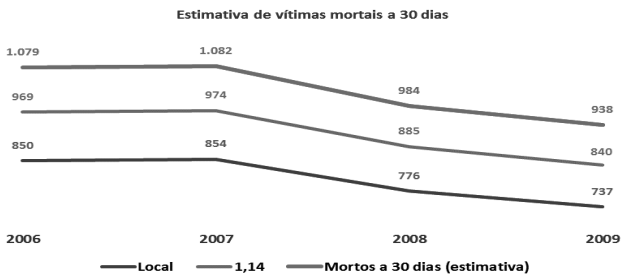


Gráfico 3



Tendo as diferenças verificadas para o total das vítimas atingido uma dimensão não expectável, é importante efetuar uma análise mais detalhada para se compreender a especificidade do fenómeno em determinados segmentos.

Para o efeito, e como referido na introdução deste capítulo, foi utilizado um procedimento idêntico ao do cálculo do total de vítimas mortais, ajustado pelo comportamento específico de cada segmento no período 2010-2015.

Gráfico 4

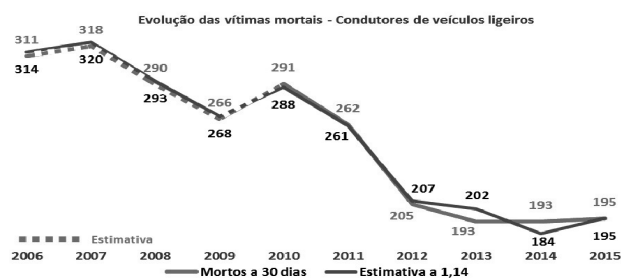


Gráfico 5

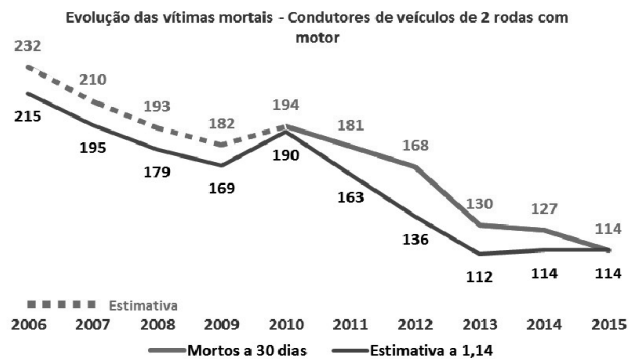


Gráfico 6

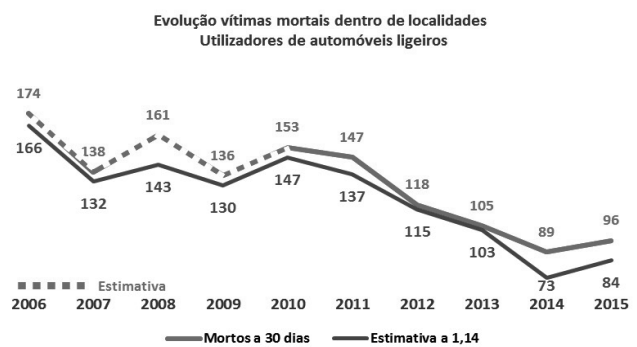


Gráfico 7



Gráfico 8

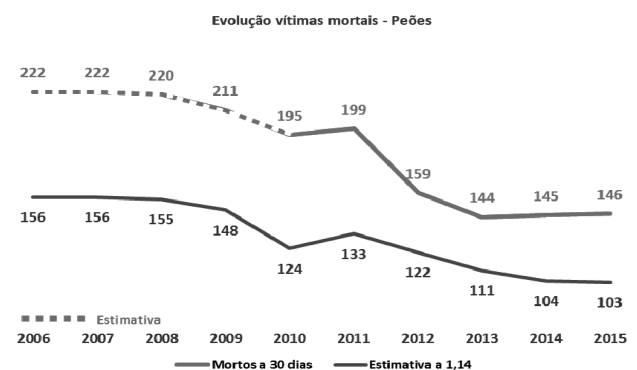
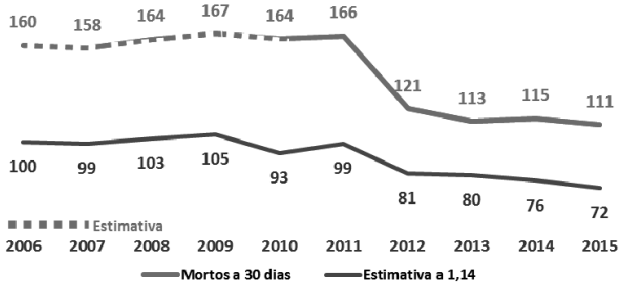


Gráfico 9

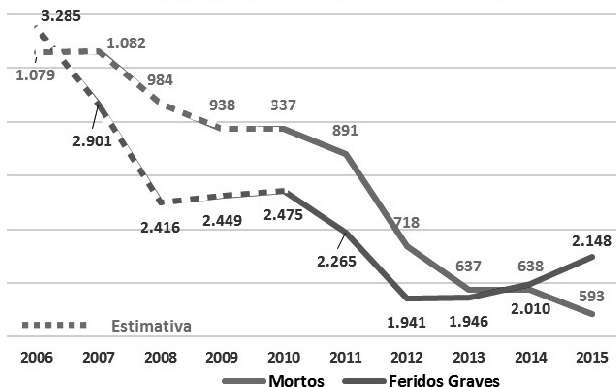
Evolução vítimas mortais dentro de localidades - Peões



Através da observação dos gráficos (4 a 9) podemos concluir que o número de mortos a 30 dias referente a peões (dentro e fora das localidades) se encontrava consideravelmente subestimado quando era utilizada a majoração de 14 %. No que se refere aos condutores de veículos ligeiros, este fator encontra-se em linha com aquela estimativa. Voltamos, no entanto, a chamar a atenção para que, neste contexto, os dados para o cálculo dos mortos a 30 dias até 2009 devem ser tomados apenas como indicativos.

Gráfico 10

Mortos a 30 dias e Feridos Graves 2006 - 2015



A evolução do número de feridos graves e a sua relação com a diminuição das vítimas mortais também mereceu alguma atenção, na procura de padrões dessa mesma evolução. Para o efeito, ao número de feridos graves e feridos leves «no local do acidente» foram subtraídas as vítimas que terão falecido nos 30 dias subsequentes, de forma proporcional aos valores constatados entre 2010 e 2015 em cada um dos casos. Conforme se verifica no Gráfico 10, a diminuição do número de feridos graves entre 2006 e 2015, corrigidos os valores no período de 2006 a 2009, terá rondado os 35 %.

Considerando os valores do Gráfico 1 como sendo aqueles mais próximos do que terá sido a realidade até 2009, constata-se que:

1 — Em 2006, o número de mortos a 30 dias por milhão de habitantes terá sido de 108 e não de 91, como pressuposto na formulação da ENSR;

2 — A diminuição do número de mortos no local do acidente, entre 2006 e 2011, foi de 18,9 %, ultrapassando a taxa de diminuição prevista como meta intermédia para esse período, que era de 14,3 %;

3 — A diminuição do número de mortos a 30 dias, entre 2006 e 2011, terá sido de 17,4 %, e a do rácio mortos por milhão de habitantes de 17,6 %;

4 — Entre 2006 e 2015, a diminuição do número de mortos no local do acidente atingiu os 44,4 %, ultrapassando a taxa de diminuição prevista como meta para o final deste último ano que era de 31,9 %;

5 — A diminuição do número de mortos a 30 dias, entre 2006 e 2015, terá sido, de acordo com as estimativas, de 45,0 % (44,0 % considerando o rácio mortos por milhão de habitantes);

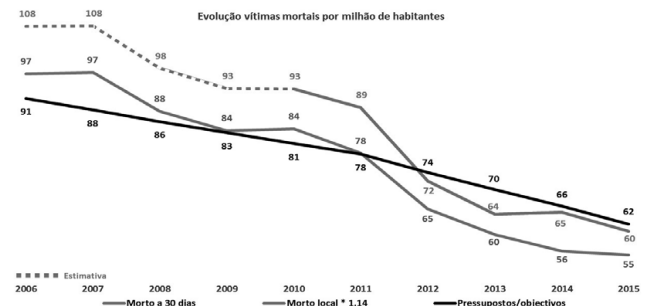
6 — No segundo período de vigência da ENSR, a diminuição foi mais acentuada (ainda que em 2014 tenha existido uma quebra dessa tendência), tendo atingido, até ao final de 2015, 31,3 % no local do acidente e 33,4 % para o morto a 30 dias, quando o previsto para o período 2011-2015 (mortos no local do acidente) era de 20,5 %.

Estas flutuações devem ser objeto de reflexão, considerando a necessidade de aprofundar a sua compreensão, o que permitirá dirigir de forma mais eficaz e eficiente, os esforços na prevenção e na intervenção sobre as causas e os efeitos da sinistralidade rodoviária.

Assim, e utilizando a estimativa do número de mortos a 30 dias (período 2006 a 2009), os valores de vítimas mortais a 30 dias apurados para os restantes anos, e os valores da estimativa da população residente (INE), verificamos que a redução entre 2006 e 2011 foi de 17,6 % (média anual de 3,5 %) e que entre 2011 e 2015 essa redução foi de 32,6 % (média anual de 8,1 %).

Gráfico 11

Evolução vítimas mortais por milhão de habitantes



A assimetria deste comportamento na redução do número de mortos por milhão de habitantes, verificada nestes dois períodos, também se evidencia quando comparamos os resultados obtidos em Portugal com os verificados no resto da União Europeia. Enquanto entre 2006 e 2010 a evolução em Portugal foi francamente insuficiente, já no segundo período ela foi claramente positiva.

Com efeito, de acordo com os dados disponíveis no CARE (Tabela 1), entre 2006 e 2014 a sinistralidade rodoviária muito grave em Portugal (medida em função da população) diminuiu a um ritmo mais lento do que a média europeia.

De acordo com as fontes disponibilizadas mais recentemente por diferentes autoridades estatísticas e de gestão da segurança rodoviária nacionais, os dados provisórios referentes a 2015 mostram que em Portugal — devido à retoma da evolução positiva na redução do número de mortos verificada no último ano no nosso país e do aumento das vítimas mortais constatado na UE28 — se terão atingido, entre 2006 e 2015, valores de diminuição do indicador mortos por milhão de habitantes melhores do que a média europeia (44,4 % contra 41,5 %). De acordo

com esses dados, Portugal terá obtido, entre 2010 e 2015, o melhor desempenho entre os 28 países da UE (35,5 % contra os 34,8 % conseguidos pela Dinamarca).

Considerando os acontecimentos que afetaram a sociedade portuguesa a partir da crise financeira internacional de 2008, com particular incidência após a assinatura do memorando de

entendimento com a União Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional em 2011, e as suas consequências na economia em 2012 e 2013, é nossa convicção que os efeitos da crise — a nível das famílias e das empresas, mas também do efeito psicológico que estas situações arrastam — terão contribuído de forma relevante para estes resultados.

TABELA 1

| DIMINUIÇÃO DE MORTOS (30 DIAS) POR MILHÃO DE HABITANTES | | | | | | | | | | | |
|---|------------|-----------|---------------|-----------------|-----------|-----------|---------------|-----------------|------------|-----------|---------------|
| | 2006 | 2010 | 2010/2006 | | 2010 | 2014 | 2014/2010 | | 2006 | 2014 | 2014/2006 |
| Estónia | 151 | 59 | -60,9% | Grécia | 112 | 73 | -35,0% | Eslovénia | 146 | 52 | -64,1% |
| Lituânia | 231 | 95 | -58,9% | Malta | 36 | 24 | -34,7% | Espanha | 93 | 36 | -61,0% |
| Eslovénia | 146 | 67 | -54,1% | Espanha | 53 | 36 | -31,5% | Estónia | 151 | 59 | -60,7% |
| Eslováquia | 124 | 65 | -47,6% | PORTUGAL | 93 | 65 | -30,5% | Lituânia | 231 | 91 | -60,7% |
| Suécia | 52 | 28 | -46,2% | Dinamarca | 46 | 32 | -29,7% | Eslováquia | 124 | 54 | -56,1% |
| Irlanda | 87 | 47 | -46,0% | Chipre | 73 | 52 | -28,2% | Chipre | 116 | 52 | -54,8% |
| Letónia | 183 | 103 | -43,7% | Croácia | 99 | 73 | -26,7% | Irlanda | 87 | 42 | -51,8% |
| Espanha | 93 | 53 | -43,0% | Eslováquia | 65 | 48 | -26,4% | Grécia | 149 | 73 | -51,2% |
| Hungria | 129 | 74 | -42,6% | Áustria | 66 | 51 | -23,4% | Hungria | 129 | 63 | -50,9% |
| Reino Unido | 50 | 30 | -40,0% | Roménia | 117 | 91 | -22,1% | Croácia | 142 | 73 | -48,9% |
| Chipre | 116 | 73 | -37,1% | Eslovénia | 67 | 52 | -21,8% | Suécia | 52 | 28 | -46,2% |
| Luxemburgo | 92 | 64 | -30,4% | Itália | 70 | 56 | -20,5% | Reino Unido | 50 | 28 | -44,0% |
| Croácia | 142 | 99 | -30,3% | França | 64 | 51 | -19,8% | Itália | 98 | 56 | -43,2% |
| Finlândia | 72 | 51 | -29,2% | MÉDIA EU | 63 | 51 | -18,4% | Áustria | 88 | 51 | -42,6% |
| Holanda | 45 | 32 | -28,9% | Finlândia | 51 | 42 | -17,6% | Dinamarca | 56 | 32 | -42,2% |
| Itália | 98 | 70 | -28,6% | Polónia | 102 | 84 | -17,4% | Letónia | 183 | 106 | -42,1% |
| MÉDIA EU | 88 | 63 | -28,4% | Bélgica | 77 | 65 | -15,7% | Finlândia | 72 | 42 | -41,7% |
| Alemanha | 62 | 45 | -27,4% | Rep. Checa | 77 | 65 | -15,0% | MÉDIA EU | 88 | 51 | -41,6% |
| Rep. Checa | 104 | 77 | -26,0% | Hungria | 74 | 63 | -14,4% | PORTUGAL | 108 | 65 | -40,1% |
| Polónia | 137 | 102 | -25,5% | Bulgária | 105 | 91 | -13,2% | Polónia | 137 | 84 | -38,5% |
| Áustria | 88 | 66 | -25,0% | Irlanda | 47 | 42 | -10,8% | Rep. Checa | 104 | 65 | -37,1% |
| Grécia | 149 | 112 | -24,8% | Alemanha | 45 | 42 | -7,1% | Bélgica | 102 | 65 | -36,4% |
| Bélgica | 102 | 77 | -24,5% | Lituânia | 95 | 91 | -4,5% | Alemanha | 62 | 42 | -32,6% |
| Bulgária | 135 | 105 | -22,2% | Reino Unido | 30 | 29 | -4,0% | Bulgária | 135 | 91 | -32,5% |
| Dinamarca | 56 | 46 | -17,9% | Luxemburgo | 64 | 64 | -0,5% | Roménia | 133 | 91 | -31,5% |
| PORTUGAL | 108 | 93 | -13,9% | Suécia | 28 | 28 | 0,0% | Luxemburgo | 92 | 64 | -30,8% |
| França | 74 | 64 | -13,5% | Estónia | 59 | 59 | 0,5% | França | 74 | 51 | -30,6% |
| Roménia | 133 | 117 | -12,0% | Letónia | 103 | 106 | 2,8% | Holanda | 45 | 34 | -24,7% |
| Malta | 27 | 36 | 33,3% | Holanda | 32 | 34 | 5,8% | Malta | 27 | 24 | -12,9% |

Fontes: CARE corrigido, ANSR, estatísticas oficiais de cada País. Ver listagem das instituições no final do documento.

A relação do PIB com a sinistralidade rodoviária, principalmente a mais grave, está estudada por vários autores, conforme descrito no anteriormente referido «Documento de Apoio à Revisão da ENSR» e, apesar de a observação ser efetuada sobre um período muito curto, essa relação também se verifica no caso português. O mesmo se passa, aliás, com a Grécia, a Espanha e o Chipre (se bem que este último país tenha grandes oscilações percentuais nos valores da sinistralidade devido à pequena dimensão da sua população) que, como é conhecido, também enfrentaram problemas macro e microeconómicos semelhantes aos portugueses e que obtiveram dos melhores desempenhos no período 2010-2015.

As questões relacionadas com o aumento e a diminuição da atividade económica, da criação e distribuição de riqueza também necessitam de ser avaliadas à luz das expectativas dos consumidores que, normalmente, antecipam esses movimentos, aprofundando (de forma positiva ou negativa) os seus efeitos. Estudos de opinião recentes demonstram que os portugueses

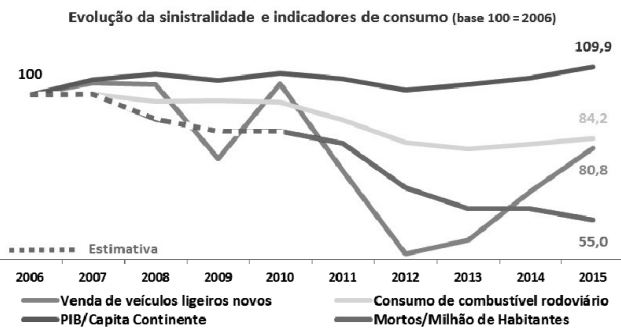
veem antecipando a retoma económica de forma mais positiva do que a realidade.

Uma observação comparada da evolução do «Índice das Condições Materiais de Vida» com a do «Índice da Qualidade de Vida» (ambos componentes do «Índice de Bem-Estar para Portugal 2004-2014»), parece corroborar estas conclusões, sendo de destacar que, aparentemente, no curto prazo, apenas os movimentos de uma amplitude comparativamente muito grande verificados no conjunto destes indicadores parecem produzir os efeitos descritos na sinistralidade.

Não existindo em Portugal, como anteriormente foi referido, estudos fiáveis para o cálculo das distâncias percorridas nos diferentes modos de transporte, o melhor indicador para a utilização dos veículos motorizados ainda é o consumo dos combustíveis rodoviários, desde que seja tida em conta nessa análise a forte diminuição de consumos unitários dos automóveis produzidos a partir de 2004. A evolução, a partir da mesma base, de alguns indicadores de consumo relacionados com a posse e a circulação automóvel são,

por isso, interessantes de analisar em paralelo com o PIB (Gráfico 12).

Gráfico 12



Fontes: ACAP — Venda de veículos ligeiros novos; DGEG — Consumo de combustível (dados provisórios); PIB/Capita Continente (2015 estimativa) — INE.

Convirá relembrar, a propósito desta evolução e do que irão ser as previsões que suportarão a definição do PENSE 2020, o que foi referido a este propósito, em junho de 2012, no «Documento de apoio à revisão da ENSR»:

CONCLUSÃO: tendo em atenção os valores do aumento do desemprego, total e entre os jovens, e, principalmente, a sua aceleração, e a diminuição do consumo dos combustíveis rodoviários, prevemos uma diminuição continuada da sinistralidade rodoviária com vítimas até final de 2013.

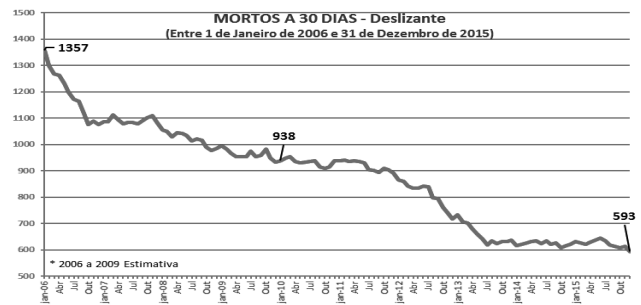
Contudo, a esta aparente acalmia na sinistralidade rodoviária não pode corresponder um abrandamento das políticas de segurança rodoviária, sob pena de se enfrentarem graves problemas futuros, já hoje potenciados por uma degradação do parque automóvel, da manutenção das vias de comunicação e da própria atitude dos cidadãos face à adoção de comportamentos e atitudes de segurança.

A partir do final do próximo ano (nota de leitura: 2013), a conjugação de uma provável retoma do consumo com o período de tempo decorrido em ciclo recessivo poderá (arriscamos a afirmar deverá) significar um aumento muito significativo da exposição ao risco e do próprio risco do sistema (parque automóvel mais antigo e veículos a circular em piores condições de segurança, vias com menor manutenção e abandono da circulação nas vias mais seguras que poderá não ter uma retoma tão rápida, e aumento dos comportamentos de risco associados tipicamente a processos de descompressão social, por exemplo).

A partir (nota de leitura: do final) de 2014 poderão estar reunidas as condições para um aumento muito significativo da sinistralidade rodoviária e o consequente falhar da Meta Quantitativa para 2015, caso não sejam tomadas, desde já, as medidas necessárias à antecipação deste estado de coisas, através de um esforço de recuperação do atraso verificado na implementação da ENSR.

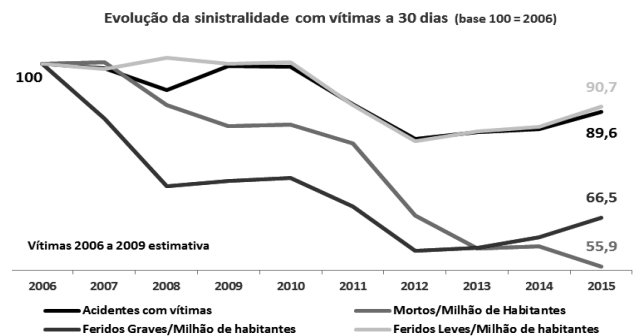
A representação gráfica da evolução da sinistralidade rodoviária, medida pelos «Mortos a 30 dias», através do «ano deslizante» (Gráfico 13) valida as conclusões anteriores e permite perspetivar melhor o futuro próximo.

Gráfico 13



Contudo, se as vítimas mortais e os feridos graves tiveram diminuições consideráveis no período 2006/2015 — mesmo tendo em conta as reservas apontadas —, o mesmo não se passa, quer com os feridos leves, quer com os acidentes com vítimas que, entre si, apresentam uma evolução quase coincidente (Gráfico 14). Ou seja, verifica-se uma diminuição acentuada da gravidade dos sinistros, mas não da sua ocorrência, o que poderá indiciar que o sistema de transporte rodoviário vai melhorando a sua segurança, sobretudo nos fatores veículo, infraestrutura e socorro às vítimas, mas continua a revelar poucos progressos no que diz respeito aos fatores relacionados com o comportamento humano e com a gestão do sistema de segurança rodoviária (organização, informação, legislação, fiscalização, sancionamento e controlo).

Gráfico 14



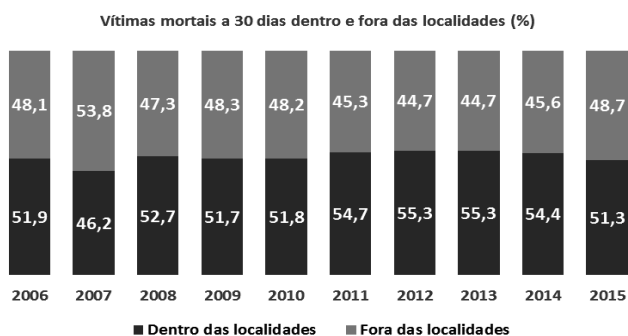
14.B. Os Acidentes 14.B.1. Localização

Como tem sido referido ao longo dos anos, nomeadamente nas diferentes análises à evolução da sinistralidade rodoviária no contexto da ENSR, a sinistralidade dentro das localidades é um problema que afeta o nosso país de forma muito particular, sendo o principal fator que contribui para o desempenho negativo de Portugal em termos de segurança rodoviária na União Europeia, conforme se demonstrará no capítulo seguinte.

Gráfico 15



Gráfico 16



Neste domínio, de acordo com os gráficos 15 e 16, é visível que os acidentes dentro das localidades, para além de já terem um peso muito significativo nas vítimas mortais no local do acidente em relação à média europeia, registam um agravamento em termos de vítimas a 30 dias.

Isto significa que os feridos resultantes de acidentes no interior das localidades apresentaram uma taxa de mortalidade nos 30 dias subsequentes ao acidente mais elevada do que aqueles que estiveram envolvidos em acidentes fora das localidades. Utilizando apenas os valores constatados entre 2010 e 2015 (que são números reais e não estimativas), a percentagem média de mortos no «local do acidente» no interior das localidades foi de 48,1 % e, a 30 dias, ela foi de 53,8 %.

No entanto, nos últimos dois anos, com especial destaque para 2015, verificou-se uma alteração no comportamento desta variável. De qualquer forma, será necessário esperar por um maior número de observações para se verificar se nos encontramos perante uma mudança estrutural ou se estes foram meros movimentos conjunturais.

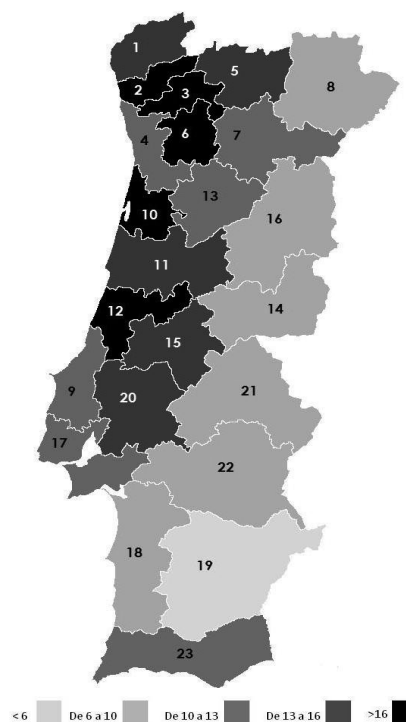
Convém, contudo, referir que este padrão não é generalizável a todo o território do continente, existindo grandes disparidades regionais do fenómeno, conforme se pode constatar nos mapas 1 e 2 que a seguir se incluem. Nestes mapas são apresentados para o ano de 2015 os valores do Indicador de Sinistralidade Rodoviária por mil habitantes (ISR/Pop.) das 23 Comunidades Intermunicipais do Continente, para as vítimas dentro e fora das localidades. Assim, é necessário ter em conta estas disparidades quando se pretenda definir intervenções para avaliar e mitigar o problema da sinistralidade dentro das localidades.

Sendo um indicador destinado a efetuar comparações inter-regionais, o ISR/Pop. não reflete o peso absoluto das consequências da insegurança rodoviária em cada um desses territórios, fator que deve ser tido em atenção de forma primordial quando se desenvolvem políticas nacionais de combate à sinistralidade rodoviária. Nos mapas 3 e 4 encontra-se refletida essa realidade. Nos mapas 5 e 6 evidencia-se a gravidade total (dentro e fora das localidades) do ISR nas diferentes Comunidades Intermunicipais e a evolução desse mesmo indicador entre os períodos inicial (2010 a 2012) e final (2013 a 2015) deste conjunto de observações.

Indicador de Sinistralidade Rodoviária/1.000 Habitantes 2015 (ISR/Pop. 2015)

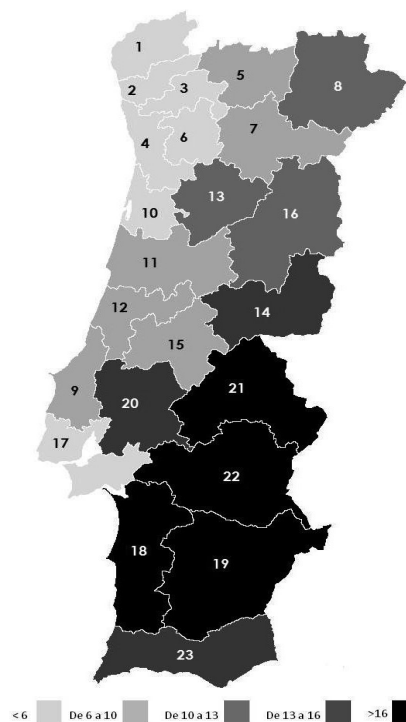
MAPA 1

Dentro das localidades



MAPA 2

Fora das localidades



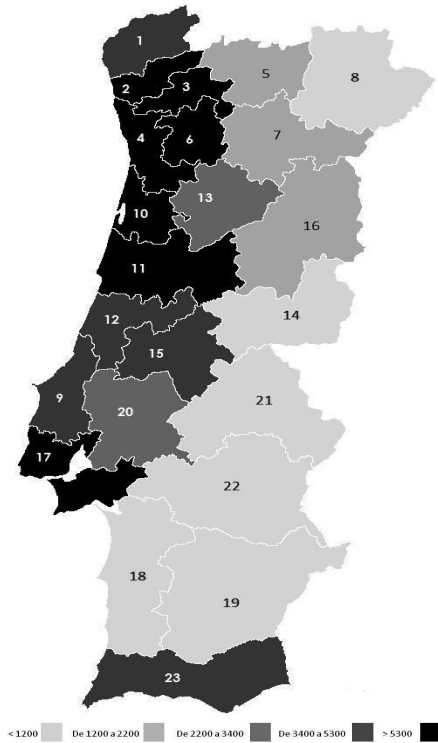
Legenda:

Comunidades Intermunicipais: 1 Alto Minho; 2 Cávado; 3 Ave; 4 Área Metropolitana do Porto; 5 Alto Tâmega; 6 Tâmega e Sousa; 7 Douro; 8 Terras de Trás-os-Montes; 9 Oeste; 10 Região de Aveiro; 11 Região de Coimbra; 12 Região de Leiria; 13 Viseu Dão Lafões; 14 Beira Baixa; 15 Médio Tejo; 16 Beiras e Serra da Estrela; 17 Área Metropolitana de Lisboa; 18 Alentejo Litoral; 19 Baixo Alentejo; 20 Lezíria do Tejo; 21 Alto Alentejo; 22 Alentejo Central; 23 Algarve.

Indicador de Sinistralidade Rodoviária 2015 (ISR 2015)

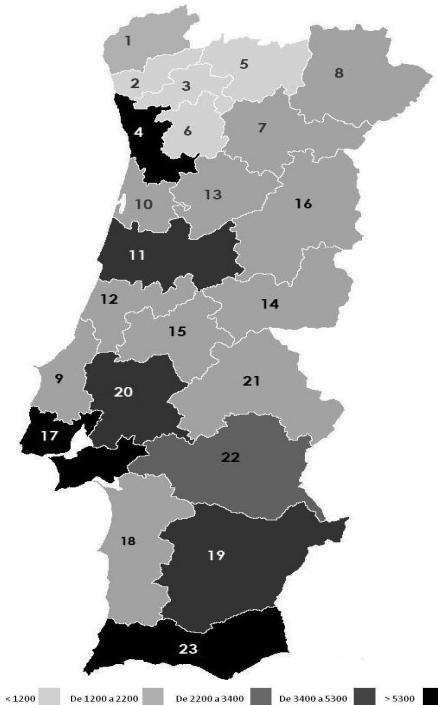
MAPA 3

Dentro das localidades



MAPA 4

Fora das localidades



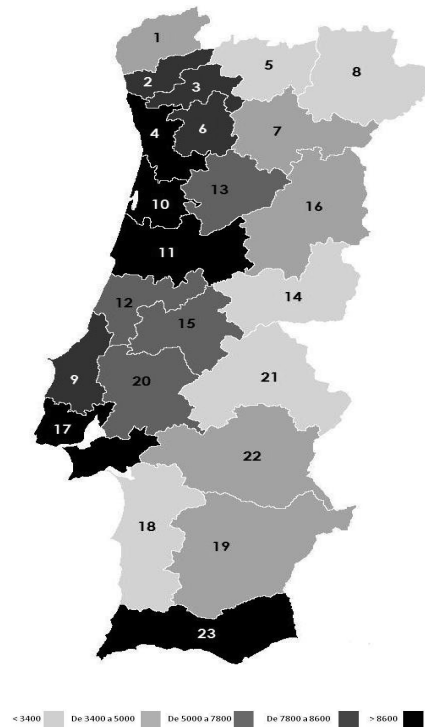
Legenda:

Comunidades Intermunicipais: 1 Alto Minho; 2 Cávado; 3 Ave; 4 Área Metropolitana do Porto; 5 Alto Tâmega; 6 Tâmega e Sousa; 7 Douro; 8 Terras de Trás-os-Montes; 9 Oeste; 10 Região de Aveiro; 11 Região de Coimbra; 12 Região de Leiria; 13 Viseu Dão Lafões; 14 Beira Baixa; 15 Médio Tejo; 16 Beiras e Serra da Estrela; 17 Área Metropolitana de Lisboa; 18 Alentejo Litoral; 19 Baixo Alentejo; 20 Lezíria do Tejo; 21 Alto Alentejo; 22 Alentejo Central; 23 Algarve.

Indicador de Sinistralidade Rodoviária (ISR)

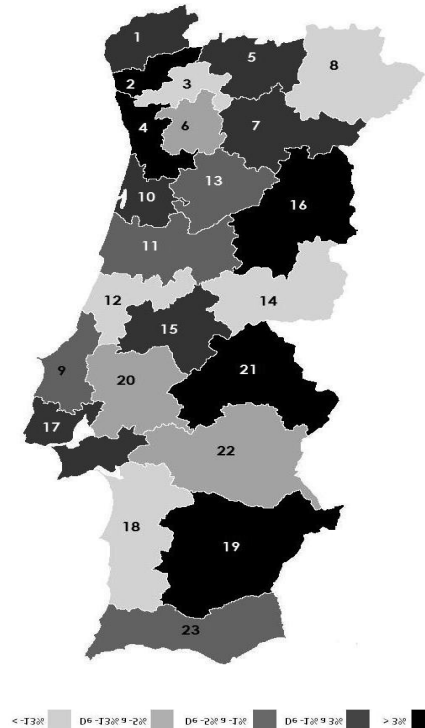
MAPA 5

Total 2015 (dentro e fora das localidades)



MAPA 6

Evolução 2012/2015



Legenda:

Comunidades Intermunicipais: 1 Alto Minho; 2 Cávado; 3 Ave; 4 Área Metropolitana do Porto; 5 Alto Tâmega; 6 Tâmega e Sousa; 7 Douro; 8 Terras de Trás-os-Montes; 9 Oeste; 10 Região de Aveiro; 11 Região de Coimbra; 12 Região de Leiria; 13 Viseu Dão Lafões; 14 Beira Baixa; 15 Médio Tejo; 16 Beiras e Serra da Estrela; 17 Área Metropolitana de Lisboa; 18 Alentejo Litoral; 19 Baixo Alentejo; 20 Lezíria do Tejo; 21 Alto Alentejo; 22 Alentejo Central; 23 Algarve.

14.B.2. Natureza

No que respeita à distribuição do peso relativo das vítimas mortais a 30 dias por natureza do acidente constata-se uma relativa estabilidade entre as três categorias ao longo do tempo, com uma distribuição média («mortos a 30 dias») de 21,7 % para os atropelamentos, 38,9 % para as colisões e 39,4 % para os despistes.

Gráfico 17

Vítimas mortais no local do acidente por natureza do acidente

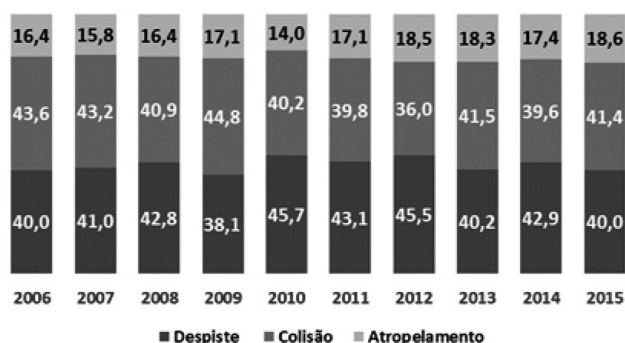
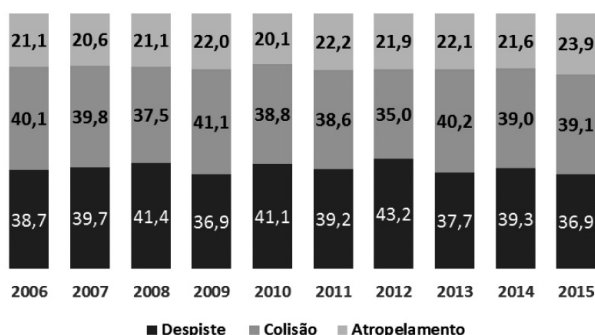


Gráfico 18

Vítimas mortais a 30 dias por natureza do acidente (%)



Para além dos dados constantes dos gráficos 17 e 18, importa salientar que, entre 2010 e 2015, nos acidentes por atropelamento se verificou um aumento médio anual de 62,0 % do número de mortos a 30 dias, em relação aos valores apurados no local do acidente (total de 595 vítimas mortais no local do acidente e 964 a 30 dias). Já para as colisões e os despistes esse aumento médio anual foi apenas de, respetivamente, 22,9 % e 16,9 % (1.380 vs. 1.696 e 1.501 vs. 1.754).

Ou seja, sendo o despiste, pela natureza do acidente, o maior responsável pela morte nas estradas em Portugal, é também onde se verifica a maior percentagem de vítimas mortais no local do acidente, ao contrário do atropelamento, onde as sequelas mais graves se manifestam ao longo de um período mais alargado de tempo.

Como já foi referido, no período em análise (2010 a 2015), o maior aumento percentual de vítimas que vieram a falecer nos 30 dias subsequentes ao acidente verificou-se em 2014. Esse incremento em relação ao número de mortos no local do acidente foi observado nas três categorias (64,3 % para os atropelamentos, 30,4 % para as colisões e 21,3 % para os despistes).

Já em 2015 os valores observados para as três categorias aproximaram-se da média do período (61,4 %, 18,4 % e 15,9 %, respetivamente para os atropelamentos, colisões e despistes).

14.C. O Fator Humano

14.C.1. Tipo de utilizador

Também se verifica, pelo tipo de utilizador, um comportamento estável na proporção das vítimas mortais, com uma distribuição média («mortos a 30 dias»), ao longo do período, de 59,9 % para os condutores, 18,1 % para os passageiros e 22,0 % para os peões.

Gráfico 19

Vítimas mortais no local do acidente por tipo de utilizador

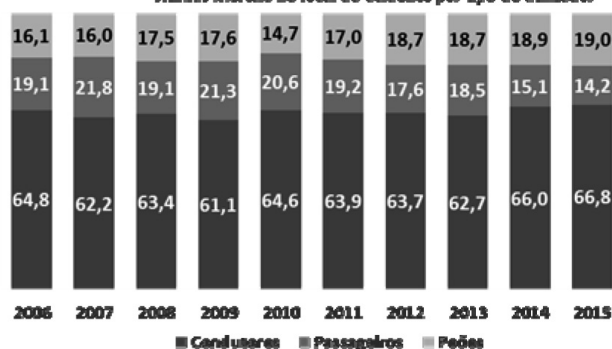
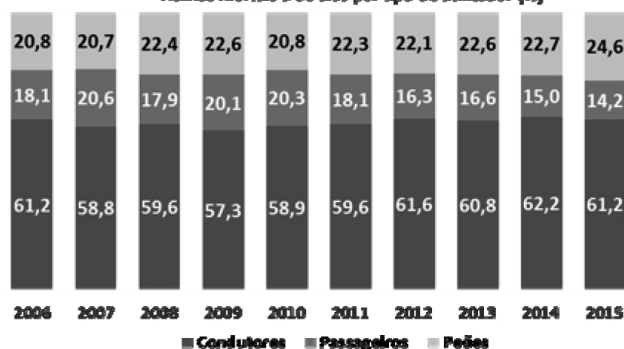


Gráfico 20

Vítimas mortais a 30 dias por tipo de utilizador (%)



Considerando o comentário referente aos atropelamentos, como seria de esperar, o maior impacto nas consequências das mortes ocorridas nos 30 dias subsequentes ao acidente verifica-se nos peões, em que, entre 2010 e 2015, se registou um aumento médio anual de 62,0 % em relação aos mortos no local do acidente. Já para os passageiros e para os condutores o aumento médio verificado foi relativamente próximo (20,2 % e 19,1 %, respetivamente).

Em 2014, o principal aumento no número de «mortos a 30 dias» relativamente às vítimas mortais registadas no local do acidente verificou-se entre os passageiros, nos quais atingiu os 31,5 %, quando na totalidade do período a média desse aumento foi de 21,2 %. Já para os condutores, em que na média do período se constatou um aumento de 19,1 %, em 2014 este atingiu os 24,8 %. Finalmente, nos peões verificou-se, mesmo, um ligeiro decréscimo do fator de majoração em relação à média do período (59,3 % vs. 61,7 %). Ou seja, naquele ano, o aumento (entre o local do acidente e a 30 dias) de vítimas mortais entre os condutores e, ainda mais, entre os passageiros, foi a principal causa para que se tenha verificado a maior diferença percentual entre as duas situações, no período de 2010 a 2015. Este aumento explica que, apesar do número de mortos no local ter diminuído em 2014, se tenha verificado um acréscimo das vítimas a 30 dias em relação a 2013.

Em 2015, os valores do aumento do número de «mortos a 30 dias» para as três categorias, voltaram a aproximar-se da média do período, ainda que, nos condutores, este valor tenha sido o mais baixo para o período 2010 a 2015 e, tanto para passageiros como para peões, tenha sido o segundo mais elevado.

14.C.2. Género

No que se refere ao género das vítimas constata-se uma percentagem significativamente maior de vítimas mortais do sexo masculino (em média 78,0 %, contra 22,0 %) e uma estabilidade na composição proporcional das vítimas ao longo do período.

Gráfico 21

Vítimas mortais no local do acidente por género

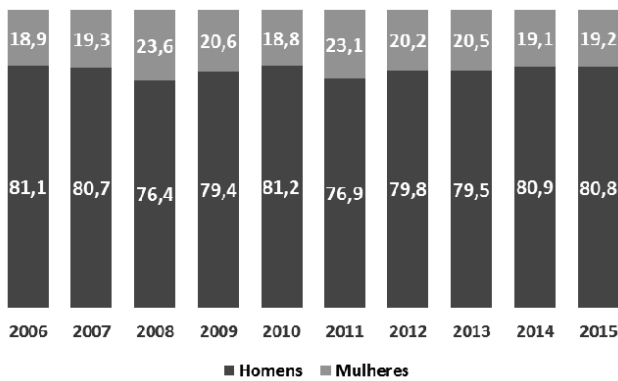
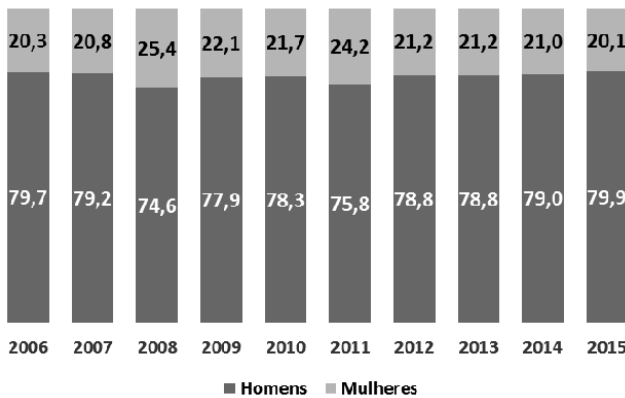


Gráfico 22

Vítimas mortais a 30 dias por género (%)



O acréscimo do número de «mortos a 30 dias» do sexo feminino, relativamente às vítimas no local, apresenta comparativamente ao sexo masculino uma maior variação: 36,4 % contra 24,7 %. De referir que, em 2014, essa variação foi ainda mais sensível, atingindo, respetivamente, os 45,7 % (mulheres) e os 29,3 % (homens).

É de notar que as grandes diferenças globais verificadas entre as vítimas dos dois sexos são, em grande parte, devidas aos valores obtidos para determinado tipo de utilizador. Com efeito, se considerarmos apenas os condutores, a proporção entre homens e mulheres vítimas mortais (a 30 dias) foi, no período 2010 a 2015, de 91,2 % e 8,8 %, respetivamente. Já no que se refere aos passageiros e aos peões, nas mesmas condições, essa proporção foi de 53,4 % e 46,6 % e de 62,3 % e 37,7 %.

Registe-se que, entre as mulheres, o maior número de vítimas mortais ocorre enquanto peão (372 nos últimos seis anos, contra 351 e 236, na qualidade de passageiro e condutores, respetivamente).

14.C.3. Idade

O progressivo envelhecimento da população portuguesa, consequência da acumulação simultânea de duas situações — diminuição da natalidade e aumento da esperança de vida —, exprime-se de forma significativa na composição relativa das vítimas mortais ao longo do período em análise. Com efeito, enquanto em 2006 os mortos com idades compreendidas entre os 0 e os 44 anos representavam 50,7 % do total, em 2015 este grupo representava 38,3 %.

Gráfico 23

Vítimas mortais no local do acidente por grupo etário

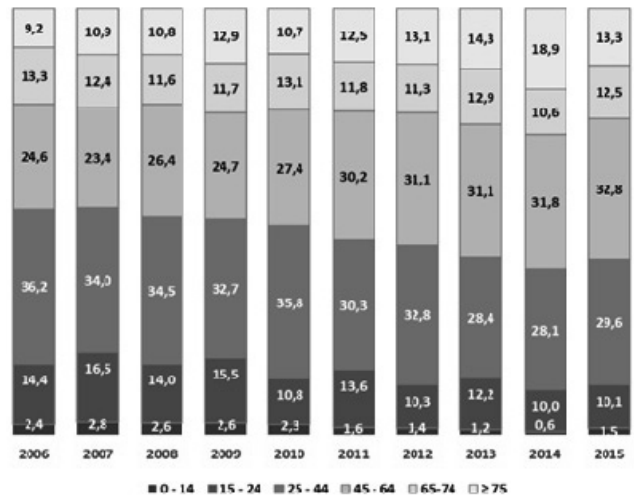
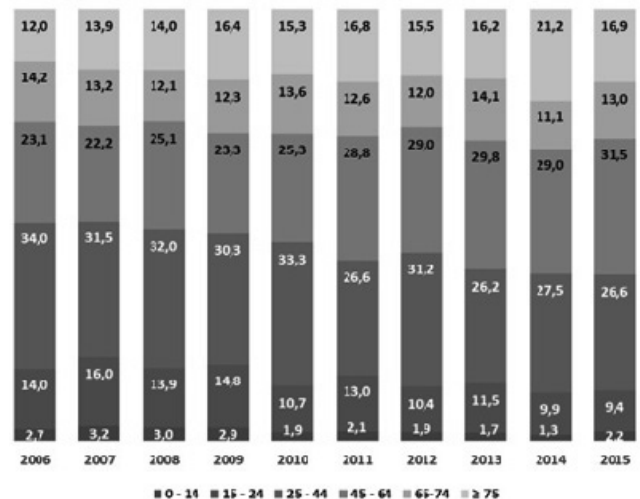


Gráfico 24

Vítimas mortais a 30 dias por grupo etário (%)



Foi também efetuada uma análise da evolução do risco para estes escalões etários, tendo em conta a sinistralidade e a respetiva população. Ainda que com algumas oscilações ao longo dos anos, registou-se uma tendência de clara diminuição em todos escalões etários em que dividimos este grupo e que se acentua no grupo dos mais novos.

Quanto aos escalões etários mais elevados, verifica-se a manutenção do peso relativo das classes dos mais de 65 anos (com os maiores de 75 anos a terem um ano excepcionalmente negativo em 2014) e um aumento no escalão dos utentes com idades compreendidas entre os 45 a 64 anos, cujo peso relativo teve um crescimento que se pode traduzir, de forma simplificada, como sendo o grupo etário em que se encontrava uma em cada quatro vítimas mortais em 2010 e, em 2015, estas já eram uma em cada três. Esta evolução foi, praticamente, a inversa do que se passou na classe dos 25 aos 44 anos.

Foi no escalão etário mais baixo (até aos 14 anos), com 57,7 %, e no escalão etário mais elevado (75 ou mais anos), com 59,4 % que, entre 2010 e 2015, se verificou o maior aumento percentual na relação entre os mortos a 30 dias e aqueles que faleceram no local do acidente. Este resultado poderá estar ligado, ainda que não estejam disponíveis evidências científicas que suportem esta afirmação, à menor resistência física, principalmente nos escalões etários mais elevados. Os escalões etários em que se constatou, no período em apreço, um menor aumento percentual desta relação foram o escalão dos 25 aos 44 anos, com 17,6 %, e o escalão dos 45 aos 64, com 19,6 %. Dos 15 aos 24 anos, esse aumento foi de 23,0 % e, dos 65 aos 74 o incremento foi de 34,1 %.

14.C.4. Sinistralidade Rodoviária Laboral

Os acidentes rodoviários ocorridos em trabalho, quer seja em missão (desempenho de funções profissionais), quer seja *in itinere* (deslocações entre os locais de residência e de trabalho), constituem a principal causa de morte por acidente de trabalho, na Europa e também em Portugal, como já fora referido no «Documento de apoio à revisão da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária».

De acordo com os últimos dados disponíveis, em 2013, os acidentes descritos segundo a atividade física como «Condução/presença a bordo de um meio de transporte» foram responsáveis por 34,4 % das mortes em acidentes de trabalho. Faz-se notar que estes valores não serão, na sua totalidade, acidentes rodoviários, mas também que esta estatística não contempla os sinistros *in itinere* nem os ocorridos com beneficiários da Caixa Geral de Aposentações. Nas mesmas circunstâncias, a totalidade dos acidentes rodoviários laborais representaram 2,7 % do total dos acidentes de trabalho, segundo a «atividade física», o que faz ressaltar, mais do que a sua frequência, a gravidade deste tipo de ocorrências.

Num trabalho de conciliação de dados realizado em conjunto pelo GEP do MTSSS e pela ANSR, apurou-se que, em 2012, terão morrido 95 pessoas vítimas de acidentes rodoviários de trabalho, dos quais 39 % *in itinere* e os restantes em missão. Estes valores representaram 41 % do total de vítimas mortais por acidente de trabalho nesse ano.

De acordo com o EUROSTAT, em 2014 os acidentes rodoviários de trabalho representaram 47,1 % e 37,8 % do total das mortes por acidentes de trabalho na UE28 e em Portugal, respetivamente. A média verificada no período 2008-2014 foi, pela mesma ordem, de 37,7 % e 42,3 %.

Nas mesmas circunstâncias para efeitos de comparação, em relação aos acidentes em que foram perdidos quatro ou mais dias de trabalho, os valores verificados na UE28 e em Portugal foram, respetivamente, para 2014, 21,0 % e 19,0 % e, para o intervalo 2008-2014, de 18,8 % e 16,4 %.

Para além da perda de vidas e de dias de trabalho, estes acidentes estão, na maior parte das vezes, considerando a sua gravidade, associadas a elevadas perdas económicas decorrentes do seu impacto na atividade das empresas.

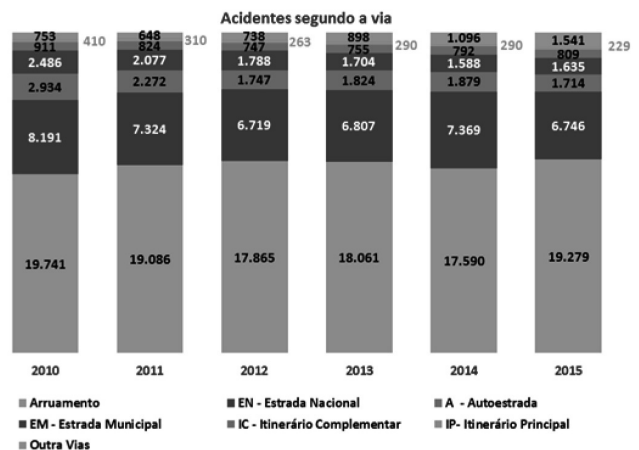
14.D. A Infraestrutura

Ao longo dos últimos seis anos, a distribuição dos acidentes, vítimas e vítimas mortais, por tipo das vias em que ocorreram, manteve-se relativamente estável, conforme se comprova nos Gráficos 25 a 28.

Em média anual, neste período, os arruamentos e as estradas nacionais representaram, conjuntamente, cerca de 80 % dos acidentes ocorridos, com particular destaque para os primeiros nos quais se registaram, em média, 58,5 % dos sinistros.

Apesar da estabilidade acima referida, existem pequenas alterações que deverão merecer monitorização, na medida em que podem indiciar alguma tendência de mudanças nesta distribuição. Referimos, a título de exemplo, a diminuição do peso relativo dos acidentes nas autoestradas e nas estradas municipais, que passou, respetivamente, de 8,3 % para 5,4 % e de 7,0 % para 5,1 %. Na direção oposta referimos as outras vias, cujo peso relativo aumentou de 2,1 % para 4,8 %.

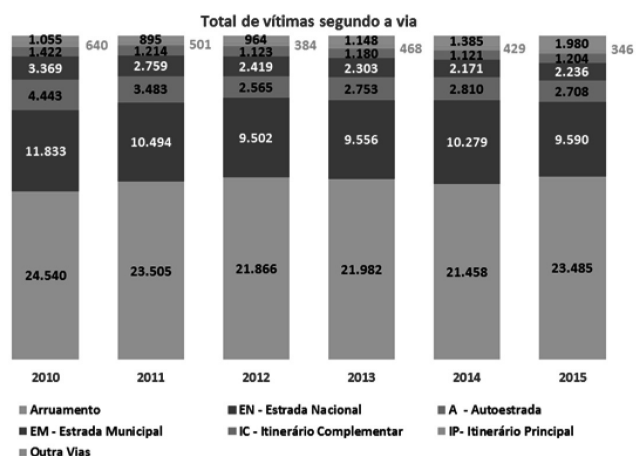
Gráfico 25



No que concerne ao total de vítimas, o padrão de distribuição é relativamente idêntico ao dos acidentes.

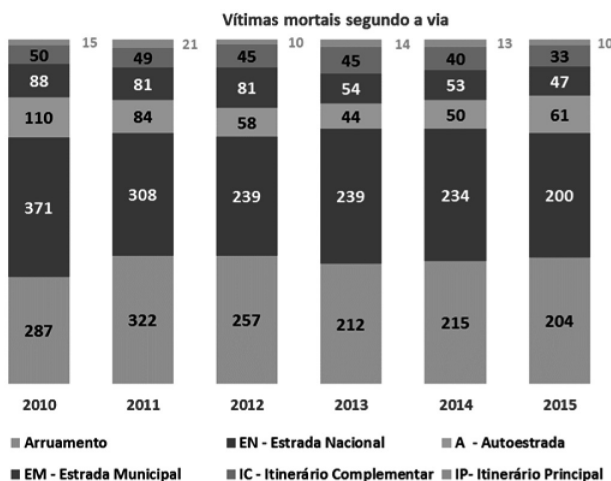
Durante o período de análise verificou-se um aumento do peso relativo dos arruamentos (de 51,9 % para 56,5 %) e das outras vias (de 2,2 % para 4,8 %). Das restantes vias, salienta-se a diminuição verificada nas autoestradas (de 9,4 % para 6,5 %), nas estradas municipais (de 7,1 % para 5,4 %) e nas estradas nacionais (de 25,0 % para 23,1 %).

Gráfico 26



Diferente é o panorama no que diz respeito às vítimas mortais. Apesar do conjunto dos arruamentos e das estradas nacionais continuar a ter uma importância muito significativa (cerca de 70 % dos mortos registados no período), as estradas nacionais passam a apresentar o maior peso relativo, com uma média de 36,0 % do total das vítimas mortais ocorridas no período. Já os arruamentos que, como vimos, representaram, em média, 58,5 % dos acidentes e 54,8 % do total de vítimas, foram o local onde se registaram 33,9 % das vítimas mortais.

Gráfico 27



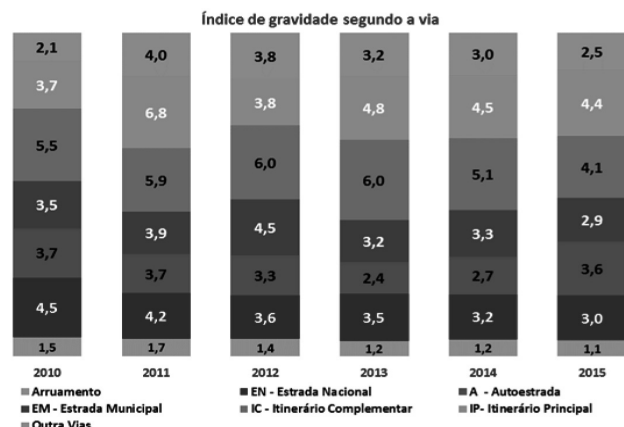
Todos os outros tipos de via apresentam maior peso relativo nos mortos do que nos acidentes e nas vítimas, de acordo com a Tabela 2.

TABELA 2

| Peso relativo (%) | Acidentes | Vítimas | Mortos |
|------------------------------|-----------|---------|--------|
| Arruamento | 58,5% | 54,8% | 33,9% |
| EN - Estrada Nacional | 22,6% | 24,5% | 36,0% |
| A - Autoestrada | 6,5% | 7,5% | 9,2% |
| EM - Estrada Municipal | 5,9% | 6,1% | 9,2% |
| IC - Itinerário Complementar | 2,5% | 2,9% | 5,9% |
| IP - Itinerário Principal | 0,9% | 1,1% | 1,9% |
| Outra Vias | 3,0% | 3,0% | 3,9% |

Considerando que o Índice de Gravidade (mortos por cada 100 acidentes com vítimas) é uma boa medida que permite comparar o risco de morte dos acidentes nos diferentes tipos de via, constatamos que, no período 2010 a 2015, os IP e IC (itinerários principais e itinerários complementares) foram, de forma destacada, as vias em que os acidentes tiveram consequências mais graves (agravado, no caso dos IP, por um acidente de grandes proporções em 2011), e que esse é um padrão que se mantém durante o período em análise. Como seria de esperar, pelos seus pesos relativos nos acidentes e nas vítimas mortais, o menor Índice de Gravidade verificou-se nos arruamentos, o único tipo de via em que este indicador é inferior à média nacional, que foi, no período, de 2,3.

Gráfico 28



Por outro lado, os acidentes ocorridos nos IP e nos IC, aqui analisados em conjunto, e nas autoestradas foram aqueles em que as consequências no local do acidente se revelaram mais gravosas, considerando que, entre 2010 e 2015, o fator multiplicador dos mortos a 30 dias foi, em média, de 1,08 e de 1,10, respetivamente. Recorde-se que, neste período, a média geral foi de 1,27. Os arruamentos foram o único tipo de via em que o rácio foi superior à média geral, com 1,50, em linha, como expectável, com o que se verificou com as vítimas (peões) e com o tipo de ocorrências (atropelamentos).

Com os dados de sinistralidade existentes para os últimos seis anos podem retirar-se algumas conclusões quanto ao perigo específico das diferentes vias, de acordo com a respetiva classificação. Apesar da falta de informação disponível para o tráfego (com exceção das autoestradas), indexámos os acidentes ocorridos e as suas consequências a outros indicadores, por forma a estabelecer uma primeira aproximação ao problema, através da definição de hierarquias, quer em relação ao risco de ocorrência de sinistros, quer no que se refere à sua gravidade. A síntese deste trabalho consta das tabelas seguintes.

TABELA 3

| ACIDENTES COM VÍTIMAS NAS ESTRADAS NACIONAIS (2010 - 2015) - Dez mais | | | | | | | | | |
|---|-------------|-------------------------|---------------------------|-----------------------------|------|-------|------|-------|------|
| Mais acidentes | Mais mortos | Maiores IG ¹ | Maiores C.A. ² | Maiores C.V.M. ³ | | | | | |
| EN1 | 1.735 | EN1 | 75 | EN244 | 18,4 | EN6 | 44,7 | EN6 | 1,20 |
| EN125 | 1.704 | EN125 | 66 | EN260 | 12,0 | EN14 | 19,9 | EN125 | 0,71 |
| EN10 | 1.283 | EN2 | 61 | EN121 | 12,0 | EN125 | 18,2 | EN366 | 0,69 |
| EN2 | 1.116 | EN10 | 49 | EN366 | 7,7 | EN105 | 17,5 | EN10 | 0,57 |
| EN109 | 1.077 | EN118 | 44 | EN235 | 6,9 | EN10 | 14,8 | EN105 | 0,56 |
| EN101 | 961 | EN13 | 36 | EN4 | 6,3 | EN13 | 13,7 | EN13 | 0,52 |
| EN13 | 944 | EN109 | 34 | EN118 | 6,1 | EN109 | 10,3 | EN14 | 0,51 |
| EN15 | 931 | EN18 | 32 | EN233 | 5,9 | EN205 | 9,89 | EN1 | 0,41 |
| EN103 | 881 | EN103 | 32 | EN120 | 5,8 | EN101 | 9,9 | EN118 | 0,38 |
| EN206 | 863 | EN4 | 31 | EN5 | 5,7 | EN9 | 9,7 | EN235 | 0,38 |

TABELA 4

| ACIDENTES COM VÍTIMAS NOS ITINERÁRIOS PRINCIPAIS (2010 - 2015) - Três mais | | | | | | | | | |
|--|-------------|-------------------------|---------------------------|-----------------------------|------|-----|-----|-----|------|
| Mais acidentes | Mais mortos | Maiores IG ¹ | Maiores C.A. ² | Maiores C.V.M. ³ | | | | | |
| IP7 | 693 | IP4 | 27 | IP4 | 11,0 | IP3 | 7,5 | IP3 | 0,32 |
| IP3 | 354 | IP2 | 26 | IP2 | 10,5 | IP4 | 1,7 | IP4 | 0,19 |
| IP2 | 247 | IP3 | 15 | IP3 | 4,2 | IP2 | 0,7 | IP2 | 0,08 |

TABELA 5

| ACIDENTES COM VÍTIMAS NOS ITINERÁRIOS COMPLEMENTARES (2010 - 2015) - Cinco mais | | | | | | | | | |
|---|-------------|-------------------------|---------------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|
| Mais acidentes | Mais mortos | Maiores IG ¹ | Maiores C.A. ² | Maiores C.V.M. ³ | | | | | |
| IC2 | 1.424 | IC2 | 82 | IC1 | 13,5 | IC19 | 91,5 | IC19 | 1,46 |
| IC19 | 878 | IC1 | 75 | IC8 | 12,4 | IC2 | 7,2 | IC8 | 0,44 |
| IC17 | 698 | IC8 | 31 | IC3 | 6,2 | IC8 | 3,5 | IC2 | 0,41 |
| IC1 | 554 | IC19 | 14 | IC2 | 5,8 | IC3 | 1,3 | IC1 | 0,17 |
| IC8 | 250 | IC3 | 11 | IC19 | 1,6 | IC1 | 1,3 | IC3 | 0,08 |

TABELA 6

| ACIDENTES COM VÍTIMAS NAS AUTOESTRADAS (2010 - 2015) - Dez mais | | | | | | | | | |
|---|-------|-------------|-----|-----------------------|-----|-------------------------|------|---------------------------|------|
| Mais acidentes | | Mais mortos | | Maior IG ¹ | | Maior C.A. ² | | Maior C.V.M. ³ | |
| A1 | 2.255 | A1 | 100 | A22 | 6,0 | A5 | 59,9 | A5 | 0,93 |
| A2 | 1.153 | A2 | 46 | A25 | 5,4 | A28 | 20,0 | A1 | 0,56 |
| A28 | 1.065 | A25 | 33 | A1 | 4,4 | A29 | 15,9 | A28 | 0,47 |
| A5 | 899 | A4 | 27 | A2 | 4,0 | A1 | 12,7 | A29 | 0,47 |
| A4 | 693 | A28 | 25 | A4 | 3,9 | A3 | 10,1 | A2 | 0,33 |
| A3 | 683 | A8 | 22 | A8 | 3,2 | A8 | 8,3 | A25 | 0,28 |
| A20 | 679 | A22 | 19 | A29 | 3,0 | A2 | 8,2 | A8 | 0,27 |
| A8 | 677 | A3 | 17 | A3 | 2,5 | A4 | 5,9 | A3 | 0,25 |
| A25 | 614 | A29 | 15 | A28 | 2,3 | A25 | 5,2 | A22 | 0,24 |
| A29 | 507 | A5 | 14 | A5 | 1,6 | A22 | 4,1 | A4 | 0,23 |

TABELA 7

| DEZ AUTOESTRADAS COM MAIOR RISCO (2010 - 2014) | | | |
|--|------|-----------------------|-----|
| De Acidentes ⁴ | | De Morte ⁵ | |
| A28 | 57,6 | A1 | 5,4 |
| A5 | 25,0 | A4 | 1,7 |
| A25 | 24,6 | A25 | 1,3 |
| A22 | 20,4 | A2 | 1,3 |
| A29 | 18,8 | A28 | 0,9 |
| A4 | 18,2 | A8 | 0,6 |
| A3 | 17,1 | A22 | 0,5 |
| A8 | 15,6 | A3 | 0,4 |
| A2 | 13,9 | A29 | 0,2 |
| A1 | 13,3 | A5 | 0,1 |

14.E. Os Veículos

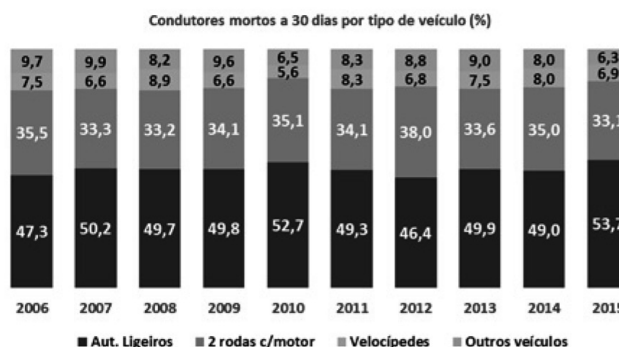
Em média, nos últimos seis anos, 84,4 % das vítimas mortais ocupantes de veículos viajavam num automóvel ligeiro ou num veículo de duas rodas a motor. Este valor registou-se quer em termos das vítimas no local do acidente, com uma distribuição respetiva de 59,6 % e 26,5 %, quer com os mortos contabilizados a 30 dias, em que a distribuição foi de 58,1 % e 27,1 %.

Os condutores e passageiros de velocípedes mortos representaram, em média durante este período, no local e a 30 dias, respetivamente 4,6 % e 5,8 % do total de vítimas mortais ocupantes de veículos. Os ocupantes de «outros veículos» contribuíram, nas mesmas circunstâncias, para 9,3 % e 8,9 % das vítimas mortais, de acordo com esta categorização.

Gráfico 29



Gráfico 30



Para os condutores e passageiros, no período de 2010 a 2015, a percentagem média de aumento de vítimas mortais a 30 dias, em relação às vítimas no local do acidente, foi de 19,5 %, distribuído por 16,6 % nos automóveis ligeiros, 22,6 % nas duas rodas a motor, 49,6 % nos velocípedes e 15,0 % nos outros veículos. Refira-se o elevado valor constatado nos condutores e passageiros de velocípedes, para o qual, e mantendo as mesmas reservas então apontadas, poderá existir uma explicação próxima daquela que foi referida para os peões.

Uma constatação interessante, que carece de uma série de observações mais longa para a sua validação enquanto tendência, foi o aumento verificado em 2014, nos ocupantes de velocípedes, de 84,2 % das vítimas mortais nos 30 dias seguintes ao acidente. Assim, nesse ano, nos condutores e passageiros de veículos constatou-se, em média, um acréscimo de 26,1 % no número de mortos a 30 dias em relação às vítimas no local do acidente.

Em qualquer análise que pretenda estudar em profundidade a sinistralidade rodoviária, em função dos veículos envolvidos, torna-se necessário medir o risco relativo de cada categoria. No nosso país, à falta de estudos que identifiquem a exposição ao risco, medida pelas distâncias percorridas anualmente pelas diferentes categorias de veículos, analisámos o risco em função dos parques de viaturas, medidos pelas unidades com seguro válido. Podendo-se apontar, como debilidade desta abordagem, o erro induzido pela existência de veículos que circulam sem seguro e de outros que, tendo esse requisito, poderão não estar a circular (estimamos, pelos dados da sinistralidade que esse valor não seja superior a 2,5 % do total do parque), este é o indicador disponível mais fiável para todo o parque, e o único que permite uma comparação, na mesma base dos restantes, com os veículos de duas rodas a motor.

Foi construído, especificamente para o PENSE 2020, um conjunto de indicadores que pretendem identificar o risco relativo de diferentes categorias de veículos, e a sua evolução ao longo do tempo, para três situações: intervenção em acidentes com vítimas (incluindo atropelamentos); total de vítimas; e vítimas mortais.

Estes indicadores anuais, por categoria de veículo foram calculados de acordo com as seguintes fórmulas:

IRVI (Indicador de risco veículos intervenientes em acidente)

$$= \frac{\text{Veículos intervenientes em acidentes com vítimas durante um ano}}{100.000 \text{ veículos segurados no mesmo ano}}$$

IRV (Indicador de risco vítimas)

$$= \frac{\text{Total de vítimas ocupantes de veículos durante um ano}}{100.000 \text{ veículos segurados no mesmo ano}}$$

IRVM (Indicador de risco vítimas mortais por tipo de veículo)

$$= \frac{\text{Total de vítimas mortais}}{100.000 \text{ veículos segurados}}$$

Gráfico 31

Contribuição do meio de transporte utilizado para o Indicador de Risco Viaturas Intervinentes (IRVI)

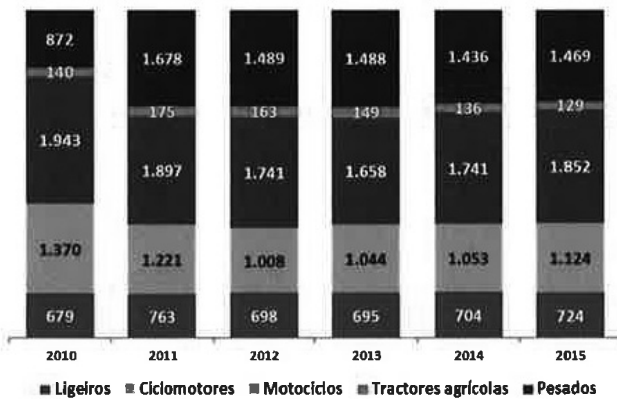


Gráfico 32

Contribuição do meio de transporte utilizado para o Indicador de Risco Vítimas (IRV)

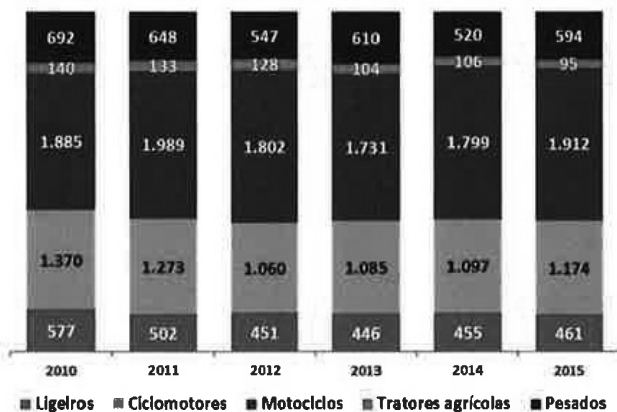


Gráfico 33

Contribuição do meio de transporte utilizado para o Indicador de Risco Vítimas Mortais (IRVM)

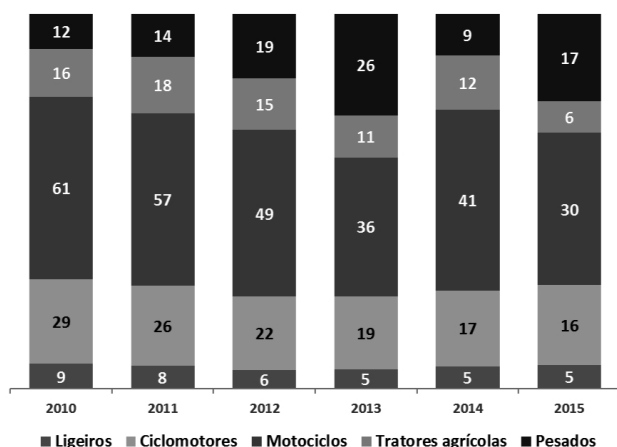
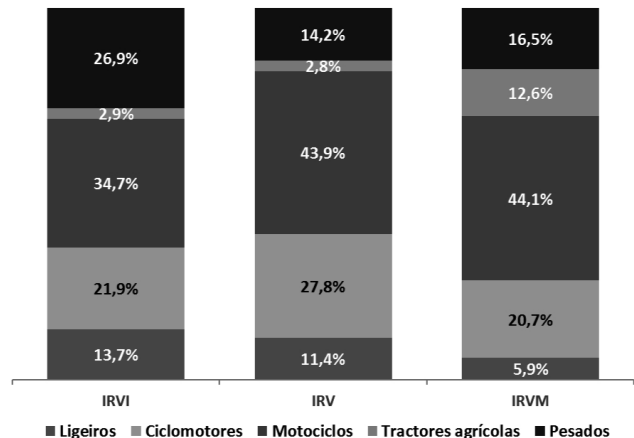


Gráfico 34

Contribuição (%) do meio de transporte utilizado para os diferentes Indicadores de Risco [x (2010 : 2015)]



Nos gráficos 31 a 33 são apresentados, para o período em análise, os valores destes três indicadores, por categoria de veículos, sendo que o tamanho de cada segmento das barras representa a contribuição parcial para o valor global dos indicadores. O Gráfico 34 apresenta o peso médio, para o período em análise, de cada categoria de veículo para os valores globais dos indicadores. No que se refere aos veículos intervenientes em acidentes com vítimas (recordando que estão incluídos os atropelamentos), o risco dos ligeiros mantém-se constante ao longo do período e, conforme se constata no Gráfico 34, estes contribuem, em média, para 13,7 % do indicador. Os tratores, com a menor contribuição para este indicador, com 2,9 % no período, também apresentaram um comportamento estável. Tanto os ciclomotores, com uma contribuição média de 22,0 % no período, como os motociclos, cuja contribuição média nos seis anos foi a mais elevada para o indicador, atingindo os 34,7 %, tiveram um comportamento semelhante com uma diminuição acentuada, com particular relevo nos ciclomotores, entre 2010 e 2011, mantendo-se estável desde então. O inverso passou-se com os pesados, que tiveram uma contribuição média para o indicador de 26,9 %, em que se verificou um muito elevado aumento entre 2010 e 2011 a que se seguiu um período de estabilidade até 2014.

Já no que respeita ao risco da ocorrência de vítimas, verificou-se uma ligeira perda do peso relativo de todas as categorias, entre 2010 e 2015, salvo no que se refere aos motociclos, categoria onde se consolidaram as perdas relativas dos outros segmentos.

Quanto à contribuição percentual das categorias para o indicador, em relação ao que aconteceu na intervenção em acidentes, verifica-se uma diminuição nos ligeiros e nos pesados, esta muito acentuada, a manutenção nos tratores, e um acréscimo nas duas categorias dos veículos de duas rodas a motor.

No que tange ao Indicador de Risco de Vítimas Mortais, as alterações foram sensíveis ao longo do período. Como se verifica no Gráfico 33, existem variações importantes da dimensão relativa de algumas categorias, explicável, em parte, pelos valores unitários em causa e por acidentes de grande dimensão nalgumas dessas categorias. Na contribuição percentual das categorias para o indicador (Gráfico 34),

essas variações são ainda mais sensíveis, quando comparado com o RVI, com um aumento muito significativo das vítimas mortais entre os ocupantes dos tratores e uma diminuição entre os ocupantes de ligeiros e de ciclomotores.

Em resumo, poder-se-á afirmar que é elevado o risco de ocorrência de acidentes com veículos pesados, mas que este passa praticamente para metade no que se refere às vítimas, tanto as totais como as mortais. Como referido acima, o risco de ocorrência de acidentes envolvendo tratores é diminuto, o mesmo acontecendo com a probabilidade de ocorrência de vítimas não mortais, ao contrário do que se passa com as vítimas mortais, em que o risco relativo aumenta mais de 5 vezes em relação às outras duas situações. Em nossa opinião, é nas características dos veículos e, também, na forma como eles são utilizados, no caso dos tratores, que residirão algumas das explicações para estes resultados.

Os veículos de duas rodas a motor e, mais notavelmente, os motociclos são aqueles que apresentaram, ao longo do período, os indicadores de risco mais gravosos, o que será ainda mais preocupante se considerarmos a sazonalidade associada à sua utilização. Este indicador ainda merece uma maior atenção quando se compara o seu valor com o de alguns países para os quais existem dados do parque e da sinistralidade, conforme se constata na Tabela 8.

TABELA 8

| | IRVM (2012) | | | | | |
|-----------------|--------------|------------|-------------|--------------|------------|-------------|
| | Motociclos | | | Ciclomotores | | |
| | Veículos (V) | Mortos (M) | M/100.000 V | Veículos (V) | Mortos (V) | M/100.000 V |
| Finlândia | 245.000 | 21 | 8,6 | 293.000 | 7 | 2,4 |
| República Checa | 977.000 | 86 | 8,8 | 481.000 | 7 | 1,5 |
| Espanha | 2.852.000 | 304 | 10,7 | 2.169.000 | 67 | 3,1 |
| Itália | 6.483.000 | 847 | 13,1 | 2.100.000 | 127 | 6,0 |
| Alemanha | 3.983.000 | 586 | 14,7 | n.d. | n.d. | n.d. |
| Áustria | 431.000 | 68 | 15,8 | 300.000 | 19 | 6,3 |
| Polónia | 1.107.000 | 261 | 23,6 | 1.100.000 | 82 | 7,5 |
| Hungria | 151.410 | 39 | 25,8 | n.d. | n.d. | n.d. |
| Eslovénia | 51.000 | 18 | 35,3 | 42.100 | 3 | 7,1 |
| Chipre | 25.300 | 11 | 43,5 | 15.800 | 3 | 19,0 |
| Portugal | 222.300 | 104 | 46,8 | 278.300 | 57 | 20,5 |
| Irlanda | 32.870 | 19 | 57,8 | n.d. | n.d. | n.d. |
| Roménia | 89.000 | 62 | 69,7 | 6.000 | 99 | 1650,0 |
| Croácia | 60.000 | 62 | 103,3 | 99.000 | 16 | 16,2 |
| Letónia | n.d. | n.d. | n.d. | 23.210 | 3 | 12,9 |

Fontes: Eurostat, CARE, ASF

Finalmente, quanto aos ligeiros, verificou-se uma diminuição do risco relativo, no sentido inverso ao da gravidade do acidente.

15. A Sinistralidade Rodoviária em Portugal, na União Europeia e nos Países de Referência da ENSR

No presente capítulo abordamos a comparação, entre Portugal, os três países que definimos como referência de *benchmark* para a ENSR (Espanha, França e Áustria) e o conjunto da União Europeia, em relação a alguns indicadores de sinistralidade rodoviária (em que essa comparação é possível de ser feita, considerando algumas diferenças de classificação) e da sua evolução no período 2006 a 2014. A escolha deste ano para final da série prende-se com a qualidade e quantidade

de dados disponíveis para a totalidade dos países da União Europeia.

A Comissão Europeia, nas já anteriormente citadas «Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011-2020», apontava para uma diminuição de 50 % das vítimas mortais neste período. Os resultados mais recentes, provisórios relativamente a 2015, apontam para um desvio daquela meta, tal como já se verificara no «3.º Programa de Ação de Segurança Rodoviária 2001-2010», em que os resultados alcançados ficaram cerca de 17 % aquém do pretendido.

Depois de uma diminuição pouco sensível em 2011, em 2012 e 2013 os resultados obtidos foram mais encorajadores e, no final deste último ano, a diferença entre o resultado esperado e o observado já era diminuta. Contudo, em 2014, assistiu-se a uma estagnação da diminuição e, em 2015, verificou-se mesmo um ligeiro aumento do número total de mortos na União Europeia. Apesar dos caminhos traçados, dos compromissos assumidos e da esperança que resultaram do referido documento da Comissão, as perspetivas não são as melhores e muito parece estar por fazer. Os dados da evolução, neste período, integram, em I4., a Tabela 1.

De acordo com os dados mais recentes relativos a 2014, apurados através do recurso a um conjunto alargado de fontes, a situação da sinistralidade na Europa dos 28 e o seu custo, estimado para os diferentes países, estão refletidos nas tabelas 9 e 10.

TABELA 9

| Vítimas mortais por milhão de habitantes e total de vítimas - 2014 | | | | | | |
|--|-------------|------------------------|------------------|----------------|---------------|-------|
| País | Pop. 2014 | Mortos por milhão hab. | Mortos a 30 dias | Feridos Graves | Feridos Leves | Fonte |
| Malta | 425.384 | 24 | 10 | 292 | n.d. | EACS |
| Reino Unido | 64.351.155 | 28 | 1.775 | 22.807 | 169.895 | EOP |
| Suécia | 9.644.864 | 28 | 270 | 2.389 | 15.141 | CARE |
| Dinamarca | 5.627.235 | 32 | 182 | 1.797 | 1.396 | EOP |
| Holanda | 16.829.289 | 34 | 570 | 2.131 | 12.533 | EOP |
| Espanha | 46.512.199 | 36 | 1.688 | 9.574 | 117.058 | EOP |
| Alemanha | 80.767.463 | 42 | 3.377 | 67.732 | 317.620 | EOP |
| Irlanda | 4.605.501 | 42 | 193 | 439 | 6.993 | EACS |
| Finlândia | 5.451.270 | 42 | 229 | 519 | 6.186 | EOP |
| Áustria | 8.506.889 | 51 | 430 | 7.434 | 40.236 | EOP |
| UE 28 | 242.721.249 | 51 | 8.724 | 115.114 | 687.058 | |
| França | 65.889.148 | 51 | 3.384 | 26.635 | 46.413 | EOP |
| Eslovénia | 2.061.085 | 52 | 108 | 826 | 7.396 | EACS |
| Chipre | 858.000 | 52 | 45 | 467 | 603 | EOP |
| Eslováquia | 5.415.949 | 54 | 295 | 1.098 | 5.519 | EOP |
| Itália | 60.782.668 | 56 | 3.381 | 14.943 | 232.823 | EOP |
| Estónia | 1.315.819 | 59 | 78 | 467 | 1.282 | EACS |
| Hungria | 9.877.365 | 63 | 626 | 5.331 | 14.793 | EOP |
| Luxemburgo | 549.680 | 64 | 35 | 245 | 981 | EOP |
| PORTUGAL | 9.869.783 | 65 | 638 | 2.010 | 37.005 | EOP |
| Bélgica | 11.203.992 | 65 | 727 | 4.502 | 49.120 | EOP |
| Rep. Checa | 10.512.419 | 65 | 688 | 2.762 | 23.644 | CARE |
| Croácia | 4.246.809 | 73 | 308 | 2.675 | 11.547 | EOP |
| Grécia | 10.926.807 | 73 | 795 | 1.016 | 13.548 | CARE |
| Polónia | 38.017.856 | 84 | 3.202 | 11.696 | 30.849 | EOP |
| Lituânia | 2.921.920 | 91 | 265 | 536 | 3.353 | EOP |
| Bulgária | 7.245.677 | 91 | 660 | 2.174 | 6.465 | EOP |
| Roménia | 19.947.311 | 91 | 1.818 | 8.122 | 24.212 | CARE |
| Letónia | 2.001.468 | 106 | 212 | 434 | 4.169 | EACS |

EOP (Estatística Oficial do País)

CARE (Community Road Accident Database)

EACS (European Accident Causation Survey) - Número de feridos graves

População - EUROSTAT

TABELA 10

| Custo económico e social - 2014 | | | |
|---------------------------------|------------------|----------------|------------------------|
| PAÍS | PIB | Custo*/PIB (%) | Custo* / Habitante (€) |
| Áustria | 329.295,6 | 1,4% | 529 |
| Luxemburgo | 48.897,5 | 0,6% | 498 |
| Alemanha | 2.915.650,0 | 1,2% | 448 |
| Bélgica | 400.408,0 | 1,0% | 367 |
| Eslovénia | 37.303,2 | 1,5% | 276 |
| Croácia | 43.019,8 | 2,4% | 242 |
| UE 28 | 3.774.574,1 | 0,9% | 241 |
| Itália | 1.611.884,0 | 0,9% | 239 |
| França | 2.139.964,0 | 0,7% | 238 |
| Malta | 8.084,3 | 1,2% | 235 |
| Reino Unido | 2.260.804,8 | 0,6% | 218 |
| PORTUGAL | 165.516,3 | 1,1% | 190 |
| Hungria | 104.239,1 | 1,7% | 184 |
| Suécia | 430.642,3 | 0,4% | 181 |
| Rep. Checa | 156.660,0 | 1,2% | 177 |
| Dinamarca | 260.581,6 | 0,4% | 176 |
| Irlanda | 189.045,9 | 0,4% | 166 |
| Roménia | 150.230,1 | 2,2% | 164 |
| Espanha | 1.041.160,0 | 0,7% | 163 |
| Chipre | 17.393,7 | 0,8% | 162 |
| Letónia | 23.580,9 | 1,4% | 161 |
| Polónia | 410.856,3 | 1,4% | 156 |
| Grécia | 177.559,4 | 0,9% | 148 |
| Eslováquia | 75.560,5 | 1,1% | 147 |
| Finlândia | 205.268,0 | 0,4% | 146 |
| Holanda | 663.008,0 | 0,4% | 140 |
| Bulgária | 42.750,9 | 2,3% | 137 |
| Estónia | 19.962,7 | 0,9% | 135 |
| Lituânia | 36.444,4 | 1,1% | 135 |

Custo* = custo estimado

Fontes:

Update of the Handbook on External Costs of Transport. Final Report.

Report for the European Commission:

DG MOVE. Ricardo-AEA/R/ ED57769 Issue Number 1; 8th January 2014

População - EUROSTAT

PIB - EUROSTAT

Começando a existir indicadores transversais para a contabilização desses custos, ao nível dos países da União Europeia, será tempo de dar início à identificação sistemática das intervenções que, de acordo com medidas de avaliação do respetivo custo/benefício, permitam baixar os indicadores de sinistralidade e colocar essa diminuição na rota traçada para o período 2010-2020.

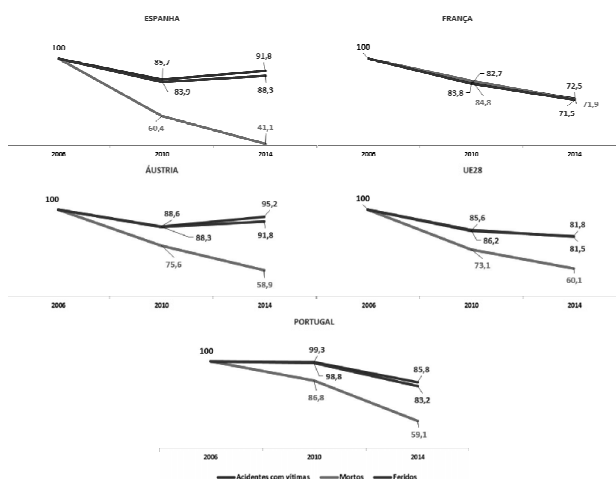
Mas, de acordo com a Comissária Europeia Violeta Bulc, «se a Europa pretende alcançar o objetivo de diminuir para metade as mortes na estrada, muito mais tem de ser feito». No mesmo evento, a Comissária para a Mobilidade e os Transportes referiu «ser desejável que os Estados Membros demonstrem maior empenhamento político para forçar a mudança», considerando que «precisamos de melhor fiscalização, melhor educação, melhor gestão das velocidades e estradas e veículos mais seguros. Medidas que podem ser caras e parecem exigentes. Será que as vidas têm preço? E, acreditem, esse esforço não é nada, quando comparado com os 100 mil milhões de euros de custos sociais que anualmente estão associados às mortes e aos feridos graves».

A partir deste ponto, a análise incidirá na comparação da sinistralidade em Portugal com a verificada nos países considerados como referência para a elaboração da ENSR e com a União Europeia a 28, sendo a fonte exclusiva o

CARE, com os valores de Portugal corrigidos, conforme anteriormente explicado.

Para além de um decréscimo no número de mortos que se afasta dos objetivos a nível europeu, também se verifica, tal como constatámos na análise à evolução da sinistralidade em Portugal, que a diminuição dos acidentes e dos feridos (aqui englobando os graves e os leves) tem tido uma evolução ainda mais lenta, com exceção da França (com o menor decréscimo de vítimas mortais), em que a evolução das três grandezas foi praticamente coincidente.

Gráfico 35



A observação da variação destes indicadores nos quatro países e na UE é interessante, pois permite ter uma primeira abordagem a algumas das diferenças das respetivas sinistralidades, da sua evolução neste período relativamente alargado e das suas consequências. Os valores do Índice de Gravidade, por outro lado, sendo uma razão direta entre as vítimas mortais e os acidentes com vítimas, dão uma boa leitura do tipo de sinistralidade e da sua evolução nestes cinco territórios.

TABELA 11

| | Índice de Gravidade | | | | |
|------|---------------------|---------|--------|---------|------|
| | Portugal | Espanha | França | Áustria | UE28 |
| 2006 | 3,0 | 4,1 | 5,9 | 1,8 | 3,3 |
| 2010 | 2,6 | 2,9 | 5,9 | 1,6 | 2,8 |
| 2014 | 2,1 | 1,8 | 5,8 | 1,1 | 2,4 |

De salientar o constante e elevadíssimo valor verificado em França e a diminuição do índice de gravidade dos acidentes ocorridos em Espanha. A Áustria apresenta uma gravidade relativa muito reduzida (praticamente metade da média da União Europeia) e, em Portugal, onde o valor do índice é ligeiramente menor do que na UE, assistiu-se a uma diminuição que acompanhou a da média da região.

No final de 2014, a situação comparativa de Portugal com os países de referência e com a média da União Europeia, em termos do valor total e da respetiva evolução, era a que consta dos gráficos seguintes.

Gráfico 36

Número de vítimas mortais por milhão de habitantes - 2014

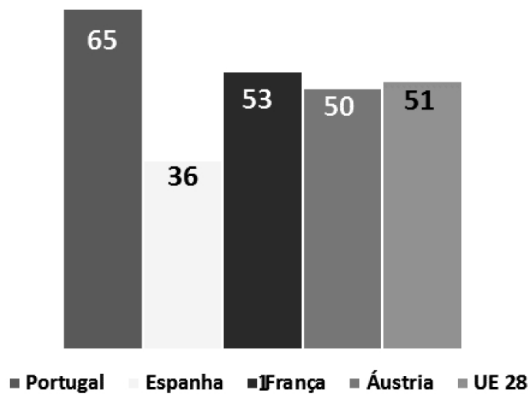
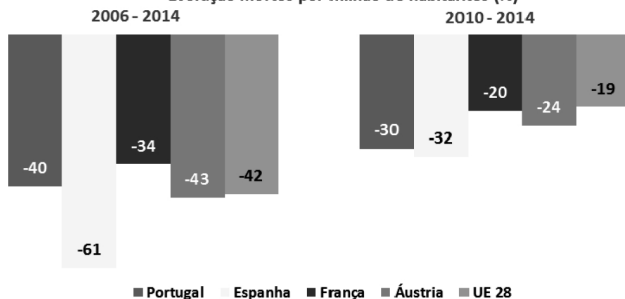


Gráfico 37

Evolução mortos por milhão de habitantes (%)



Como se constata, e já foi anteriormente referido, no período mais longo, o desempenho de Portugal apenas foi melhor do que o verificado na França. Ao contrário, entre 2010 e 2014, apenas a Espanha conseguiu um resultado mais positivo do que aquele verificado no nosso País.

Os gráficos 38 e 39 abordam uma questão primordial e também já muito focada neste documento: a sinistralidade dentro das localidades, o principal fator diferenciador, pela negativa, da insegurança rodoviária em Portugal. Salienta-se, também, uma subida sustentada das vítimas mortais dentro das localidades em Espanha, nos três momentos de observação (Gráfico 38), ainda que continue a ser o país (desta comparação) com o valor mais favorável do indicador.

Gráfico 38

Vítimas mortais por localização (%)

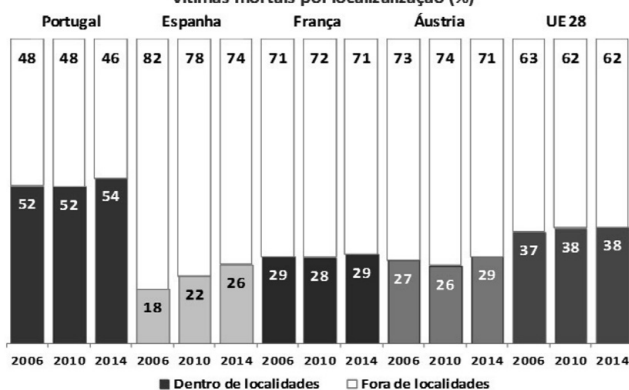
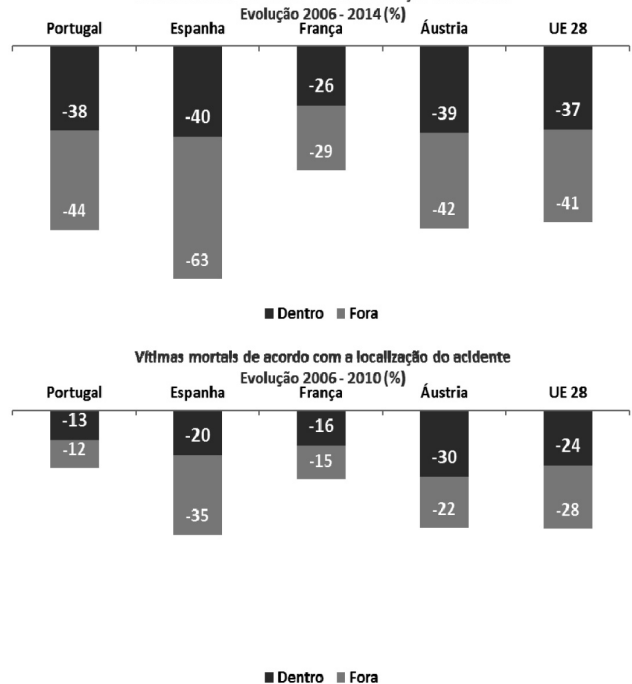


Gráfico 39

Vítimas mortais de acordo com a localização do acidente



A distribuição das vítimas mortais em Portugal por categoria de utente é muito próxima da média europeia, conforme se pode observar no Gráfico 40. Nos países de referência, existem algumas diferenças consideráveis na Áustria e em França, onde os condutores representam, comparativamente, uma percentagem mais significativa do total. De qualquer forma, não parecem ser estas diferenças que explicam comportamentos de sinistralidade tão díspares, inclusivamente porque a Espanha, que apresenta uma distribuição mais próxima da de Portugal, é o país com quem mantemos uma maior distância em termos de mortos por milhão de habitantes, total.

Gráfico 40

Vítimas mortais por categoria de utente - 2014 (%)

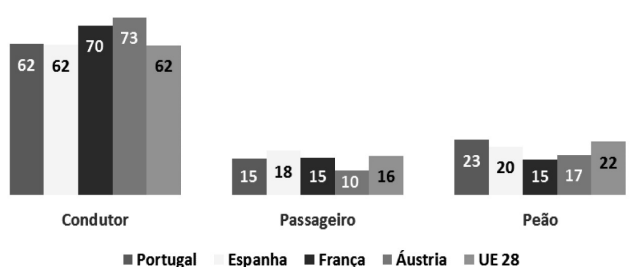


Gráfico 41

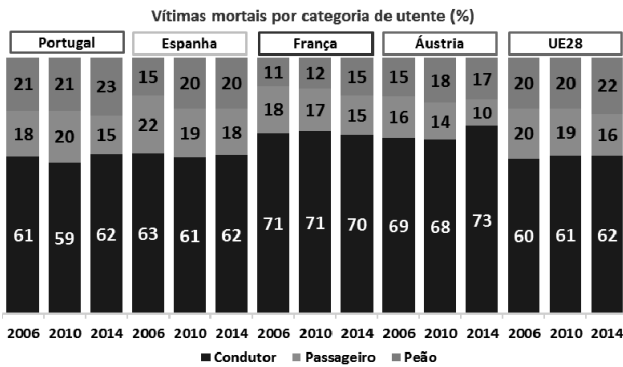


Gráfico 42

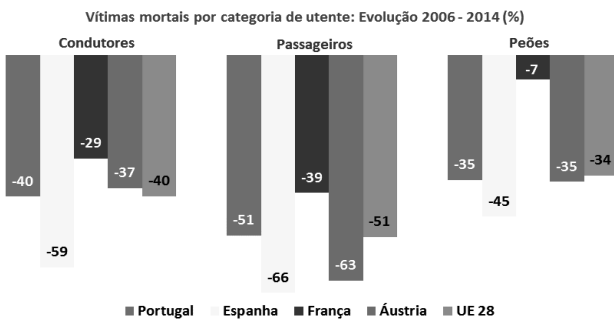
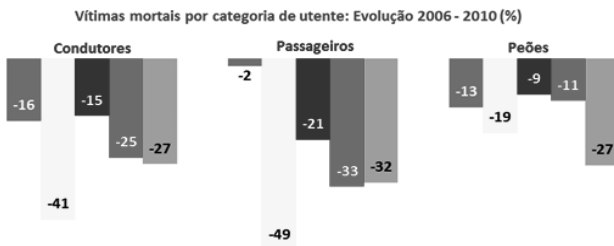


Gráfico 43



Esta evolução, nos dois períodos analisados (gráficos 42 e 43), apresentou alguns comportamentos relevantes, de que destacamos, em Portugal, a diminuição em 2010-2014 verificada nos passageiros mortos.

As diferenças observadas quando se analisa as vítimas pelo sexo só poderiam ser explicadas, de uma forma cabal, se existisse, para todos os países, o conhecimento sobre as distâncias percorridas pelas condutoras e a sua repartição pela localização, dentro e fora das localidades. A maior taxa de posse de título de condução e uma mais generalizada utilização de veículo por parte do sexo feminino, nalguns países, poderá constituir uma explicação para as diferenças constatadas.

Gráfico 44

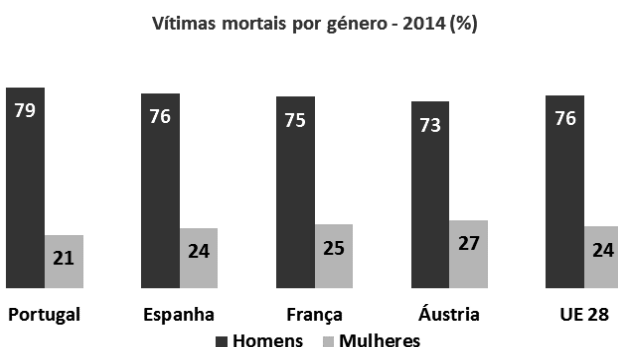


Gráfico 45

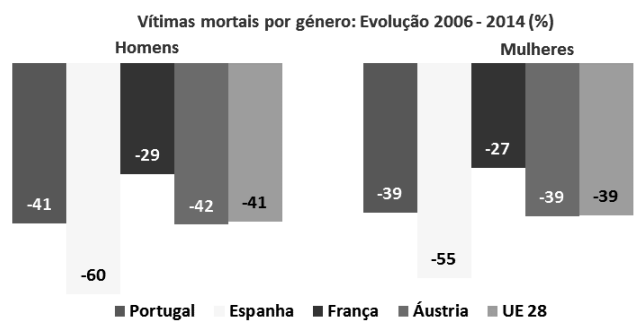
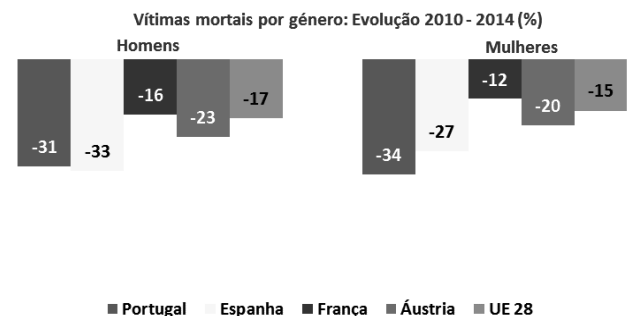
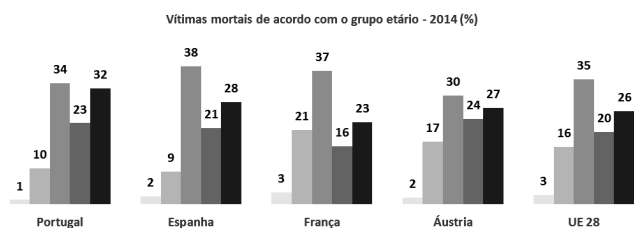


Gráfico 46



A idade das vítimas mortais parece constituir um fator diferenciador na sinistralidade dos países de referência, ainda que não explicativo das diferenças verificadas no indicador utilizado para comparação (mortos/milhão de habitantes). Com efeito, Portugal e Espanha, nos extremos dessa classificação, têm perfis semelhantes e a França e a Áustria, ainda que com maiores diferenças, também estão próximas. O perfil constatado na totalidade dos países da UE aproxima-se bastante do da Áustria.

Gráfico 47



Nota. — A categoria «não definidos», representando 1 %, tanto em Espanha como na UE28, não é apresentada nos gráficos.

Em relação a Portugal e a Espanha existe uma muito menor percentagem de vítimas mortais dos escalões etários até aos 24 anos, que é inferior a metade da ocorrida em França e atinge quase esse valor na comparação com a Áustria e com a UE28.

Corroborando muito do que já foi dito, é no escalão etário 65 ou mais anos que a diferença de Portugal para os outros territórios é mais marcada.

Esta posição, conjugada com o facto de este escalão ter apresentado nos períodos em análise o pior desempenho comparativo em Portugal, a que acresce o progressivo envelhecimento da sociedade, a um ritmo maior do que o verificado na Europa, reforça a necessidade de se encarar este problema com uma atenção redobrada.

Gráfico 48

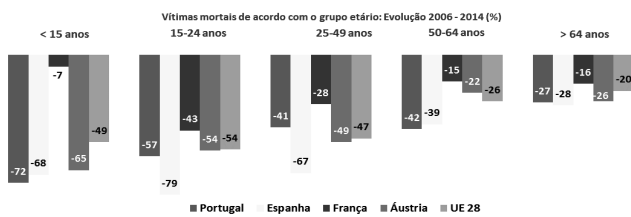
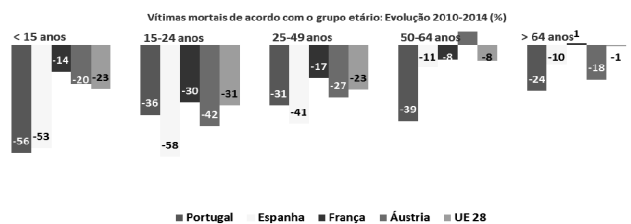
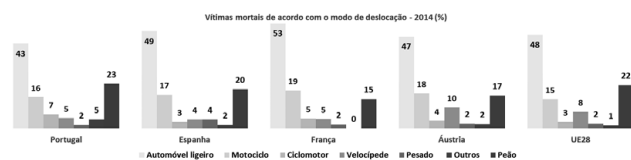


Gráfico 49



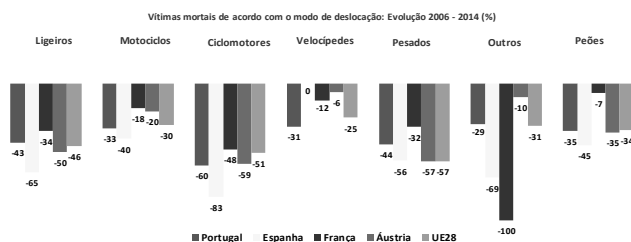
No que concerne ao modo de deslocação, Portugal distingue-se por ter uma maior percentagem de vítimas mortais entre os peões e os utilizadores de ciclomotores. Como referimos anteriormente, em relação ao conjunto dos utilizadores de veículos com duas rodas a motor, onde a percentagem é claramente superior à da média da UE28 e, mesmo da Espanha, esses valores estão positivamente influenciados por um menor parque *per capita*, pelo que esta é uma situação que requer maior atenção do que aquela que resulta da observação desta comparação. Já no que se refere aos veículos ligeiros, a percentagem é claramente inferior à da média da UE, bem como da dos países de referência, onde a França se destaca pela negativa.

Gráfico 50



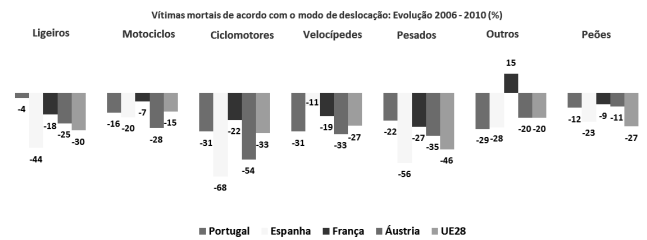
Nota. — A categoria «não definidos», representando 1 %, tanto em Espanha como na UE28, não é apresentada nos gráficos.

Gráfico 51



Constituindo mais uma prova da influência da crise económica na diminuição da sinistralidade, verifica-se que a melhoria constatada nos veículos ligeiros ocorreu de forma significativa no período 2010-2014. Ao nível dos velocípedes, neste período constatou-se uma estagnação em Portugal e um aumento da média europeia, também verificada nos países de referência. Também os peões, em França, apresentaram uma evolução negativa e, ao nível da UE28, a redução revelou-se anémica.

Gráfico 52



16. As Principais Lições Retiradas dos Processos de Conceção, Desenvolvimento, Implementação e Revisão da ENSR

O processo de avaliação de desempenho da ENSR permite afirmar que os princípios orientadores e a Visão adotados foram adequados, mantêm a sua relevância e integram com atualidade os conceitos que presidem à maioria das intervenções nacionais e supranacionais em matéria de segurança rodoviária. Estas considerações são válidas, mesmo considerando que a definição e desenvolvimento da ENSR ocorreram antes do estabelecimento de políticas supranacionais que influenciariam a conceção de políticas nacionais supervenientes, nomeadamente em relação a alguns dos países com melhor desempenho neste campo, onde se incluem aqueles que serviram de referência para Portugal, aquando do estabelecimento da estratégia.

Do ponto de vista da organização institucional do sistema de segurança rodoviária e nas questões relacionadas com a legislação, Portugal cumpre integralmente as recomendações da ONU/OMS.

O grau de concretização e de aplicação prática do conjunto de Ações Chave programadas para desenvolver e/ou executar durante o período de implementação da ENSR não atingiu os valores esperados e expectáveis face ao acompanhamento e monitorização efetuados através da «Estrutura de Pilotagem».

A evolução da sinistralidade em Portugal foi positiva e alcançou uma diminuição bastante superior à inscrita na ENSR — por força de uma subavaliação da situação inicial e da evolução da população residente em sentido contrário ao que fora previsto —, tendo ultrapassado a meta prevista para o final do seu período de vigência:

Meta da ENSR para o final de 2015: 62 mortos por Milhão de Habitantes;

Valor alcançado no final de 2015: 60 mortos por Milhão de Habitantes.

Contudo, a posição relativa estabelecida como meta qualitativa — colocar Portugal entre os 10 países da UE com melhor desempenho medido pelo indicador «Mortos por Milhão de Habitantes» — não foi atingida, em virtude de se ter verificado, nalguns países com elevada população, desempenhos superiores às projeções elaboradas para efeitos da ENSR.

De acordo com os limites do seu âmbito, com a análise da evolução da sinistralidade verificada nos Grupos e Fatores de Risco considerados na ENSR, com a avaliação que resulta da comparação com os resultados obtidos ao nível da UE28 e dos países de referência e com as melhores práticas observadas no conjunto mais alargado de países cujas estratégias foram avaliadas, o PENSE 2020 terá como principais preocupações:

- Aprofundar o conhecimento sobre o Sistema de Transporte Rodoviário e promover a integração desse conhecimento com o de outras áreas e atividades, na procura de um sistema de informação otimizado;

- Melhorar a legislação, a sua aplicação e fiscalização;

- Aprofundar o conhecimento sobre os custos da sinistralidade rodoviária e otimizar o financiamento da segurança rodoviária;

- Melhorar as estratégias de comunicação e estruturar a sua implementação em função da análise do respetivo custo/benefício, de acordo com a segmentação por grupos-alvo bem definidos e tendo em particular atenção a dimensão da perspetiva de género;

- Promover a segurança dos utilizadores, nomeadamente através de intervenções segmentadas, tendo em consideração a perspetiva de género e uma preocupação acrescida com os utilizadores vulneráveis, visando:

- Diminuir a sinistralidade dentro das localidades, para que o peso relativo das suas consequências convirja para os valores da média europeia;

- Promover uma melhor educação para fomentar uma cultura de segurança rodoviária;

- Promover a segurança rodoviária ocupacional, com uma intervenção específica dirigida aos condutores de tratores agrícolas e outra aos condutores de veículos de socorro e de transporte de doentes;

- Combater a condução sob o efeito de substâncias psicoativas, nomeadamente consumo de álcool, de psicotrópicos e de medicamentos com influência no desempenho dos condutores;

- Combater a condução distraída e a condução em condições de fadiga;

- Promover programas específicos de proteção dos peões e de combate aos atropelamentos, dos utilizadores de velocípedes e de prevenção da sinistralidade com veículos de duas rodas motorizadas;

- Promover o acompanhamento do envelhecimento dos condutores;

- Avaliar as condições de segurança e promover a melhoria da rede rodoviária nacional e da rede rodoviária de responsabilidade das autarquias;

- Promover a melhoria das condições de segurança do parque automóvel, tanto no que se refere aos veículos novos como ao parque de usados;

- Melhorar o socorro, a assistência e o apoio às vítimas e aos seus cuidadores.

17. Uma Visão para 2020

Alcançar Um Sistema Humanizado de Transporte Rodoviário

Através de uma melhoria contínua e sustentada do desempenho deste sistema, é desejável que seja alcançado, no longo prazo, o resultado, hoje ainda utópico, de zero mortos e zero feridos graves, reconhecendo-se assim, como imperativo ético, que *«ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal»*.

É também assumido que a abordagem estratégica do PENSE 2020 continua a estar baseada no Sistema de Transporte Rodoviário Seguro (STS).

Parte II

«Orientações Gerais para o Desenvolvimento da Política de Segurança Rodoviária»

III. Linhas de Orientação Estratégica do PENSE 2020

III.A. Considerandos e Linhas de Orientação Estratégica

Portugal pretende reforçar o seu compromisso com a segurança rodoviária, através da definição e aplicação de políticas públicas eficazes e eficientes. Só assim se conseguirá uma indispensável, do ponto de vista social e económico, diminuição sustentada e consistente da sinistralidade rodoviária e se obterão resultados significativos na luta contra as suas consequências.

Entre 1 de janeiro de 2010 e 31 de dezembro de 2015 morreram, vítimas da insegurança rodoviária, 4.414 portugueses. Nesse mesmo período, 12.785 e 232.369 sofreram ferimentos, graves e ligeiros, respetivamente. Para além das perdas e do sofrimento humano que a elas está associado, e que não têm preço, e das sequelas provocadas pelas incapacidades, tantas vezes totais e para a vida, que resultam dos acidentes rodoviários, existe uma destruição de riqueza que, de acordo com valores do estudo para a Comissão Europeia anteriormente citado, terá ultrapassado em Portugal, nestes seis anos, os 12,4 mil milhões de euros. Destruição de riqueza que corresponde, numa média anual, a cerca de 1,24 % do PIB.

Neste contexto, Portugal:

Reconhece e Assume que a insegurança rodoviária é um risco social quantificável, cuja dimensão é intolerável numa sociedade que procura a satisfação do bem-estar dos seus cidadãos;

Encara a redução da insegurança rodoviária com Vontade política, Determinação institucional e Empenho coletivo;

Faz Corresponder à vontade, à determinação e ao empenho, uma estratégia coerente e uma prática sustentada em programas de ação monitorizáveis e auditáveis, ambiciosos, mas exequíveis, coerentes, quantificáveis e sujeitos a prazos e orçamentos realistas.

Para materializar o compromisso antes referido, no período de vigência do PENSE 2020, de acordo com a abordagem do Sistema de Transporte Seguro (STS), serão criadas as condições que possibilitem continuar o processo de convergência com os resultados obtidos pelos países mais evoluídos da União Europeia em matéria de segurança rodoviária.

Mesmo parecendo ser uma meta longínqua, a ultrapassagem da média europeia, medida pelo indicador «Mortos/Milhão de habitantes», esteve presente em toda a elaboração e execução deste programa de políticas públicas de segurança rodoviária, razão pela qual Portugal estabelece o PENSE 2020 como elemento agregador de uma vontade coletiva, materializando as seguintes ambições:

1 — «A redução percentual de mortos vítimas de acidentes rodoviários deverá ser superior às metas estabelecidas pela Comissão Europeia para o período 2011-2020»;

2 — «A redução de feridos graves, de acordo com a classificação «MAIS 3 ou superior (MAIS \geq 3)», à falta da definição de um objetivo europeu, deverá ser superior à verificada no período 2010-2014».

Perante o diagnóstico efetuado à sinistralidade rodoviária em Portugal, a sua evolução e comparação com os países de referência e com a UE28 e à execução da ENSR, o PENSE 2020 teve em linha de conta que, em termos de organização e execução, não é expectável obter resultados diferentes a partir de intervenções semelhantes às que foram realizadas no passado.

Sendo assim, o PENSE 2020 está baseado:

- ▶ Numa liderança política e institucional forte;
- ▶ Numa vontade de «fazer acontecer» a mudança na cultura de segurança rodoviária em Portugal por parte de todas as autoridades envolvidas;
- ▶ No estabelecimento da metodologia e aplicação das regras e dos critérios a que respeitou na elaboração do Plano de Ação;
- ▶ Na identificação das ações que obedeceram ao princípio da adequabilidade aos resultados esperados, em termos de objetivos estratégicos, operacionais e metas sectoriais, medidos pelos Indicadores de Desempenho de Segurança Rodoviária (IDSR);
- ▶ Na definição da forma de aprovação dos programas de ação sectoriais e da interligação das respetivas ações nos planos e orçamentos das entidades da Administração Pública responsáveis pela sua execução;
- ▶ No compromisso com objetivos, orçamentos e prazos de execução das ações, monitorizadas ao longo da sua execução através de indicadores de cumprimento e desempenho e avaliadas pelo cumprimento dos resultados obtidos;
- ▶ Num processo de acompanhamento rigoroso do Plano de Ação, corporizado no modelo de estruturas e mecanismos de controlo de execução.

III.B. Organização

A decisão, a gestão, o acompanhamento e o controlo do PENSE 2020 e do respetivo Plano de Ação será efetuada de acordo com a seguinte estrutura:

- A. Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR);
- B. Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (CNSR);
- C. Conselho Científico de Monitorização (CCM).

De seguida, apresenta-se uma descrição sumária da composição, missão, organização e periodicidade das reuniões ordinárias de cada uma destas estruturas.

Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR)

Presidida pela Ministra da Administração Interna.

Composta pela Ministra da Presidência e da Modernização Administrativa, Ministro das Finanças, Ministra da Justiça, Ministro Adjunto, Ministro da Educação, Ministro do Trabalho, da Solidariedade e Segurança Social, Ministro da Saúde, Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Ministro do Ambiente, Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural.

Missão: Acompanhar a execução do PENSE 2020, assegurando o seu cumprimento efetivo e atempado.

Secretariado permanente: ANSR.

Reuniões: semestrais.

Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (CNSR)

Presidido pelo Secretário de Estado da Administração Interna.

• Composto pelo Presidente da ANSR, Comandante Geral da GNR, Diretor Nacional da PSP, representante da Associação Nacional de Municípios Portugueses, representante da Associação Nacional de Freguesias, Presidente do IMT, Diretor-geral das Autarquias Locais, Diretor-geral da Saúde, Diretor-geral da Educação, Presidente do Conselho Diretivo da ANQEP, Presidente da IP, Presidente da ASF, Presidente da ANPC, Inspetor-geral da ACT, Presidente do INEM, Presidente do Conselho Superior da Magistratura, Procuradora-geral da República, Presidente do Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, Diretor-geral do SICAD, Diretor-geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural, Presidente do Laboratório Nacional de Engenharia Civil e Presidente da Comissão para a Cidadania e a Igualdade de Género.

• Adicionalmente participam associações sectoriais e organizações não-governamentais estatutariamente vocacionadas para a segurança rodoviária.

Missão: Acompanhar a execução do Plano de Ação do PENSE 2020.

Secretariado permanente: ANSR.

Reuniões: semestrais.

Conselho Científico de Monitorização (CCM)

Este conselho será constituído por instituições do ensino superior de reconhecido mérito e competência nestas áreas.

Missão: Avaliar de forma permanente o cumprimento dos programas de ação sectoriais, propor medidas corretivas e sugerir processos e programas de melhoria contínua.

Periodicidade da elaboração de relatórios: anual.

III.C. Papel das Autarquias Locais

As autarquias locais, em particular os municípios, desempenham atualmente um conjunto de atribuições e competências fundamentais para a promoção da segurança rodoviária, constituindo-se como um dos principais atores no PENSE 2020.

Merecem destaque as atribuições dos municípios e das entidades intermunicipais em matéria de mobilidade, transportes, segurança e proteção civil, e as competências próprias em matéria de:

- Construção e gestão de instalações, equipamentos, serviços, redes de circulação, de transportes, e recursos físicos integrados no património do município ou colocados, por lei, sob administração municipal;
- Assegurar, organizar e gerir os transportes escolares;
- Deliberar sobre o estacionamento de veículos nas vias públicas e demais lugares públicos;
- Fiscalização do estacionamento e do cumprimento das disposições do Código da Estrada e da legislação complementar nas vias públicas municipais e nas vias colocadas sob administração municipal;
- Construção de estações de camionagem ou terminais rodoviários;
- Sinalização rodoviária, gráfica, vertical e horizontal, nas vias municipais ou sob sua administração.

Os municípios são ainda responsáveis pelos planos municipais de segurança rodoviária, pelas estratégias e

programas de mobilidade, executam, ao nível municipal, políticas públicas de mobilidade que integram modos suaves de transporte (ciclovias e veículos elétricos e pedonal), programas de mobilidade elétrica e, ainda programas de promoção da acessibilidade nos arruamentos e atravessamentos (rebaixamento de passeios, remoção de obstáculos do passeio e nas vias, colocação e sobre-elevação de passadeiras e atravessamentos seguros, entre outros).

Colaboram, ainda, na identificação e correção de pontos negros de segurança rodoviária.

A relevância da intervenção das autarquias está refletida nas medidas previstas no Plano de Ação.

Refira-se a este propósito que em Lisboa o município, nos termos da Lei n.º 56/2012, de 8 de novembro, transferiu para as freguesias competências de conservação e reparação da sinalização horizontal e vertical (incluindo a sobre-elevação de passadeiras).

III.D. Metodologia, Regras e Critérios Utilizados na Elaboração e Execução dos Programas de Ação

Por forma a assegurar o cumprimento dos programas de ação sectoriais, foram desenvolvidos contactos com as entidades públicas com responsabilidade no funcionamento do STS, futuros membros do CNSR, e com as organizações da sociedade civil com interesse e obra realizada no âmbito da segurança rodoviária, tendo por finalidade o estudo e apresentação de Ações que, no seu campo de atividade, consideraram relevantes no contexto das Metas estabelecidas e dos Objetivos — Estratégicos e Operacionais — definidos.

No processo de escolha, estudo e desenvolvimento das Ações foi recomendada a procura da inovação, a partir da análise e discussão das melhores práticas em matérias sensíveis para a estruturação de um STS adequado à realidade portuguesa.

A definição do programa de ações, que foi objeto de avaliação prospetiva pelas Universidades Portuguesas já referidas, teve em consideração, sempre que possível, a grelha seguinte:

- Identificação do problema que se pretende lidar através da execução da ação;
- Definição dos objetivos pretendidos e a forma da sua medição;
- Identificação de todas as entidades envolvidas na execução da ação e do contributo esperado de cada uma delas;
- Avaliação do efeito da ação no número de acidentes e na gravidade das lesões e no(s) indicador(es) de desempenho de segurança.

Considerando o modelo adotado para a identificação e execução das ações, cada entidade estabelecerá, do ponto de vista operacional, a organização do processo de execução, a estrutura, o orçamento — próprio e/ou em associação com outras entidades — e o calendário de cada Ação. Sempre que necessário, deverão ser identificados os parceiros e os meios considerados indispensáveis para a concretização dessas ações.

II.2. Metas do PENSE 2020

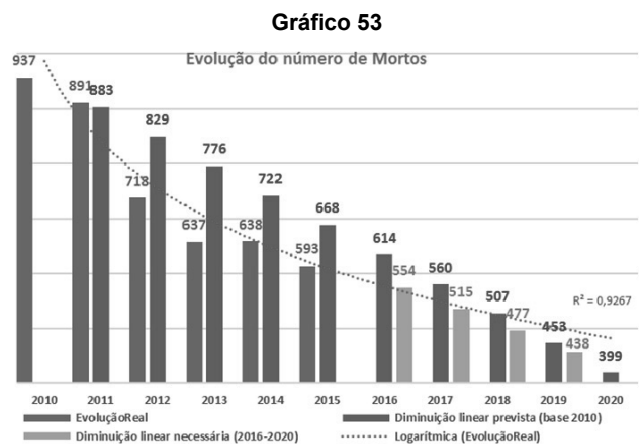
Como foi referido no ponto anterior, o PENSE 2020 tem como objetivo continuar a aproximar, no seu período de vigência, os indicadores nacionais de sinistralidade rodoviária da média europeia e, a médio prazo, dos países com melhor desempenho histórico nesses indicadores.

Para tal, Portugal definiu metas muito ambiciosas, mas que foram consideradas exequíveis, de acordo com a evolução recente da sinistralidade rodoviária no país e com o contributo que é expectável da aplicação das medidas enquadradas neste plano estratégico.

Como ponto de partida foram utilizadas as metas estabelecidas no programa europeu «Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011-2020»: redução do número de mortos em 50 % no período 2010-2020.

Considerando a evolução recente da sinistralidade e a necessidade de diminuir a distância para a média europeia, a meta estabelecida para o PENSE 2020 em relação ao número de mortos, conforme o Gráfico 53, é de:

41 mortos/Milhão de Habitantes, o que representa uma diminuição de 56 % face ao valor obtido em 2010, tendo em consideração as projeções da população do Instituto Nacional de Estatística.



Por sua vez, a meta estabelecida para a diminuição dos Feridos Graves, à falta de um objetivo europeu, teve em consideração a nova classificação desse tipo de vítimas, de acordo com a definição europeia MAIS 3 ou superior (MAIS \geq 3). Em função dos dados disponíveis, esta classificação apenas permite obter o número total de vítimas e não a sua imputação aos acidentes em que as mesmas estiveram envolvidas. Sendo assim, no que se refere aos valores de diminuição parcelar a obter em segmentos específicos, será necessário continuar a trabalhar com a anterior definição que servirá, também, para estabelecer comparações em séries longas, na medida em que os dados MAIS \geq 3 apenas estão disponíveis a partir de 2010.

Para uma melhor compreensão das diferenças referidas, apresentam-se, de seguida, os valores registados pelas forças de segurança (anterior definição de Ferido Grave) e pelos serviços de saúde (MAIS \geq 3).

TABELA 12

| Evolução dos Feridos Graves entre 2010 e 2015 | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Forças de segurança | 2.475 | 2.265 | 1.941 | 1.946 | 2.010 | 2.148 |
| Saúde (MAIS \geq 3) | 2.290 | 2.368 | 2.111 | 2.074 | 2.055 | 2.171 |

Fonte: ACSS, DPS, BD GDH, 24 maio 2016

Fonte: ACSS, DPS, BD GDH, 24 maio 2016.

TABELA 13

| Variação dos Feridos Graves entre 2010 e 2015 | | | | | | |
|---|-------|--------|-------|-------|-------|--------|
| | 11/10 | 12/11 | 13/12 | 14/13 | 15/14 | 15/10 |
| Forças de segurança | -8,5% | -14,3% | 0,3% | 3,3% | 6,9% | -13,2% |
| Saúde (MAIS ≥ 3) | 3,4% | -10,9% | -1,8% | -0,9% | 5,6% | -5,2% |

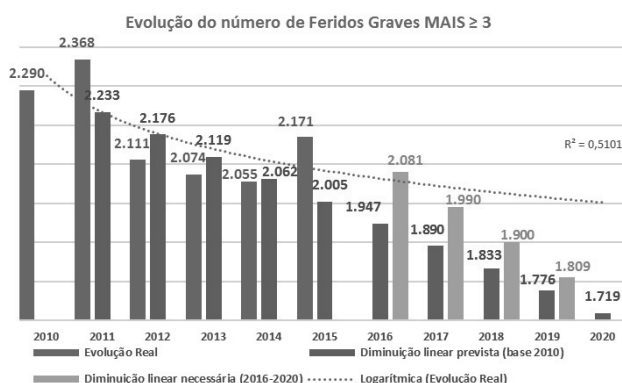
Fonte: ACSS, DPS, BD GDH, 24 maio 2016

Fonte: ACSS, DPS, BD GDH, 24 maio 2016.

A meta definida para a diminuição de Feridos Graves, tendo como referencial a evolução recente do indicador Feridos Graves/Milhão de Habitantes, as projeções efetuadas, de acordo com o Gráfico 54, e as medidas incluídas no Plano de Ação do PENSE 2020 é de:

178 Feridos Graves (MAIS ≥ 3)/Milhão de habitantes, que representa uma diminuição de 22 % face a 2010, tendo em consideração as projeções da população do Instituto Nacional de Estatística.

Gráfico 54



III. Os Objetivos Estratégicos

Foi considerado como sendo importante, em termos de estudo de boas práticas e comparação da evolução, a aproximação dos Objetivos Estratégicos fixados no PENSE 2020 aos que foram estabelecidos em programas supranacionais estabelecidos após a definição da ENSR. De entre as soluções disponíveis, foi decidido seguir, com as devidas adaptações, a classificação da «Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020» da ONU, tendo presente a sugestão contida naquele documento em relação a possíveis adaptações do modelo. Sendo gerido pela Organização Mundial da Saúde, este programa tem a vantagem de disponibilizar dados estatísticos com a mesma organização dos relatórios periódicos daquela organização, o que permite uma melhor comparação com países de referência da evolução dos resultados.

Os cinco Objetivos Estratégicos definidos são:

- OE 1 — Melhorar a Gestão da Segurança Rodoviária;
- OE 2 — Utilizadores Mais Seguros;
- OE 3 — Infraestrutura Mais Segura;
- OE 4 — Veículos Mais Seguros;
- OE 5 — Melhorar a Assistência e o Apoio às Vítimas.

Melhorar a Gestão da Segurança Rodoviária

O OE 1 tem por objeto estudar, desenvolver e implementar um conjunto articulado de ações que permita um conhecimento mais aprofundado do sistema de transporte rodoviário, em geral, e da sinistralidade rodoviária, em particular, tanto ao nível da sua caracterização e causas como das suas consequências. Só com base nesse conhecimento mais esclarecido será possível uma atuação consistente do ponto de vista metodológico e, consequentemente, obter melhores resultados com os mesmos recursos.

Ao mesmo tempo, considera-se necessário melhorar a legislação, a sua fiscalização e o sancionamento.

Utilizadores Mais Seguros

Considerando que o Fator Humano é, de longe, aquele que mais contribui para a sinistralidade rodoviária e, ao mesmo tempo, aquele em que é mais difícil intervir de forma sistémica e com resultados perenes, o OE 2 aborda as questões relacionadas com a educação formal e a formação específica de todos os utentes da via pública, bem como com a forma de transmitir, de forma mais eficaz e eficiente, a necessidade de serem adotados comportamentos mais seguros. É dada uma particular importância ao desenvolvimento de programas destinados à promoção de comportamentos seguros por parte de grupos e fatores considerados de maior risco e à proteção dos utilizadores mais vulneráveis, tendo presente a dimensão da perspetiva de género.

Na prossecução deste objetivo estratégico será fundamental a intervenção das autarquias locais, através do exercício das suas competências próprias e pela maior proximidade que têm com as populações e os utilizadores da via pública, dentro das localidades e no contexto rural.

Infraestrutura Mais Segura

Portugal possui uma rede rodoviária nacional estabilizada, composta por uma comparativamente elevada percentagem de autoestradas, e considerada em termos internacionais como das mais seguras. Contudo, não dispõe, na prática, de instrumentos de avaliação e classificação do seu risco, nem de ferramentas que permitam a gestão da respetiva segurança, através da introdução das contramedidas mais favoráveis em termos de uma relação de custo/benefício. Ao mesmo tempo, a rede de vias sob responsabilidade municipal não está sujeita a normas comuns de projeto, execução e manutenção, nem a regras de supervisão, apesar de ter, de forma estimada, uma extensão superior a 10 vezes a rede nacional e a sua responsabilidade estar repartida por 278 municípios. O OE 3 pretende sistematizar a resposta às principais questões levantadas por esta situação, quer ao nível da rede nacional, quer ao nível da rede local.

Veículos Mais Seguros

Como fabricante de automóveis com dimensão marginal, Portugal tem uma pequena capacidade de influenciar a adoção de medidas que tornem os veículos novos mais seguros. Com o OE 4, por via, entre outras ações, do reforço da importância da classificação das condições de segurança, pretende-se ultrapassar esse constrangimento, através do lançamento de medidas que, por um lado, incitem a compra de veículos com maiores condições de segurança e que, por outro, tornem o parque de viaturas usadas mais seguro, promovendo, quanto possível em função das expectativas dos consumidores, a diminuição da respetiva idade média.

Melhorar a Assistência e o Apoio às Vítimas

Conhecida, como é, a importância da rapidez e da qualidade da resposta (meios humanos e materiais, empregues em função das ocorrências) no socorro às vítimas da sinistralidade rodoviária, torna-se necessário intervir no processo, tendo em vista a otimização da cadeia de intervenientes. Ao mesmo tempo, tendo em mente o número de vítimas que anualmente sofrem as consequências da insegurança rodoviária, e da situação de fragilidade que essa circunstância acarreta, mormente quando essas vítimas têm menos recursos e/ou maiores dificuldades na reparação dos danos, sejam eles físicos ou materiais, considera-se que é importante disponibilizar uma rede que apoie no terreno essas vítimas e as suas famílias. Estas são as tarefas que justificam o OE 5.

II4. Os Objetivos Operacionais

Os Objetivos Operacionais foram construídos em função das áreas considerada críticas para se atingirem, em cada caso específico, as metas específicas dos Objetivos Estratégicos.

Daqui resultaram os seguintes Objetivos Operacionais:

Objetivo Estratégico 1 — Melhorar a Gestão da Segurança Rodoviária

OO 1 — Melhorar o sistema de recolha, tratamento e disponibilização da informação sobre segurança rodoviária

OO 2 — Melhorar a legislação, a fiscalização e o sancionamento

OO 3 — Melhorar o sistema de alocação de recursos financeiros para a segurança rodoviária

Objetivo Estratégico 2 — Utilizadores Mais Seguros

OO 4 — Promover a educação e a formação para o desenvolvimento de uma Cultura de Segurança Rodoviária em articulação com o quadro em que se desenvolve a Educação para a Cidadania

OO 5 — Desenvolver programas específicos de promoção de comportamentos seguros

OO 6 — Melhorar a proteção dos utilizadores vulneráveis

OO 7 — Melhorar a eficiência das campanhas de comunicação

Objetivo Estratégico 3 — Infraestrutura Mais Segura

OO 8 — Promover a melhoria da Rede Rodoviária Nacional

OO 9 — Promover a melhoria da Rede Rodoviária Municipal

Objetivo Estratégico 4 — Veículos Mais Seguros

OO 10 — Promover a maximização da segurança do parque de veículos novos

OO 11 — Promover a maximização da segurança do parque de veículos usados

Objetivo Estratégico 5 — Melhorar a assistência e o apoio às vítimas

OO 12 — Promover a otimização do socorro, do tratamento e da reabilitação das vítimas da sinistralidade rodoviária;

OO 13 — Estabelecer um programa e uma rede de pontos de apoio às vítimas da sinistralidade rodoviária.

II5. Os Indicadores de Desempenho

Como sugerido pelo Instituto Nacional de Estatística, serão construídos indicadores compósitos para os Objetivos Estratégicos que terão em consideração:

1 — A importância e a urgência de cada uma das medidas contempladas no Plano de Ação, conforme a classificação atribuída pelas Universidades na avaliação prospetiva, numa adaptação da Matriz de Eisenhower;

2 — A taxa de execução dessas medidas, de acordo com os respetivos cronogramas;

3 — Sempre que existam metas de diminuição de sinistralidade (mortos e feridos graves) para categorias específicas, estas também serão introduzidas, de acordo com a evolução esperada no prazo de execução da respetiva medida.

Com este processo será possível monitorizar, a todo o tempo, os desvios verificados na execução das ações em relação aos calendários definidos pelas entidades responsáveis, bem como o acompanhamento da evolução de indicadores específicos de sinistralidade, face às metas traçadas.

Parte III

Plano de Ação

| Objetivo Estratégico | Objetivo operacional | Ação | Medidas | Entidades responsáveis | Entidades envolvidas |
|---|---|--|--|------------------------|---|
| 1. Melhorar a Gestão da Segurança Rodoviária. | 1. Melhorar o sistema de recolha, tratamento e disponibilização de informação sobre a segurança rodoviária. | 1. Melhorar a informação sobre os acidentes. | A1.1. Implementar o sistema de georreferenciação e gerir de forma integrada a informação recolhida pelas forças de segurança sobre os acidentes de viação. | ANSR/ GNR PSP | IP, SGMAI |
| | | | A1.2. Aplicar a nova definição de ferido grave (MAIS ≥ 3) às vítimas registadas na Base de Dados de Acidentes da ANSR. | ANSR | ACSS, GNR, PSP |
| | | | A1.3. Estudar a criação do «Registo Nacional do Trauma». | DGS | ANSR, INE, GNR, PSP, INEM, ACSS, ISS, ACT, GEP, ASF, APS, INMLCF, CSMP, CSM, DGPI, DGAI, DGRSP, IGFEJ, Associação NOVAMENTE |

| Objetivo Estratégico | Objetivo operacional | Ação | Medidas | Entidades responsáveis | Entidades envolvidas | |
|--|---|--|---|--|----------------------------------|---------------|
| | | | A1.4. Criar o Sistema de autos públicos relativos à ocorrência de Acidentes de Viação. | ASF | ANSR, APS, GNR, PSP | |
| | | | A1.5. Otimizar o processo de registo e tratamento da informação sobre sinistralidade rodoviária nos Centros de Orientação de Doentes Urgentes do INEM (CODU). | INEM | Hospitais | |
| | | | A1.6. Disponibilizar o acesso às forças de segurança ao Sistema de Informação dos Certificados de Óbito (SICO). | DGS | GNR, PSP | |
| | | 2. Reunir e divulgar informação necessária ao planeamento das políticas de segurança rodoviária. | A2.7. Organizar o processo de recolha e obtenção da informação sobre o sistema de transporte rodoviário e da sua disponibilização. | IMT | | |
| | | | A2.8. Realizar estudos em amostras representativas, sobre atitudes e comportamentos dos utilizadores do sistema de transporte rodoviário, tendo em consideração a dimensão de género. | ANSR | OPP | |
| | | | A2.9. Atualizar o «Custo Económico e Social dos Acidentes Rodoviários». | ANSR | | |
| | | | A2.10. Promover a investigação multidisciplinar das causas dos acidentes rodoviários. | ANSR | GNR, IP, LNEC, PSP | |
| | | 2. Melhorar a legislação, a fiscalização e o sancionamento. | 3. Aperfeiçoar a legislação | A3.11. Rever o Código da Estrada e legislação complementar. | ANSR | IMT, GNR, PSP |
| | | | | A3.12. Analisar a legislação aplicável à condução sob o efeito de substâncias psicoativas e propor eventuais alterações. | ANSR | SICAD |
| | A3.13. Rever o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil estabelecido no Dec.-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto. | | | ASF | ANSR, APS | |
| | A3.14. Estudar a possibilidade de regulamentar a deteção do uso de telemóvel por condutores envolvidos em acidentes (denominada nos EUA como «Evan's Law»). | | | ANSR | ANACOM, APRI-TEL, CNPD, GNR, PSP | |
| | 4. Otimizar a fiscalização | | A4.15. Criar, implementar e monitorizar o Plano Nacional de Fiscalização, de acordo com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE, definindo prioridades plurianuais. | ANSR | GNR, PSP | |
| | | | A4.16. Colocar em funcionamento a Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO) e proceder à sua ampliação. | ANSR | GNR, IP, PSP | |
| | | | | | | |
| | 5. Melhorar a eficácia do sancionamento. | A5.17. Avaliar anualmente o sistema da «Carta por pontos». | ANSR | GNR, IMT, PSP | | |
| A5.18. Melhorar a articulação e a partilha de informação entre todas as entidades sobre condutores, veículos e seus proprietários. | | ANSR | GNR, IMT, IRN, PSP | | | |
| A5.19. Agilizar o processo contraordenacional, nomeadamente possibilitando o acesso ao sistema SINCRO por parte dos radares móveis. | | ANSR | GNR, PSP | | | |
| A5.20. Desmaterializar os processos de contraordenação das forças de segurança nas áreas de competência do IMT e ACT e simplificar os processos de tramitação. | | IMT e ACT | GNR, PSP | | | |
| A5.21. Promover a sensibilização das autoridades judiciais para a importância do seu papel no âmbito da segurança rodoviária. | | PGR | ANSR, CEJ | | | |

| Objetivo Estratégico | Objetivo operacional | Ação | Medidas | Entidades responsáveis | Entidades envolvidas |
|------------------------------|--|---|--|------------------------|--|
| | 3. Melhorar o sistema de alocação de recursos financeiros para a segurança rodoviária. | 6. Planear os investimentos na segurança rodoviária e as respetivas fontes de financiamento, monitorizar e avaliar os resultados. | A6.22. Estruturar a definição e a contabilização do investimento público em segurança rodoviária e realizar de forma sistemática análises custo-benefício sobre os principais investimentos nesta área. | CNSR | |
| | | | A6.23. Lançar o Concurso Plurianual de Prevenção e Segurança Rodoviária. | ANSR | SGMAI |
| 2. Utilizadores Mais Seguros | 4. Promover a educação e a formação para o desenvolvimento de uma Cultura de Segurança Rodoviária em articulação com o quadro em que se desenvolve a Estratégia Nacional de Educação para a Cidadania. | 7. Educar os cidadãos para uma cultura de segurança rodoviária. | A7.24. Divulgar e incentivar a utilização dos Referenciais de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar, o Ensino Básico e Secundário e para a Educação de Adultos. | DGE/ ANQEP | ANSR, ACAM, DGC e PRP |
| | | | A7.25. Disponibilizar recursos e ferramentas para promover práticas de Educação Rodoviária na Educação Pré-Escolar, no Ensino Básico e Secundário e na Educação de Adultos. | DGE/ ANQEP | ANSR e DGC |
| | | | A7.26. Criar o projeto piloto «Rede de Clubes Escolares de Aprendizagem Rodoviária (RECAR)». | DGE | ANSR |
| | 5. Desenvolver programas específicos de promoção de comportamentos seguros. | 8. Incrementar a elaboração de programas municipais e intermunicipais de segurança rodoviária. | A8.27. Desenvolver procedimentos legislativos com impacto nas obrigações das autarquias em relação ao Sistema de Transporte Rodoviário e à Sinalização. | DGAL | ANSR, IMT |
| | | | A8.28. Atualizar o Guia para a elaboração de Programas de Segurança Rodoviária com a inclusão de um guia de aplicação prática. | ANSR | |
| | | | A8.29. Promover a elaboração de Programas Municipais e Intermunicipais de Segurança Rodoviária e a sua implementação. | ANSR | AM, Municípios e CIM |
| | | | A8.30. Conceber e disseminar junto das autarquias um manual de boas práticas para a promoção de uma mobilidade segura das crianças e adolescentes na envolvente e nas proximidades de estabelecimentos educativos. | ANSR | AM, Municípios |
| | | | A8.31. Colaborar na identificação de pontos críticos onde ocorram disfunções/problemas de funcionamento das redes rodoviárias urbanas/municipais e promoção da sua readaptação/intervenção. | ANSR | Municípios, IP |
| | | | A8.32. Incentivar e sensibilizar as autarquias para a adoção de medidas de apoio/eliminação de barreiras para os utilizadores de mobilidade reduzida e programas cicláveis devidamente integrados com as redes pedonal e rodoviária. | IMT | Municípios, IP |
| | | 9. Promover a segurança rodoviária ocupacional | A9.33. Traduzir a Norma ISO/DIS 39001 — Sistemas de Gestão da Segurança Rodoviária (para organizações públicas e privadas) e promover a sua aplicação. | ANSR | ACAP, ACP, ACT, ANTRAM, AN-TROP, APCAP, APED, APETRO, APQ, APS, ASF, CCP, CIP, IMT, IP, IPQ, ISCTE-IUL, LNEC, PRP, SGS, TRANSDEV |
| | | | A9.34. Criar condições que promovam a adoção de políticas de segurança rodoviária laboral. | MTSSS | ACT, ANSR |
| | | 10. Desenvolver um programa de combate à condução sob o efeito de substâncias psicoativas, nomeadamente do álcool e de substâncias psicoativas. | A10.35. Realizar estudo de prevalência e estimativa de risco da condução sob a influência de substâncias psicoativas, nomeadamente de álcool e substâncias psicoativas tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género. | INMLCF | ANSR, DGS, GNR, INFARMED, PSP, SICAD |

| Objetivo Estratégico | Objetivo operacional | Ação | Medidas | Entidades responsáveis | Entidades envolvidas |
|----------------------|----------------------|--|--|------------------------|---------------------------|
| | | | A10.36. Realizar campanhas nacionais de combate à condução sob a influência de substâncias psicoativas, nomeadamente de álcool e das substâncias psicotrópicas, segmentadas de acordo com os principais grupos de risco, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género, com utilização de dispositivos descartáveis. | ANSR | GNR, OPP, PSP, SICAD |
| | | | A10.37. Promover a aplicação de programas direcionados aos problemas do consumo de substâncias psicoativas, nomeadamente de álcool, de substâncias psicotrópicas e de medicamentos, no âmbito da política da saúde, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género. | SICAD | DGS, INFARMED |
| | | | A10.38. Estudar a introdução de equipamentos inibidores da condução (<i>alcohol-locks</i>). | ANSR | IMT, PRP |
| | | | A10.39. Executar ações de fiscalização de acordo com o Plano Nacional de Fiscalização. | GNR, PSP | |
| | | 11. Desenvolver um programa de combate à condução distraída e à condução em condições de fadiga. | A11.40. Implementar a recolha obrigatória, nos inquéritos levados a cabo pelas forças de segurança, de informação relativa a indícios de «condução distraída» e de «fadiga» como fatores contributivos para a ocorrência do acidente. | GNR, PSP | ANSR |
| | | | A11.41. Criar incentivos e promover a aquisição de veículos dotados com «aviso de desvio de trajetória» e «aviso de perigo de colisão frontal», preferencialmente com acionamento de travagem automática. | MF | |
| | | | A11.42. Avaliar a possibilidade de recolher evidências sobre o uso de telemóvel por condutores e peões envolvidos em acidentes com vítimas nos inquéritos da responsabilidade das forças de segurança. | GNR, PSP | |
| | | | A11.43. Desenvolver e implementar ações de sensibilização sobre «condução distraída» dirigidas a todos os utilizadores, motorizados e não motorizados, e sobre a «fadiga», segmentadas de acordo com os principais grupos de risco, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género. | ANSR | GNR, PSP, ANACOM, APRITEL |
| | | | A11.44. Definir e implementar um programa de execução de guias sonoras para aviso de saída da faixa de rodagem. | IMT e IP | |
| | | | A11.45. Reforçar a fiscalização dos tempos de condução e de repouso. | ACT, GNR, PSP | IMT |
| | | | A11.46. Executar ações de fiscalização sistemáticas da condução utilizando de forma ilegal o telemóvel e outros dispositivos. | GNR, PSP | ANSR |
| | | 12. Desenvolver um programa de combate à sinistralidade com tratores. | A12.47. Analisar as causas de sinistralidade que envolva tratores. | GNR | ACT, ANSR, PSP |
| | | | A12.48. Estudar a viabilidade de realização de inspeção obrigatória aos tratores agrícolas, com recurso a centros de inspeção móveis. | IMT | |
| | | | A12.49. Promover a alteração legislativa no âmbito da habilitação legal para conduzir, no sentido de impor a obrigatoriedade de frequência de ação de formação sobre segurança para todos os condutores que não possuam licença de condução de tratores agrícolas. | IMT | |
| | | | A12.50. Promover a alteração legislativa no âmbito da utilização adequada dos sistemas anticapotamento. | ANSR | IMT |

| Objetivo Estratégico | Objetivo operacional | Ação | Medidas | Entidades responsáveis | Entidades envolvidas |
|----------------------|---|---|--|----------------------------|--|
| | | | A12.51. Desenvolver e implementar campanhas de sensibilização segmentadas de acordo com os diversos público-alvo, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género. | DGADR | ANSR, GNR, PSP, IMT, ACT, DRAPS, OAS, Municípios, Freguesias |
| | | | A12.52. Promover a fiscalização seletiva aos tratores agrícolas com incidência particular nos arcos de proteção, cintos de segurança e transporte de passageiros. | GNR, PSP | ANSR |
| | | 13. Programa de promoção da segurança rodoviária junto das forças de segurança, do INEM, dos corpos de bombeiros, da Cruz Vermelha Portuguesa e das empresas com alvará para o transporte de doentes. | A13.53. Promover a investigação das causas dos acidentes com veículos das forças de segurança, do INEM, dos corpos de bombeiros, da Cruz Vermelha Portuguesa e das empresas com alvará para o transporte de doentes. | ANSR | |
| | | | A13.54. Promover ações de sensibilização/formação de condução defensiva para os condutores de veículos de emergência afetos às operações do INEM, dos corpos de bombeiros, da Cruz Vermelha Portuguesa e das empresas com alvará para o transporte de doentes. | INEM | IMT, ANPC, CVP e ANSR |
| | | | A13.55. Avaliar o estabelecimento de um processo de certificação dos condutores de veículos de emergência e de transporte de doentes não urgentes incluindo as empresas com alvará para o transporte de doentes. | ANSR | IMT, ANPC, INEM, CVP, PSP, GNR |
| | | | A13.56. Desenvolver programa de «Promoção da Segurança Rodoviária dos Corpos de Bombeiros». | ANPC | ANSR, Corpos de Bombeiros |
| | 6. Melhorar a proteção dos utilizadores vulneráveis | 14. Programa de proteção pedonal e de combate aos atropelamentos. | A14.57. Promover uma campanha dirigida aos peões e condutores focando as principais causas de atropelamento com ênfase nos utilizadores vulneráveis, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género. | ANSR | ACP, Academias seniores, Centros de dia, Centros de saúde, Freguesias, GNR, Municípios, Paróquias, PSP |
| | | | A14.58. Promover a utilização correta e apropriada das infraestruturas e equipamentos de atravessamento das vias rodoviárias pelos peões, quando disponíveis, e realizar as consequentes ações de fiscalização. | ANSR | ACP, Academias seniores, Centros de dia, Centros de saúde, Freguesias, GNR, Municípios, Paróquias, PSP |
| | | | A14.59. Desenvolver e implementar programas de educação rodoviária com ênfase na segurança dos peões, em todos os níveis da educação não superior. | DGE/ ANQEP | ANSR |
| | | | A14.60. Executar ações de fiscalização da condução sob o efeito de substâncias psicoativas, nomeadamente consumo de álcool e de substâncias psicotrópicas, da velocidade e da utilização do telemóvel em locais em que ocorreram atropelamentos. | GNR, PSP | ANSR |
| | | | A14.61. Dar prioridade à fiscalização da paragem e estacionamento de veículos no passeio e nas passagens para peões. | GNR, PSP | ANSR, Municípios |
| | | | A14.62. Aprovar e disseminar as disposições técnicas para apoio à conceção de zonas de circulação de baixa velocidade. | ANSR | |
| | | | A14.63. Identificar e avaliar locais de elevado risco de atropelamento e aplicar soluções de alteração de configuração, implementação de medidas de acalmia de tráfego, de iluminação das vias ou colocação de semáforos. | Entidade gestoras das vias | ANSR |
| | | | A14.64. Desenvolver e aprovar regras mais exigentes no licenciamento de obras, de modo a garantir a acessibilidade pedonal. | MPI | |
| | | | A14.65. Estabelecer metas por parte dos municípios relativamente à redução de peões vítimas mortais e feridos graves nos seus programas municipais de segurança rodoviária. | Municípios | ANSR |

| Objetivo Estratégico | Objetivo operacional | Ação | Medidas | Entidades responsáveis | Entidades envolvidas |
|-------------------------------|--|---|--|---|--------------------------|
| | | 15. Programa de proteção aos utilizadores de velocípedes. | A15.66. Elaborar estudo de caracterização dos acidentes com utilizadores de velocípedes. | ANSR | GNR, PSP |
| | | | A15.67. Desenvolver campanhas dirigidas aos utilizadores de velocípedes alertando para os comportamentos de risco, incluindo a não utilização dos equipamentos de proteção, e dirigida aos condutores de veículos automóveis com enfoque na interação com os utilizadores de velocípedes, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género. | ANSR | ACP, GNR, Municípios PSP |
| | | | A15.68. Garantir o cumprimento das regras por parte dos utilizadores de velocípedes através de medidas de fiscalização dirigidas para os comportamentos de alto risco, como seja o desrespeito da sinalização semaforica e a não utilização de iluminação. | GNR, PSP | ANSR |
| | | 16. Programa de prevenção da sinistralidade com veículos de duas rodas motorizados. | A16.69. Estabelecer condições para discriminação positiva na aquisição de veículos de duas rodas a motor mais seguros, nomeadamente em termos de segurança ativa. | ANSR | |
| | | | A16.70. Estudar o alargamento dos equipamentos de segurança obrigatórios. | ANSR | IMT |
| | | | A16.71. Executar ações de fiscalização de acordo com o Plano Nacional de Fiscalização. | GNR, PSP | ANSR |
| | | | A16.72. Promoção de campanhas de sensibilização. | ANSR | GNR, PSP |
| | | 17. Programa de acompanhamento do envelhecimento dos condutores. | A17.73. Estudar a viabilidade de implementar a atualização obrigatória de conhecimentos teóricos para os condutores do Grupo 1 (condutores de motociclos e automóveis ligeiros). | IMT | |
| | | | A17.74. Promover a sensibilização dos condutores idosos pelos profissionais de saúde no sentido de alertar para os problemas relacionados com a idade, as doenças, a medicação e os seus potenciais efeitos na condução, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género. | DGS | INFARMED, SICAD |
| | | | A17.75. Desenvolver campanhas de sensibilização dirigidas aos condutores idosos. | ANSR/IMT | APREI, MURPI, OPP, PRP |
| | 7. Melhorar a eficiência das campanhas de comunicação. | 18. Definir a metodologia para conceção e avaliação das campanhas de comunicação. | A18.76. Elaborar um guião para definir métricas e objetivos de avaliação das campanhas. | ANSR | |
| | | | | A18.77. Estabelecer uma estratégia de comunicação inovadora e integrada para o período 2017-2020 que constitua um novo paradigma, consubstanciado numa transformação profunda, utilizando os diversos canais disponíveis e com mensagens diferenciadas para os diversos públicos-alvo, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género. | ANSR |
| 3. Infraestrutura Mais Segura | 8. Promover a melhoria da rede rodoviária nacional. | 19. Promover a classificação da infraestrutura rodoviária na rede rodoviária nacional, segundo a metodologia <i>EuroRAP</i> . | A19.78. Desenvolver e avaliar um projeto-piloto de classificação de uma Estrada Nacional. | ANSR | IP |
| | | | A19.79. Elaborar e implementar um programa de avaliação e classificação da Rede Rodoviária Nacional (RRN). | ANSR | IP, Municípios |
| | | 20. Promover a melhoria da rede rodoviária nacional através da identificação de trechos de elevada sinistralidade e da aplicação de contra-medidas. | A20.80. Identificar, a partir da aplicação do método de deteção das zonas de acumulação de acidentes (LNEC), trechos de elevada sinistralidade para a execução de intervenções prioritárias na Rede Rodoviária Nacional (TIPRRN). | IP | ANSR, IMT, LNEC |
| | | | A20.81. Estabelecer, executar, monitorizar e avaliar programas de intervenção nos TIPRRN. | IP | IMT |

| Objetivo Estratégico | Objetivo operacional | Ação | Medidas | Entidades responsáveis | Entidades envolvidas |
|--------------------------|---|--|---|------------------------|---|
| | | 21. Desenvolvimento e aplicação de projetos de gestão de zonas críticas de atravassamento de localidade. | A21.82. Seleccionar zonas de atravassamento de intervenção prioritária. | IP, Municípios | |
| | | | A21.83. Desenvolver e aplicar projetos de intervenção. | IP, Municípios | |
| | | 22. Promover as condições de segurança das vias rodoviárias através de auditorias aos projetos e inspeções às vias. | A22.84. Criar as condições legislativas necessárias à execução de auditorias e de inspeções de segurança. | IMT | ANSR, IP, APCAP, LNEC, Fórum de Auditores de Segurança e PRP |
| | | | A22.85. Promover ações de auditoria a projetos e inspeções de segurança, tanto nas vias da rede transeuropeia, obrigatórias, como na rede nacional, de acordo com a indicação do IMT. | IMT | ANSR, IP, APCAP, LNEC, Fórum de Auditores de Segurança e PRP |
| | | | A22.86. Promover as medidas necessárias ao estabelecimento de pontos de contacto das forças de segurança com as entidades gestoras das vias, tendo por objetivo a criação de uma rede de monitorização dos problemas detetados na infraestrutura. | GNR, PSP | IMT e gestores das vias |
| | | 23. Elaboração e difusão de literatura técnica e normativa. | A23.87. Elaborar e difundir um manual sobre o Sistema de Transporte Rodoviário Seguro (STS), destinado aos gestores de infraestruturas rodoviárias. | IP | ANSR, Fórum dos Auditores de Segurança Rodoviária, GNR, IMT, PRP, PSP |
| | | | A23.88. Divulgar o manual «Recomendações para definição e sinalização de limites de velocidade máxima» — de aplicação para todos os trechos de vias, dentro e fora das localidades. | IMT | ANSR, Municípios, PRP |
| | 9. Promover a melhoria da rede rodoviária municipal. | 24. Promover, de forma seletiva, a classificação de segurança da infraestrutura rodoviária de responsabilidade das autarquias, e a sua melhoria segundo a metodologia <i>EuroRAP</i> . | A24.89. Estudar as condições de aplicação da metodologia <i>EuroRAP</i> na avaliação da infraestrutura rodoviária de responsabilidade das autarquias. | ANSR | Municípios |
| | | | A24.90. Elaborar e implementar o programa de avaliação e classificação dos trechos de infraestrutura rodoviária sob responsabilidade autárquica. | ANSR | Municípios |
| | | | A24.91. Identificar, de acordo com os resultados da avaliação e classificação <i>EuroRAP</i> , trechos de elevada sinistralidade para a execução de intervenções prioritárias na Rede Rodoviária de Responsabilidade Autárquica (TIPRRRA). | ANSR | Municípios |
| | | 25. Elaboração e difusão de literatura técnica e normativa. | A25.92. Elaborar uma norma técnica para aplicação a arruamentos urbanos. | IMT | ANMP, ANSR e DGT |
| | | | A25.93. Identificar um conjunto alargado de documentação técnica, designadamente de manuais de boas práticas e disposições técnicas, aplicáveis a domínio urbano, e promover a atualização e reedição daqueles que sejam da competência do IMT. | IMT | ANSR e Municípios |
| 4. Veículos Mais Seguros | 10. Promover a maximização da segurança do parque de veículos novos. | 26. Estabelecer condições para a aquisição de veículos novos mais seguros. | A26.94. Estabelecer condições para a discriminação positiva na aquisição de veículos novos mais seguros. | ANSR | |
| | | | A26.95. Análise de criação de legislação relativa à publicitação da classificação <i>EuroNCAP</i> nas mensagens publicitárias relativas a veículos novos. | IMT | ACAP, ANSR, DGC |
| | 11. Promover a maximização da segurança do parque de veículos usados. | 27. Definir uma classificação de segurança dos veículos usados, promovendo a aquisição de veículos mais seguros. | A27.96. Elaborar estudo para o estabelecimento da classificação de segurança para o parque de veículos usados e promover a sua utilização. | ANSR | |
| | | 28. Avaliar o sistema de inspeção periódica de veículos. | A28.97. Avaliar o sistema de Inspeção Periódica Obrigatória de veículos, incluindo o respetivo regime jurídico, e definir e implementar medidas que melhorem o desempenho do sistema (inspeções e seu controlo). | IMT | |

| Objetivo Estratégico | Objetivo operacional | Ação | Medidas | Entidades responsáveis | Entidades envolvidas |
|---|--|---|---|--------------------------|-----------------------|
| | | 29. Fomentar a instalação de dispositivos de <i>E-call</i> . | A29.98. Criar condições que fomentem a instalação de dispositivos <i>E-call</i> no parque de veículos existentes. | ANSR | |
| 5. Melhorar a Assistência e o Apoio às Vítimas | 12. Promover a otimização do socorro, do tratamento e da reabilitação das vítimas da sinistralidade rodoviária. | 30. Introduzir cursos de primeiros socorros e de suporte básico de vida no ensino secundário e na obtenção da carta de condução. | A30.99. Produzir materiais didáticos sobre Primeiros Socorros e promover a formação da população escolar em primeiros socorros e suporte básico de vida. | INEM MS/ME | |
| | | | A30.100. Melhorar o conhecimento dos candidatos a condutor sobre noções básicas de primeiros socorros, através do reforço de conteúdos no programa de formação e avaliação. | IMT | |
| | | 31. Atualizar, distribuir e promover a boa aplicação do «manual de fichas de segurança» junto dos corpos de bombeiros. | A31.101. Atualizar e disponibilizar, em formato digital, o Manual de Fichas de Segurança e promover ações de formação de utilização dos mesmos pelos Corpos de Bombeiros. | ANPC | ANSR, IMT, ACAP e ACP |
| | | 32. Reforçar a rede de meios de emergência médica | A32.102. Definir um programa para reforçar os meios de emergência. | INEM | DGS |
| | | | A32.103. Implementar e divulgar o novo sistema de atendimento 112. | PSP | SGMAI |
| | | 33. Melhorar a sinalização dos locais dos acidentes, implementando um <i>kit</i> de sinalização de acidentes nas ambulâncias e veículos das autoridades. | A33.104. Definir a constituição, a metodologia de aquisição e de distribuição dos <i>kits</i> de sinalização nos locais dos acidentes e das respetivas instruções. | ANPC, CB, GNR, INEM, PSP | |
| | 13. Estabelecer um programa e uma rede de pontos de apoio às vítimas da sinistralidade rodoviária e aos seus cuidadores. | 34. Definir o âmbito do programa de apoio às vítimas da sinistralidade rodoviária, desenvolver os seus processos de funcionamento, suportes e materiais de apoio. | A34.105. Constituir um Grupo de Trabalho para elaboração do Programa. | CNSR | |
| A34.106. Elaborar e aprovar o Programa, bem como a rede e os meios necessários. | | | GT | | |
| A34.107. Iniciar o funcionamento e monitorização da rede. | | | Entidades participantes e coordenador a definir. | | |

Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2017

Nos termos do disposto nos artigos 6.º e 13.º dos Estatutos dos Hospitais, Centros Hospitalares e Institutos Portugueses de Oncologia, E. P. E., constantes do anexo II ao Decreto-Lei n.º 18/2017, de 10 de fevereiro, conjugados com o artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro, e com o n.º 2 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 39/2016, de 28 de julho, resulta que os membros do conselho de administração do Centro Hospitalar e Universitário de Coimbra, E. P. E., são nomeados por resolução do Conselho de Ministros, sob proposta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da saúde, para um mandato de três anos, renovável uma única vez.

Atendendo a que os atuais membros do conselho de administração do Centro Hospitalar e Universitário de Coimbra, E. P. E., cessaram o respetivo mandato a 31 de dezembro de 2016, torna-se necessário proceder à nomea-

ção dos membros deste órgão diretivo, para um mandato de três anos.

A remuneração dos membros do conselho de administração desta entidade pública empresarial obedece ao disposto no n.º 5 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 18/2012, de 21 de fevereiro, e à classificação atribuída pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2012, de 26 de março, alterada pelas Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 97/2012, de 21 de novembro, 45/2013, de 19 de julho, e 48/2013, de 29 de julho.

Foi dado cumprimento ao disposto no n.º 1 do artigo 6.º dos Estatutos dos Hospitais, Centros Hospitalares e Institutos Portugueses de Oncologia, E. P. E., constantes do anexo II ao Decreto-Lei n.º 18/2017, de 10 de fevereiro, tendo o Ministro das Finanças proposto para vogal executivo o Licenciado Pedro Nuno Figueiredo dos Santos Beja Afonso.

Foi ouvida, nos termos do n.º 3 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro, e alterado