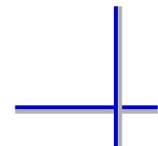


Revisão PNPR – 1ª Fase

Abril 2007



Ministério da Administração Interna



SUMÁRIO EXECUTIVO	Pag. 3
I. INTRODUÇÃO GERAL	Pag. 6
II. DIAGNÓSTICO	
I. Breve descrição da evolução da sinistralidade em Portugal e na EU	Pag. 13
II. Estudo Probabilístico de Agravamento da Sinistralidade (2001-2005)	Pag. 21
III. Estudos de opinião sobre a situação actual	Pag. 40
IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)	Pag. 60
V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores	Pag. 80
VI. Conclusão	Pag. 96
III. PROSPECTIVA	
I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido	Pag. 104
II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade	Pag. 119
IV. CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES	
I. Plano Nacional de Prevenção Rodoviária	Pag. 150
II. Recomendações para o futuro Plano	Pag. 151
V. ANEXOS	

Metodologia

Para a análise do PNPR e o diagnóstico da sinistralidade rodoviária recorreu-se a um conjunto alargado de técnicas de investigação: Análise documental e análise de dados estatísticos; entrevistas individuais e de grupo a peritos nacionais e internacionais; inquéritos a peritos, agentes do sector, condutores e público em geral.

A Sinistralidade em Portugal

Desde 1998 que a diminuição da mortalidade rodoviária converge, de forma consistente com a média da UE continuando, mesmo assim, acima da média da UE.

Desde o início do PNPR (2003) foram realizados progressos consideráveis nos segmentos prioritários aí definidos, principalmente peões e pesados mas também, embora com menor intensidade, nas 2 rodas.

Os acidentes com ligeiros e em particular os que ocorrem dentro das localidades continuam a registar números preocupantes que exigem medidas de acalmia de trânsito.

O P.N.P.R.

O Plano teve como principal mérito, o facto de ter sido feito. Ou seja, independentemente da sua qualidade intrínseca, conduziu à realização de um diagnóstico sistemático da sinistralidade rodoviária e colocou o problema na agenda política e mediática.

A sua estrutura interna e os mecanismos previstos para a sua execução, coordenação e monitorização, encerram debilidades consideráveis que exigem uma revisão profunda. A componente mais significativa executada foi a revisão do Código da Estrada e de outra legislação subsequente. As restantes medidas têm um grau de execução diminuto, foram realizadas de modo avulso, sem monitorização e auditoria externa.

(CONT.)

Causas da diminuição da sinistralidade

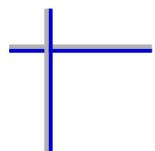
Como fenómeno complexo, as causas de acidente não podem ser reduzidas a mecanismos simplistas. A sinistralidade é quase sempre devida a um amplo feixe de causas. No entanto, a análise da sinistralidade desde 2000, permite enunciar um conjunto de factores importantes para a sua redução:

- O novo Código da Estrada, a forte mediatização do problema da sinistralidade, a dureza, a rapidez da fiscalização e da punição e o maior controlo a nível distrital levaram a mudanças consideráveis nas atitudes e comportamentos dos condutores portugueses. Se acrescentarmos a estes factos as melhorias no ambiente rodoviário, do parque automóvel e da qualidade e rapidez do socorro às vítimas e uma ligeira diminuição no consumo de combustível por causa do abrandamento da actividade económica, teremos identificado os factores mais importantes para o sucesso dos últimos anos.

Alguns factores prioritários a considerar no Novo Plano

Um plano de segurança rodoviária com objectivos claros, mensuráveis, orçamentados e auditados externamente, com uma estrutura de coordenação forte e com elevado envolvimento político ao mais alto nível do Governo e do Estado.

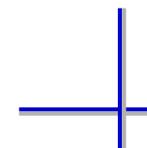
Conceder particular atenção no Plano à acalmia de tráfego (velocidades), controle de álcool e drogas, ensino e exames, socorro às vítimas, auditoria das vias (em particular à intervenção na ZAA), rapidez das penalizações, melhoria da segurança do parque automóvel e formação e educação para a segurança. A carta por pontos, os controlos automáticos da velocidade e a sustentabilidade, são também aspectos a estudar com profundidade num futuro plano.



I. INTRODUÇÃO GERAL



Ministério da Administração Interna



I. INTRODUÇÃO GERAL



Ministério da Administração Interna



I.1. Objectivo

O presente trabalho resulta do Protocolo de Cooperação entre a Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna e o Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE). Este protocolo tem como objecto a revisão e a actualização do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), considerando os resultados já alcançados a nível nacional e as mudanças ocorridas no contexto português e europeu desde o início do actual PNPR (2003).

O presente relatório diz respeito à primeira das três fases previstas no protocolo, ou seja:

- Realização de um diagnóstico da situação actual, confrontando os objectivos definidos no PNPR e os resultados já obtidos;
- Inventariação de possíveis linhas de desenvolvimento estratégico a contemplar no novo Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, reequacionando os objectivos do actual PNPR definidos para 2010, fixando novos objectivos para o horizonte do ano 2015 e dando especial atenção às temáticas da saúde, da mobilidade e do ambiente.

I. INTRODUÇÃO GERAL



Ministério da Administração Interna



I.II. Metodologia

Para a elaboração do trabalho da primeira fase do qual resulta o presente relatório, o ISCTE recorreu a diferentes técnicas de recolha e de tratamento de informação:

- Análise documental;
- Entrevistas individuais e de grupo junto de observadores qualificados;
- Inquéritos com base em questionários estruturados junto de vários universos: especialistas e agentes ligados a vários sectores da segurança rodoviária; condutores; população com mais de 18 anos.

I.II. Metodologia

I. Análise documental

A análise documental iniciou-se com o estudo do actual PNPR, através do levantamento detalhado das acções aí previstas e do grau de execução de cada uma delas.

Este trabalho dividiu-se em duas componentes:

1. Grau de execução das medidas do Anexo I, cujo horizonte temporal era o de 2003/2005
2. Outras medidas previstas no Plano, mas formalizadas de forma mais genérica e sem horizonte temporal previamente fixado. Neste caso, foi realizado o levantamento das diversas medidas e acções efectuadas até ao início de 2007.

Em paralelo procedeu-se à análise comparada dos sistemas legais de segurança rodoviária e das suas recentes alterações na Espanha, na França e no Reino Unido, tendo Portugal como foco.

Procedeu-se, igualmente, ao levantamento das principais medidas tomadas nos últimos anos pelas autoridades britânica, espanhola e francesa, através da consulta à documentação disponível *on-line*, e também, nos casos espanhol e francês, por via de recolha directa.

Foi ainda efectuada a análise dos actuais planos de segurança rodoviária de cada um dos três países acima referidos, incluindo-se, no caso espanhol e francês, elementos inéditos dos respectivos Planos para 2007.

I.II. Metodologia

I. Análise documental (cont.)

A análise documental realizada inclui, igualmente, o estudo aprofundado dos dados do Observatório de Segurança Rodoviária da Direcção Geral de Viação (DGV), com o objectivo de caracterizar a evolução da sinistralidade, particularmente nos casos de incidência do actual PNPR, bem como os vários estudos de opinião (condutores e população) produzidos regularmente para a DGV pelo INDEG/ISCTE.

II. Observadores qualificados

Foram realizadas cinco entrevistas individuais focalizadas em profundidade a especialistas de Alta Direcção nacionais e estrangeiros.

Tiveram lugar quatro reuniões de grupo, com peritos das forças de segurança, PSP e GNR, DGV, EP e INEM.

Para além da informação especializada carreada por cada um destes peritos, que também serviram como pólo dinamizador para recolha de informação junto das respectivas estruturas, o grupo funcionou como fórum de discussão dos resultados que a equipa do ISCTE foi produzindo ao longo dos três meses de trabalho.

I. INTRODUÇÃO GERAL



Ministério da Administração Interna



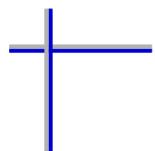
I.II. Metodologia

III. Inquéritos

No universo dos agentes e especialistas com funções em diversas áreas da segurança rodoviária foi obtida uma amostra constituída por 154 respondentes. Trata-se de uma amostra dirigida de acordo com o objectivo do estudo (*purposive sample*) e com informação recolhida por via electrónica (Internet).

Dos especialistas consultados, apenas dois recusaram explicitamente a sua colaboração, tendo, no entanto, disponibilizado à equipa do ISCTE a sua própria produção bibliográfica. Em anexo encontra-se a lista de todas as individualidades e instituições convidadas a participar nesta fase do trabalho.

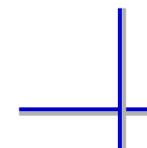
Foram realizados dois inquéritos junto de condutores e um junto da população em geral, neste último caso com sobre amostragem de condutores, com amostras representativas destes universos (600) entrevistas, sendo a respectiva informação recolhida através de CATI (Computer Assisted Telephone Interview).



II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



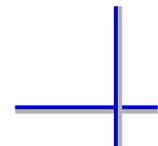


II. DIAGNÓSTICO

I. Breve descrição da evolução da sinistralidade em Portugal e na UE



Ministério da Administração Interna



II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



I. Breve descrição da evolução da sinistralidade em Portugal e na U.E.

Introdução

Para ilustrar a evolução da sinistralidade em Portugal, após análise das diferentes variáveis em presença, escolhemos, tendo em consideração o principal objectivo do PNPR, o indicador “número de mortos por milhão de habitantes”. Os gráficos seguintes apresentam, de forma sintética, os principais resultados da evolução, desde 1975, da sinistralidade rodoviária em Portugal e na Europa.

Para organização das prioridades do próximo Plano incluímos, também, uma matriz que analisa o comportamento da variação do número de vítimas mortais no período 2003 a 2006 e a contribuição percentual para a mortalidade rodoviária em 2006.

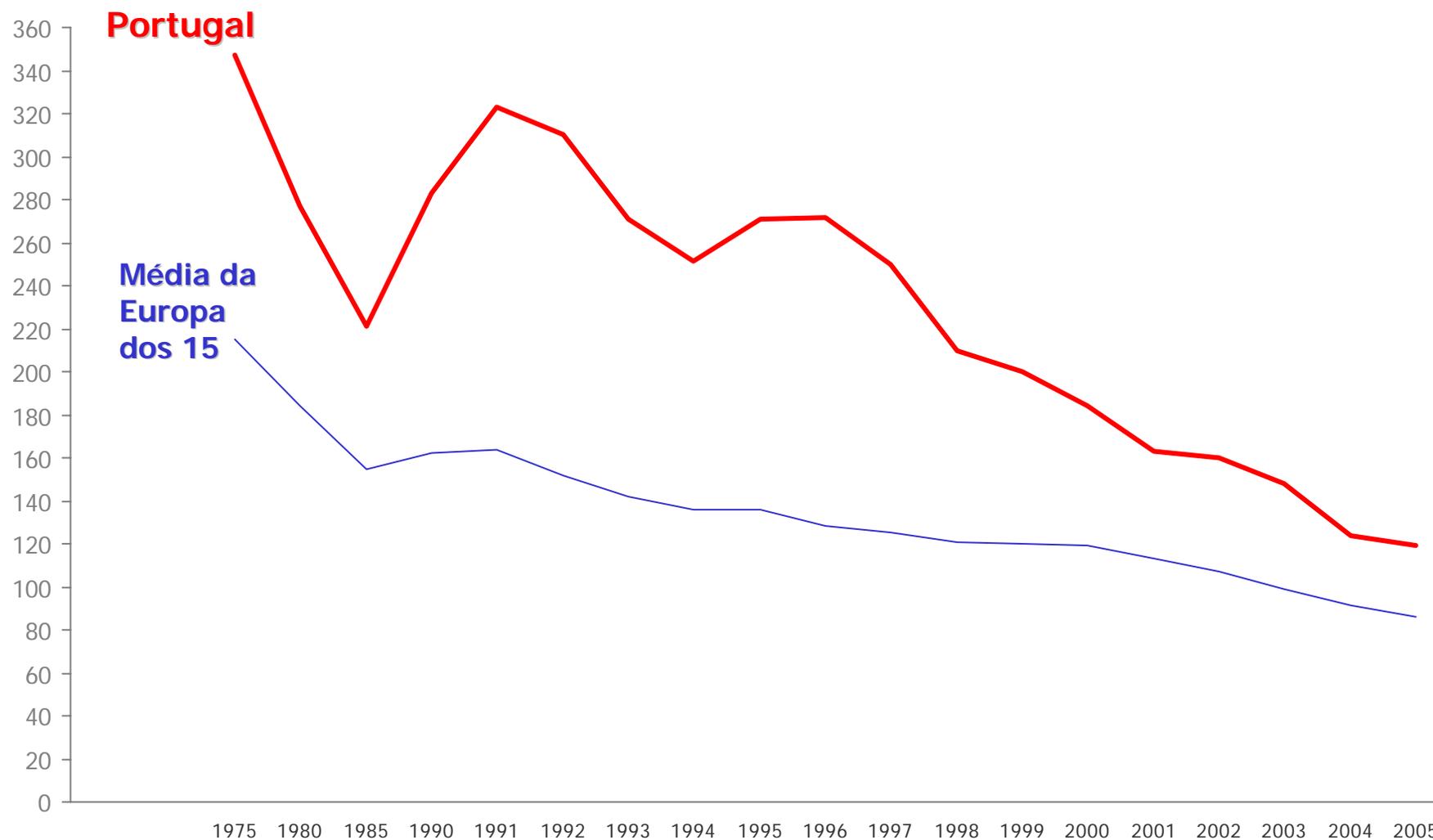
II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



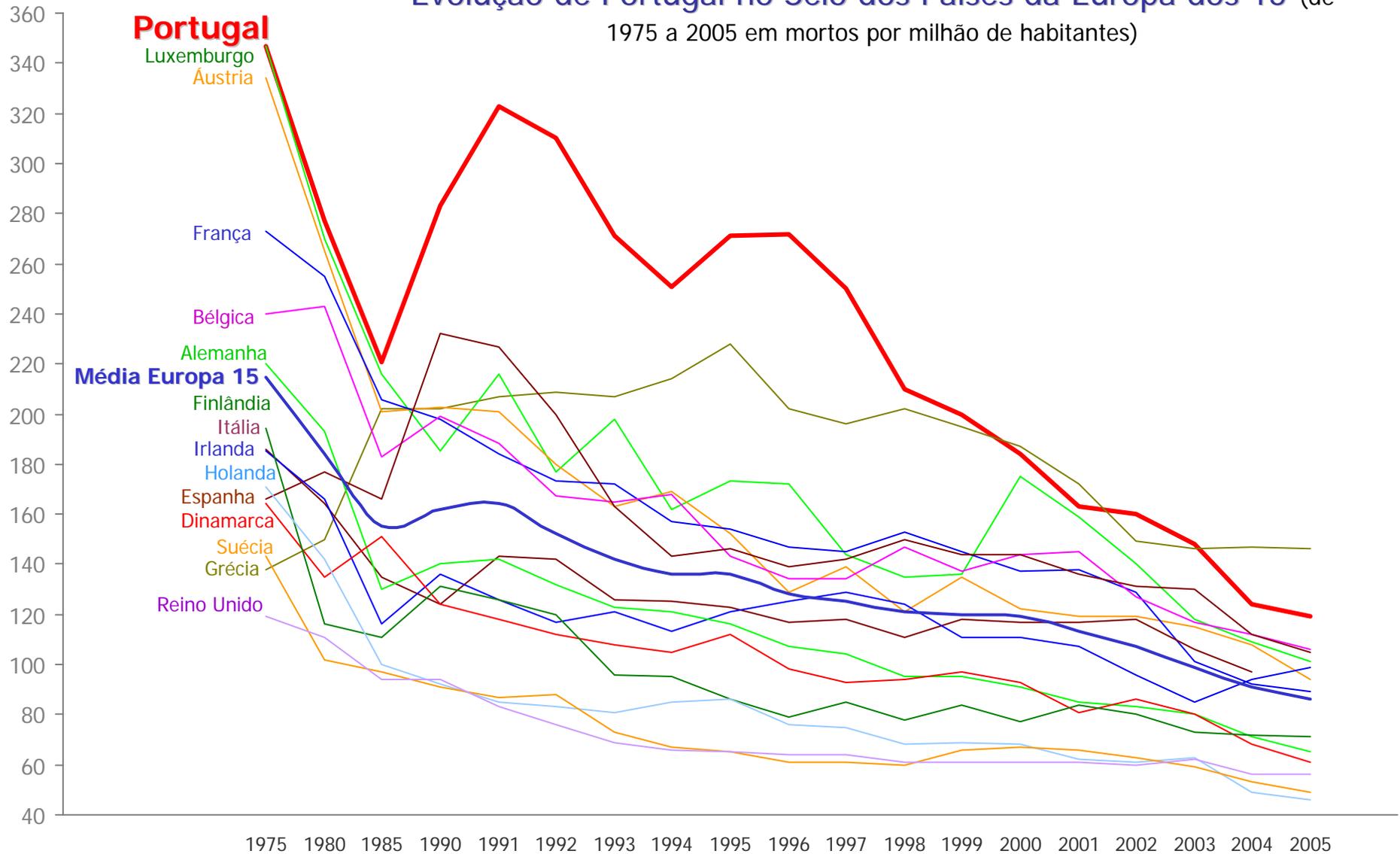
Evolução de Portugal no Seio dos Países da Europa dos 15 (de 1975 a 2005)
em mortos por milhão de habitantes)





II. DIAGNÓSTICO

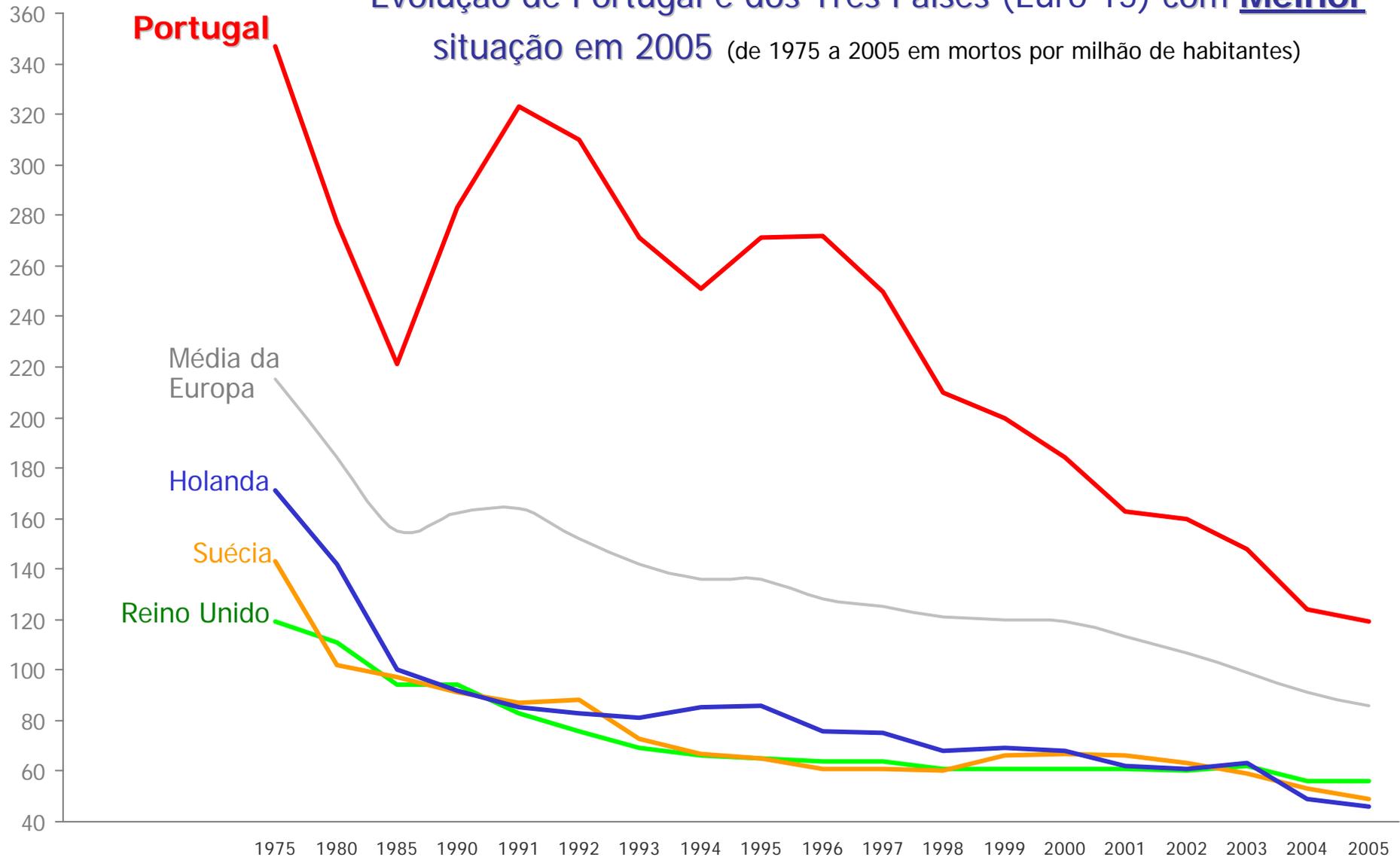
Evolução de Portugal no Seio dos Países da Europa dos 15 (de 1975 a 2005 em mortos por milhão de habitantes)





II. DIAGNÓSTICO

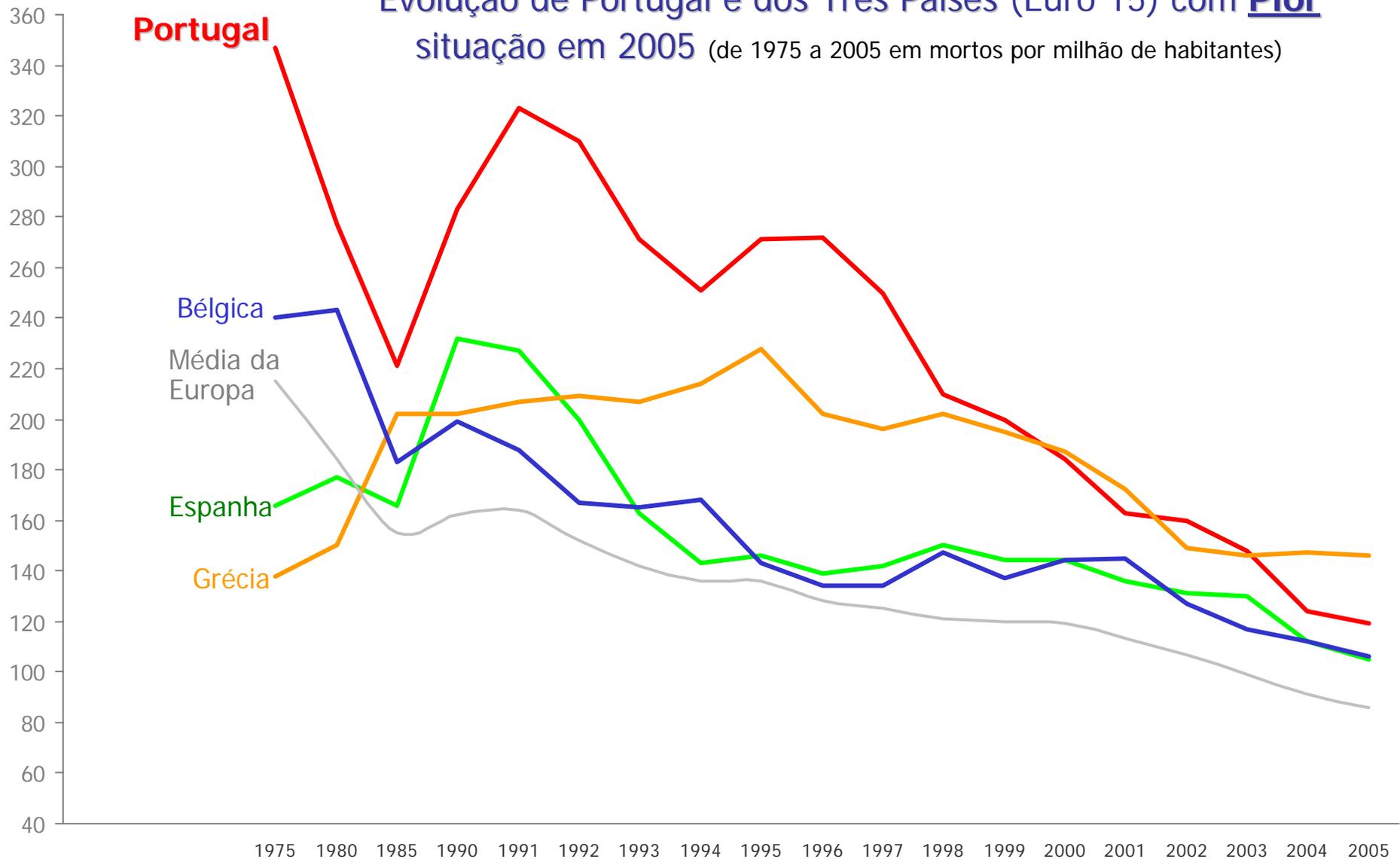
Evolução de Portugal e dos Três Países (Euro 15) com **Melhor** situação em 2005 (de 1975 a 2005 em mortos por milhão de habitantes)



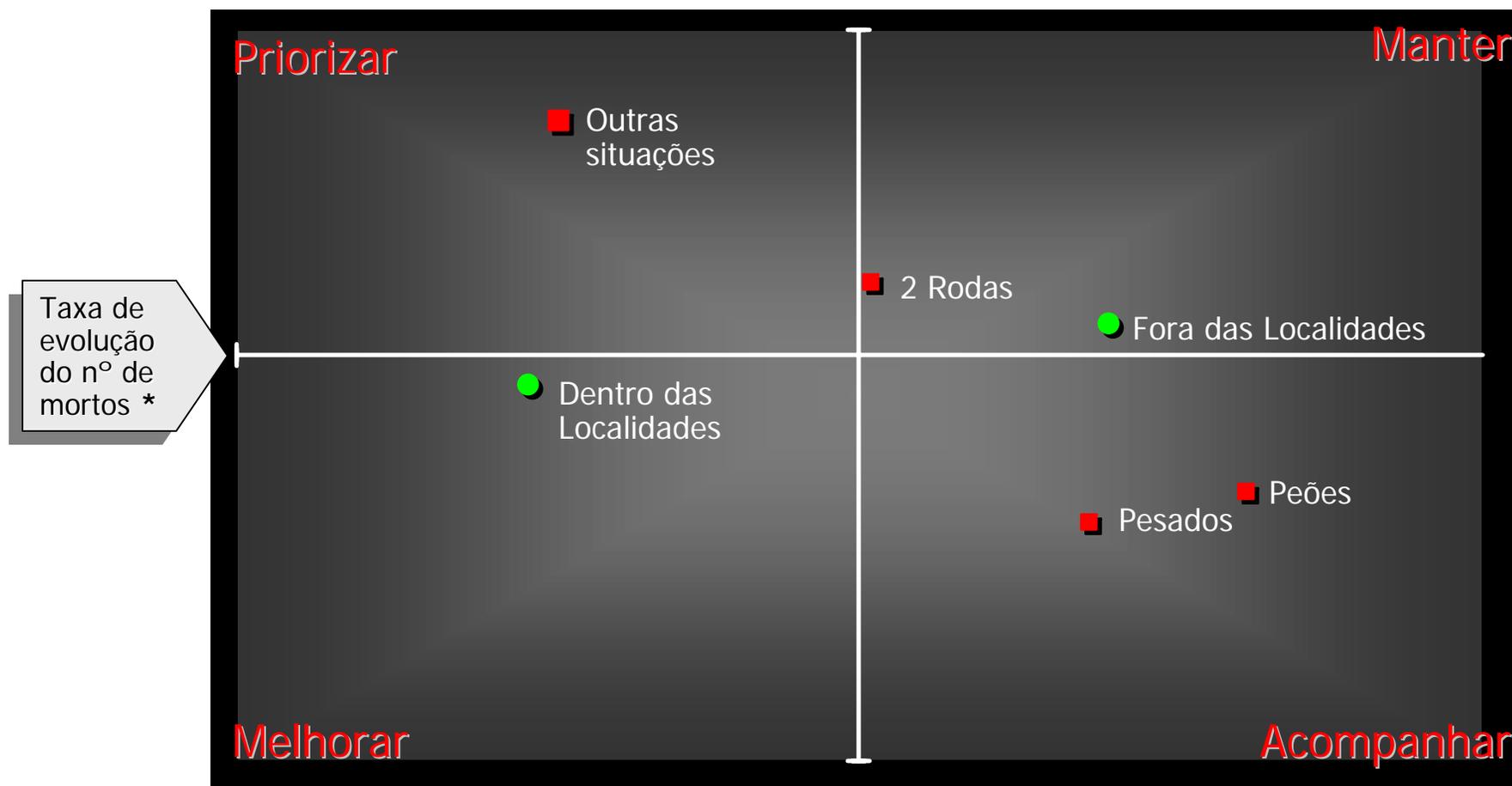


II. DIAGNÓSTICO

Evolução de Portugal e dos Três Países (Euro 15) com **Pior** situação em 2005 (de 1975 a 2005 em mortos por milhão de habitantes)



Prioridades de Actuação



* O eixo está centrado no valor média nacional: diminuição em 37,3% do número de mortos entre 2003 e 2006

Contribuição percentual para a mortalidade rodoviária em 2006 **

■ ** Estas 4 situações somam 100%, pelo que o centro do seu eixo corresponde a 25%.

● ** Estas 2 situações somam 100% pelo que o centro do seu eixo corresponde a 50%.



II. DIAGNÓSTICO

I. Breve descrição da evolução da sinistralidade em Portugal e na U.E.

Conclusões

Desde 1998 Portugal tem vindo a diminuir a mortalidade rodoviária, em convergência de forma continuada com a média europeia.

No entanto, em 2006, apesar dos consideráveis progressos alcançados, Portugal continua acima da média Europeia, considerando os 15 Países membros em 2003 (ano do início do PNPR).

O objectivo central do PNPR – diminuição em 50% do número de mortos e feridos graves até 2010, tendo como referência a média dos anos 1998, 1999 e 2000 – estabelecido com base numa proposta da Comissão Europeia, foi atingido.

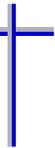
No entanto, a evolução não é idêntica em todos os segmentos considerados prioritários no PNPR, tendo em atenção os diferentes índices de mortalidade: peões, duas rodas e veículos pesados.

Os resultados comparados obtidos entre o início do PNPR (2003) e 2006 mostram que a evolução mais positiva respeita a peões e pesados, o que, em termos relativos, leva a que no próximo futuro se devam priorizar os acidentes com ligeiros (“outras situações”) e os acidentes dentro das localidades.

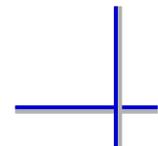


II. DIAGNÓSTICO

II. Estudo Probabilístico de Agravamento da Sinistralidade (2003- 2005)



Ministério da Administração Interna



II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

Introdução

Os resultados deste capítulo são fruto da aplicação de uma técnica de análise de dados (“regressão logística”) às estatísticas de acidentes registados na DGV, relativas a cinco anos (2001 a 2005).

O trabalho iniciou-se com a constituição de um ficheiro considerável exigido pela técnica de análise usada, construído a partir da “pesada” base de dados da DGV, tarefa morosa e exigente, dado o volume de dados existente e a sua necessária harmonização para a exequibilidade do tratamento estatístico desejado.

Esta análise permite a obtenção da probabilidade acrescida da sinistralidade rodoviária em situações e cenários diferenciados, como os que são a seguir apresentados.

Em cada situação concreta e para cada variável em análise é definido um grupo de referência, em relação ao qual se deve comparar o indicador de probabilidade obtido (*odds ratio*) que, nesse grupo de referência, tem, por definição, o valor um. Nesta fase dos trabalhos, o grupo de referência escolhido foi aquele que, em cada situação, apresenta o maior número de casos.

Exemplo: um *odds ratio* de 1,920 corresponde a uma probabilidade acrescida de ocorrência 92% superior no grupo analisado em relação ao grupo de referência.

De notar que o ficheiro apresenta várias lacunas de informação, dado o deficiente preenchimento do BEAV. Este aspecto deverá constituir uma das prioridades do próximo Plano, uma vez que, sem dados fiáveis, não há possibilidade de efectuar inferências correctas para futuras acções.

II. DIAGNÓSTICO

II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

I. Acidentes com um Veículo Ligeiro (AVL)

Nº DE ACIDENTES **39607 (19,5%)¹**

Acidentes com pelo menos uma vítima mortal - 1343 (3,4%)

Acidentes com pelo menos um ferido grave - 3505 (8,8%)

Acidentes com pelo menos um ferido ligeiro - 34759 (87,8%)

	AVL	Total¹
Mortos por cada mil acidentes	33,9	29,0
Feridos graves por cada mil acidentes	88,5	89,8
Feridos ligeiros por cada mil acidentes	877,6	881,2

¹ Sobre o total dos acidentes registados no período de 2001 a 2005 (202897).

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

I. Acidentes com um Veículo Ligeiro (AVL)

CARACTERÍSTICAS	CLASSES	Mortos	%	Odds ratio
		1343		
Idade condutor	30 aos 44 anos	387	28,8	4,784
Idade condutor	60 ou mais	156	11,6	4,539
Idade condutor	45 aos 59 anos	211	15,7	4,269
Tipo de via	Estrada Municipal	246	18,3	3,553
Tipo de via	Estrada Regional	14	1,0	3,120
Acessório condutor	Sem cinto	163	12,1	1,955
Tipo de via	Arruamento	187	13,9	1,921
Tipo de via	Estrada Florestal	8	0,6	1,843
Tipo de via	Itinerário Principal	40	3,0	1,830
Carta	Sem carta	86	6,4	1,792
Infracção condutor	Manobra irregular	584	43,5	1,562
Local emissão carta	Fora de Portugal	68	5,1	1,487
Ano de matrícula	1991-1995	380	28,3	1,446
Ano de matrícula	Até 1990	272	20,3	1,416
Tipo de via	Auto-Estrada	198	14,7	1,298
Ano de matrícula	2001-2005	213	15,9	1,251
Planta via	Curva	452	33,7	1,249
Faixa de rodagem	Sentido único/reversível	288	21,4	1,233
Marcas da via	Sem Marcas	365	27,2	1,228

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

I. Acidentes com um Veículo Ligeiro (AVL)

CARACTERÍSTICAS	CLASSES	FERIDOS GRAVES		Odds ratio
		3505	%	
Sexo condutor	Feminino	580	16,5	1,920
Teste álcool condutor	Não Submetido	1746	49,8	1,697
Infracção condutor	Outra situação (1)	147	4,2	1,500
Idade condutor	30 aos 44 anos	1042	29,7	1,495
Infracção condutor	Manobra irregular	1443	41,2	1,447
Idade condutor	60 ou mais	242	6,9	1,415
Idade condutor	45 aos 59 anos	520	14,8	1,350
Tipo de via	Estrada Regional	36	1,0	1,271
Marcas da via	Sem Marcas	1023	29,2	1,255
Tipo de via	Itinerário Complementar	138	3,9	1,206

(1) Inclui todas as situações excepto velocidade excessiva e manobras irregulares



II. DIAGNÓSTICO

II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

II. Acidentes com um Veículo Ligeiro e um Peão (AVLP)

Nº DE ACIDENTES	28364 (14,0%)¹	
Acidentes com pelo menos uma vítima mortal -	882	(3,1%)
Acidentes com pelo menos um ferido grave -	3417	(12,0%)
Acidentes com pelo menos um ferido ligeiro -	24065	(84,8%)
	AVLP	Total¹
Mortos por cada mil acidentes	31,1	29,0
Feridos graves por cada mil acidentes	120,5	89,8
Feridos ligeiros por cada mil acidentes	848,4	881,2

¹ Sobre o total dos acidentes registados no período de 2001 a 2005 (202897).

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

II. Acidentes com um Veículo Ligeiro e um Peão (AVLP)

CARACTERÍSTICAS	CLASSES	MORTOS		Odds ratio
		882	%	
Teste álcool condutor	Não Submetido	77	8,7	7,035
Tipo de via	Itinerário Principal	8	0,9	4,563
Tipo de via	Auto-estrada	26	2,9	4,520
Infracção condutor	Outra situação (1)	99	11,2	1,854
Idade condutor	45 aos 59 anos	126	14,3	1,480
Tipo de via	Estrada Municipal	83	9,4	1,425
Marcas da via	Sem Marcas	215	24,4	1,420
Factor atmosférico	Mau tempo	134	15,2	1,361
Berma da via	Não Pavimentada	238	27,0	1,264
Planta via	Curva	101	11,5	1,237
Idade condutor	18 aos 29 anos	375	42,5	1,223

(1) Inclui todas as situações excepto velocidade excessiva e manobras irregulares

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

II. Acidentes com um Veículo Ligeiro e um Peão (AVLP)

CARACTERÍSTICAS	CLASSES	FERIDOS GRAVES		Odds ratio
		3417	%	
Infracção condutor	Outra situação (1)	421	12,3	1,623
Sexo condutor	Masculino	2597	76,0	1,485
Idade condutor	45 aos 59 anos	592	17,3	1,371
Idade condutor	18 aos 29 anos	1253	36,7	1,302
Marcas da via	Sem Marcas	1158	33,9	1,270
Acção Peão	Em plena faixa rodagem	397	11,6	1,265
Local emissão carta	Fora de Portugal	155	4,5	1,250
Tipo de piso	Não Betuminoso	347	10,2	1,240

(1) Inclui todas as situações excepto velocidade excessiva e manobras irregulares



II. DIAGNÓSTICO

II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

III. Acidentes com Dois ou Mais Veículos Ligeiros (A2VL)

Nº DE ACIDENTES	68797 (33,9%)¹
Acidentes com pelo menos uma vítima mortal -	1353 (2,0%)
Acidentes com pelo menos um ferido grave -	4056 (5,9%)
Acidentes com pelo menos um ferido ligeiro -	63388 (92,1%)

	A2VL	Total¹
Mortos por cada mil acidentes	19,7	29,0
Feridos graves por cada mil acidentes	59,0	89,8
Feridos ligeiros por cada mil acidentes	921,4	881,2

¹ Sobre o total dos acidentes registados no período de 2001 a 2005 (202897).

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

III. Acidentes com Dois ou Mais Veículos Ligeiros (A2VL)

CARACTERÍSTICAS	CLASSES	MORTOS		Odds ratio
		1353	%	
Tipo de via	Estrada regional	10	0,7	10,562
Tipo de via	Arruamento	131	9,7	7,452
Tipo de via	Itinerário Complementar	137	10,1	4,127
Tipo de via	Itinerário Principal	162	12,0	3,763
Idade condutor	30 aos 44 anos	370	27,3	3,510
Sexo condutor	Feminino	180	13,3	3,448
Idade condutor	60 ou mais	170	12,6	3,222
Tipo de via	Estrada municipal	77	5,7	2,905
Idade condutor	45 aos 59 anos	248	18,3	2,904
Tipo de via	Auto-estrada	127	9,4	2,283
Marcas da via	Sem Marcas	146	10,8	1,892
Faixa de rodagem	Sentido único/reversível	211	15,6	1,883
Acessório condutor	Sem cinto	113	8,4	1,521
Berma da via	Sem Berma	275	20,3	1,431
Infracção condutor	Outra situação (1)	175	12,9	1,426
Infracção condutor	Manobras irregulares	533	39,4	1,358
Berma da via	Não Pavimentada	264	19,5	1,304
Ano de matrícula	1991-1995	354	26,2	1,266
Ano de matrícula	Até 1990	247	18,3	1,248

(1) Inclui todas as situações excepto velocidade excessiva e manobras irregulares



II. DIAGNÓSTICO

II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

III. Acidentes com Dois ou Mais Veículos Ligeiros (A2VL)

CARACTERÍSTICAS	CLASSES	FERIDOS GRAVES		Odds ratio
		4056	%	
Idade condutor	30 aos 44 anos	1229	30,3	3,129
Idade condutor	45 aos 59 anos	694	17,1	3,021
Idade condutor	60 ou mais	452	11,1	2,805
Teste álcool condutor	Não Submetido	1310	32,3	2,468
Sexo condutor	Feminino	636	15,7	2,211
Tipo de via	Arruamento	1207	29,8	1,738
Tipo de via	Itinerário Complementar	256	6,3	1,715
Acessório condutor	Sem cinto	275	6,8	1,510
Tipo de via	Itinerário Principal	166	4,1	1,457
Faixa de rodagem	Sentido único/reversível	688	17,0	1,397
Tipo de piso	Não Betuminoso	181	4,5	1,388
Tipo de via	Estrada municipal	364	9,0	1,388
Marcas da via	Sem Marcas	871	21,5	1,341
Infracção condutor	Outra situação (1)	472	11,6	1,275

(1) Inclui todas as situações excepto velocidade excessiva e manobras irregulares



II. DIAGNÓSTICO

II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

IV. Acidentes com Um ou Mais Veículos Ligeiros e um Veículo de 2 Rodas (VL2R)

Nº DE ACIDENTES **23772 (11,7%)¹**

Acidentes com pelo menos uma vítima mortal - 472 (2,0%)

Acidentes com pelo menos um ferido grave - 2238 (9,4%)

Acidentes com pelo menos um ferido ligeiro - 21062 (88,6%)

VL2R

Total¹

Mortos por cada mil acidentes **19,9** **29,0**

Feridos graves por cada mil acidentes **94,1** **89,8**

Feridos ligeiros por cada mil acidentes **886,0** **881,2**

¹ Sobre o total dos acidentes registados no período de 2001 a 2005 (202897).

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

IV. Acidentes com Um ou Mais Veículos Ligeiros e um Veículo de 2 Rodas (VL2R)

CARACTERÍSTICAS	CLASSES	MORTOS		Odds ratio
		472	%	
Tipo de via	Itinerário Complementar	11	2,3	11,077
Tipo de via	Arruamento	112	23,7	7,814
Tipo de via	Estrada Municipal	81	17,2	7,130
Tipo de via	Itinerário Principal	5	1,1	4,019
Tipo de via	Estrada regional	10	2,1	2,526
Factor atmosférico	Mau tempo	43	9,1	1,928
Estado dos pneus	Mau estado	34	7,2	1,560
Marcas da via	Sem Marcas	148	31,4	1,546
Faixa de rodagem	Sentido único/reversível	34	7,2	1,432
Acção condutor	Mudança direcção	152	32,2	1,349
Berma da via	Não Pavimentada	154	32,6	1,329

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

IV. Acidentes com Um ou Mais Veículos Ligeiros e um Veículo de 2 Rodas (VL2R)

CARACTERÍSTICAS	CLASSES	FERIDOS GRAVES		Odds ratio
		2238	%	
Carta	Outras situações (1)	279	12,5	4,095
Carta	Sem carta	212	9,5	3,810
Idade condutor	30 aos 44 anos	584	26,1	1,715
Idade condutor	45 aos 59 anos	366	16,4	1,653
Idade condutor	60 ou mais	387	17,3	1,643
Faixa de rodagem	Sentido único/reversível	208	9,3	1,428
Sexo condutor	Feminino	299	13,4	1,406
Tipo de via	Estrada Municipal	350	15,6	1,354
Berma da via	Não Pavimentada	759	33,9	1,339
Factor atmosférico	Mau tempo	221	9,9	1,269
Tipo de piso	Não Betuminoso	182	8,1	1,224
Marcas da via	Sem Marcas	971	43,4	1,204

(1) Carta não válida para o tipo de veículo conduzido

II. DIAGNÓSTICO

II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

V. Resumo do Grau de Perigosidade (mortos) dos Acidentes com Veículos Ligeiros

Tipo de Via	Acidentes com Ligeiros (odds ratio superior a 1,50)			
	Total de Acidentes	Parcial: 2 ou mais veículos	Parcial: com peões	Parcial: com 2 rodas
Arruamento	1,92	7,45	-	7,81
Florestal	1,84	-	-	-
Municipal	3,55	2,91	-	7,13
Regional	3,12	10,56	-	2,52
It. Complementar	-	4,13	-	11,08
It. Principal	1,83	3,76	4,56	4,02
Autoestrada	-	2,28	4,52	-

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

V. Resumo do Grau de Perigosidade (mortos) dos Acidentes com Veículos Ligeiros

Idade	Acidentes com Ligeiros (odds ratio superior a 1,50)			
	Total de Acidentes	Parcial: 2 ou mais veículos	Parcial: com peões	Parcial: com 2 rodas
18 a 29 anos	-	-	-	-
30 a 44 anos	4,78	3,51	-	-
45 a 59 anos	4,27	2,90	-	-
60 ou mais anos	4,54	3,22	-	-



II. DIAGNÓSTICO

II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

V. Resumo do Grau de Perigosidade (mortos) dos Acidentes com Veículos Ligeiros

Sexo	Acidentes com Ligeiros (odds ratio superior a 1,50)			
	Total de Acidentes	Parcial: 2 ou mais veículos	Parcial: com peões	Parcial: com 2 rodas
Masculino	-	-	-	-
Feminino	-	3,45	-	-

II. DIAGNÓSTICO

II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

V. Resumo do Grau de Perigosidade (mortos) dos Acidentes com Veículos Ligeiros

Outras características	Acidentes com Ligeiros (odds ratio superior a 1,50)			
	Total de Acidentes	Parcial: 2 ou mais veículos	Parcial: com peões	Parcial: com 2 rodas
Não submetido a teste de álcool	-	-	7,03	-
Sem carta	1,79	-	-	-
Manobra irregular	1,56	-	-	-
Via sem marcas	-	1,89	-	1,55
Via com sentido único	-	1,88	-	-
Mau estado do pneus	-	-	-	1,56
Mau tempo	-	-	-	1,93

II. Estudo probabilístico de agravamento da sinistralidade (2001-2005)

Conclusões

Este estudo será aprofundado na fase seguinte de elaboração do novo Plano, com vista à obtenção de uma segmentação mais fina das condições da sinistralidade rodoviária que permita fundamentar, com maior acuidade, algumas das prioridades do novo Plano, pelo que estas conclusões têm carácter parcelar e provisório.

Nesta fase da análise é já possível concluir sobre a perigosidade acrescida dos acidentes entre ligeiros quando ocorrem nas estradas regionais ou em arruamentos.

Já no caso de acidentes entre ligeiros e duas rodas a maior perigosidade encontra-se nos IC's, nas estradas municipais e dentro das localidades (arruamentos).

Nos acidentes em que estão envolvidos veículos ligeiros a probabilidade de haver mortos é acentuadamente mais elevada quando o condutor tem mais de 30 anos.

No caso particular dos acidentes envolvendo os veículos ligeiros com peões ou com duas rodas a idade do condutor não aumenta, substancialmente, a probabilidade de haver mortos.

No entanto, nos acidentes entre ligeiros e peões, a probabilidade de ocorrência de mortos e de feridos graves é um pouco maior quando os condutores têm menos de 30 anos ou têm entre 45 e 59 anos.

A análise pelo género revela uma situação de perigosidade acentuada quando, nos acidentes envolvendo dois ou mais veículos ligeiros, pelo menos um dos condutores é do género feminino.

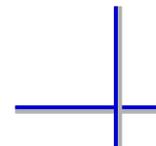


II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual



Ministério da Administração Interna





II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual

Introdução

Nesta componente do trabalho tivemos como objectivo central a identificação das opiniões dos condutores e dos agentes sectoriais sobre dois grandes domínios da situação actual, no que respeita à segurança rodoviária.

O primeiro domínio prende-se com a avaliação de um conjunto de factores que poderão estar ligados à maior ou menor taxa de sinistralidade: infra-estruturas, centros de inspecção de veículos, escolas de condução, exames de condução e serviços de socorro às vítimas.

O segundo domínio refere-se às principais causas da sinistralidade, em geral e de acordo com os segmentos prioritários identificados no PNPR.

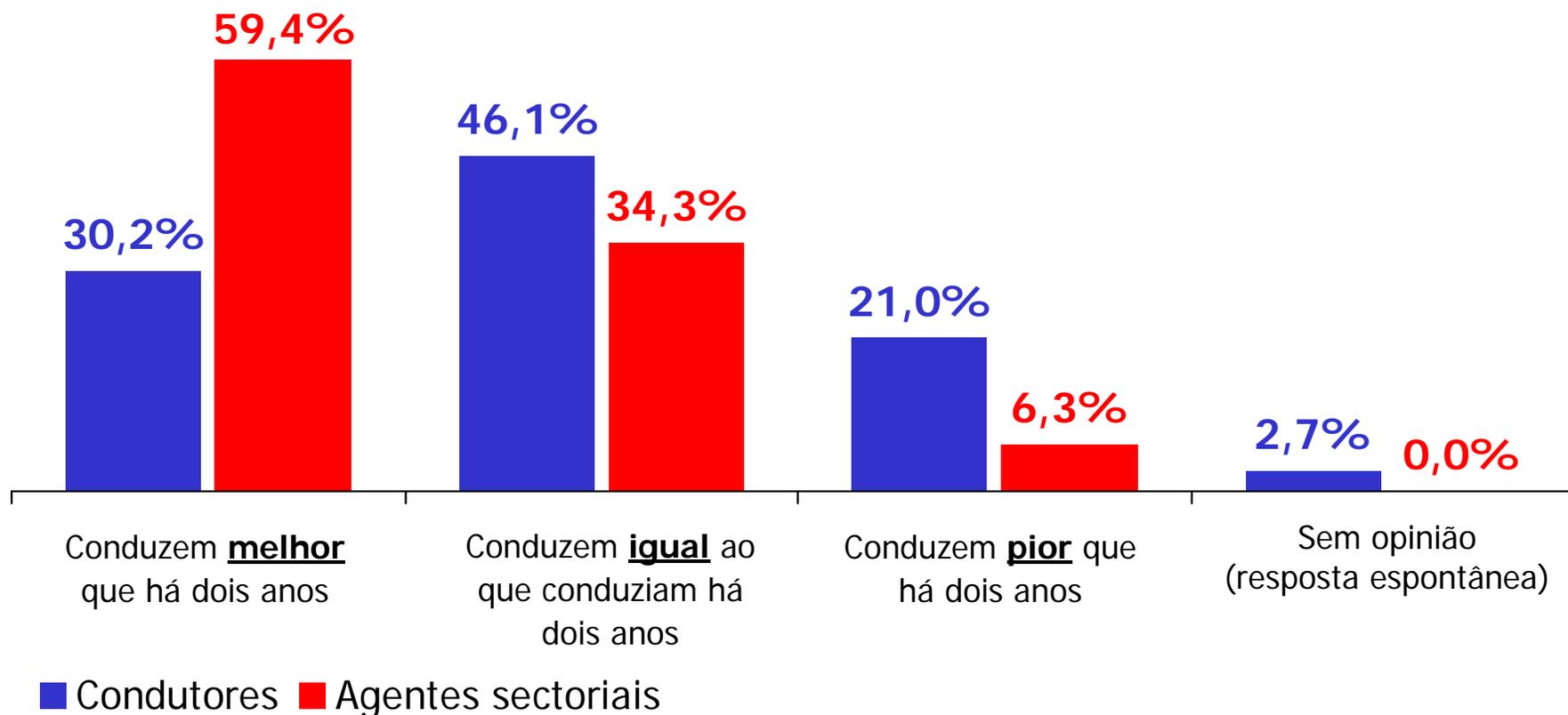
As tabelas e os quadros seguintes ilustram os resultados obtidos em cada um destes domínios.

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – I. Factores estruturais

I.1 Evolução dos Comportamentos de Condução

Pense agora nos condutores portugueses em geral.

Na sua opinião, comparando com há dois anos atrás, de um modo geral, os portugueses actualmente:



II. DIAGNÓSTICO



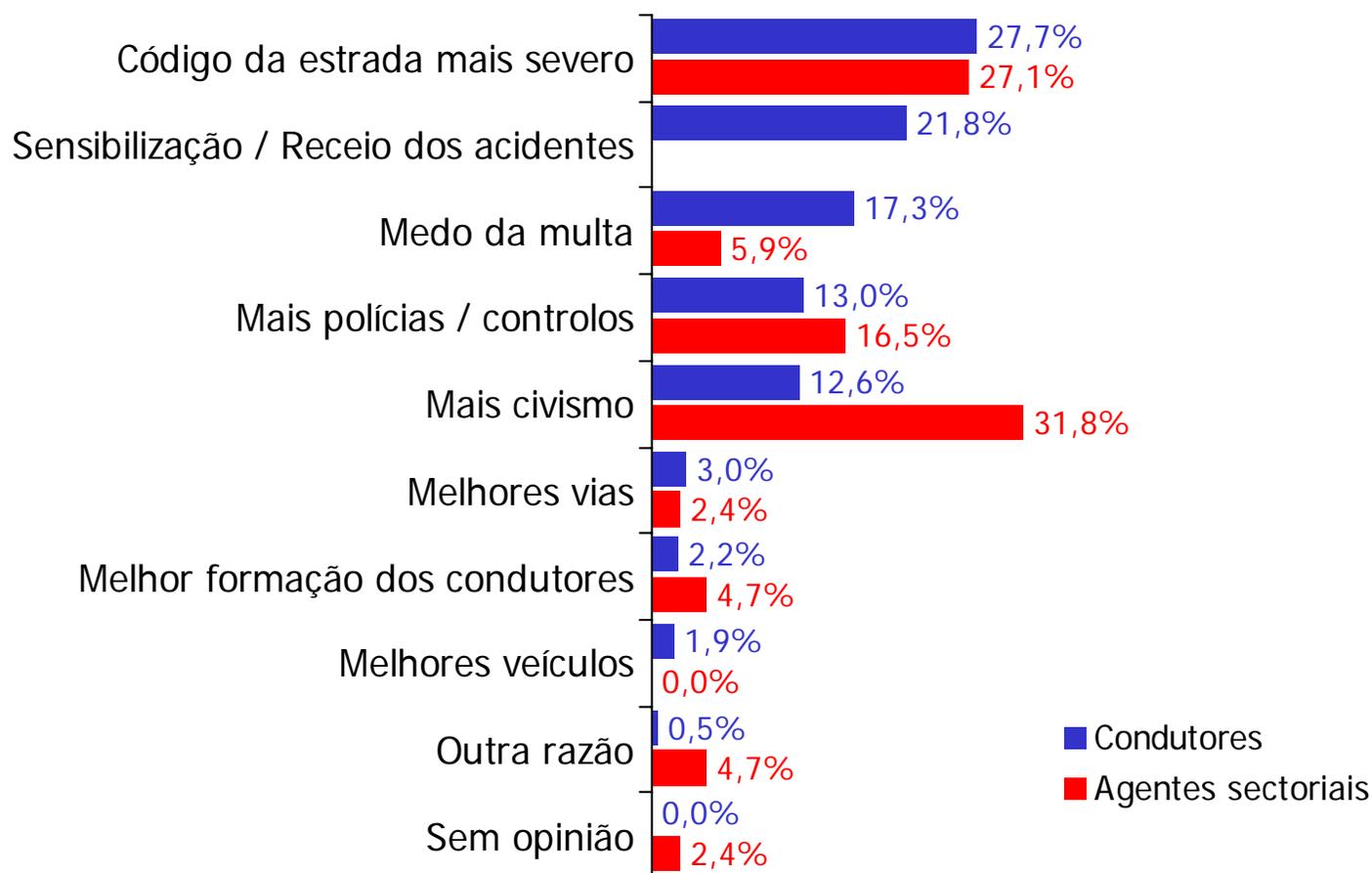
Ministério da Administração Interna



III. Estudos de opinião sobre a situação actual – I. Factores estruturais

I.II. Principais Razões da Melhoria da Condução dos Portugueses

(Base amostral: se afirma que os portugueses conduzem “melhor” que há 2 anos atrás) Qual é a principal razão que faz com que os condutores portugueses conduzam melhor agora do que há dois anos atrás? Diga-me uma só razão, a principal.



II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – I. Factores estruturais

II.1. Avaliação da Sinalização nas Estradas

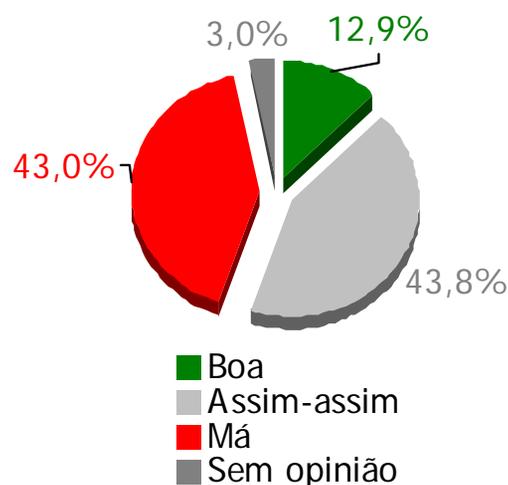
Agentes sectoriais

De um modo geral, como classifica a **sinalização nas nossas estradas**:

(% verticais)	Auto estradas	IP	IC	Nacionais	Municipais	Localidades
Muito boa / boa	83,9	57,3	48,3	7,0	0,7	4,2
Assim-assim	12,6	35,0	42,0	51,7	25,9	30,1
Muito Má / Má	2,1	6,3	7,7	39,2	72,0	65,0
Sem opinião	1,4	1,4	2,1	2,1	1,4	0,7
Índice de Avaliação da Sinalização das Estradas Portuguesas (1)	90,6	75,2	69,8	33,4	14,0	19,4

Condutores

De um modo geral, como classifica a **sinalização nas nossas estradas**:



Índice de Avaliação da Sinalização das Estradas Portuguesas (1)	Condutores	Agentes sectoriais (2)
		35,6

(1) O índice de avaliação da sinalização das estradas portuguesas resulta de uma escala onde + 100 corresponde a uma avaliação "muito boa / boa", +50 corresponde a "assim-assim", 0 corresponde a "Muito má / má" e +25 corresponde a "sem opinião".

(2) Média dos índices de avaliação.

II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – I. Factores estruturais

II.II. Avaliação do Estado de Conservação nas Estradas

Condutores

E, também de um modo geral, como classifica o estado de conservação das estradas portuguesas:



Agentes sectoriais

E, também de um modo geral, como classifica o estado de conservação das estradas portuguesas:

(% verticais)	Auto estradas	IP	IC	Nacionais	Municipais	Localidades
Muito boa / boa	81,1	57,3	42,7	7,0	1,4	7,0
Assim-assim	16,8	32,2	42,7	52,4	30,1	42,0
Muito Má / Má	2,1	9,8	12,6	39,2	67,8	51,0
Sem opinião	0,0	0,7	2,1	1,4	0,7	0,0
Índice de Avaliação do estado de conservação das Estradas Portuguesas (1)	89,5	73,6	64,5	33,6	16,6	28,0

	Condutores	Agentes sectoriais (2)
Índice de Avaliação do Estado de Conservação das Estradas Portuguesas (1)	29,2	51,0

(1) O índice de avaliação do estado de conservação das estradas portuguesas resulta de uma escala onde + 100 corresponde a uma avaliação "muito boa / boa", +50 corresponde a "assim-assim", 0 corresponde a "Muito má / má" e +25 corresponde a "sem opinião".

(2) Média dos índices de avaliação.

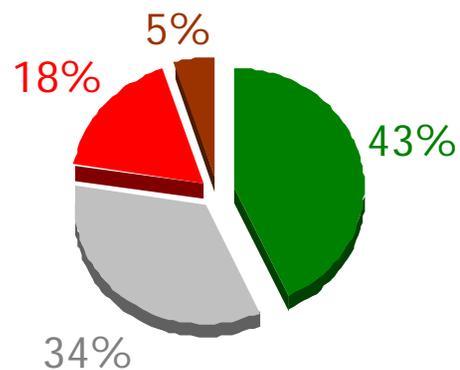
II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – I. Factores estruturais

III. Avaliação dos Centros de Inspeção Periódica - Comparação

Condutores

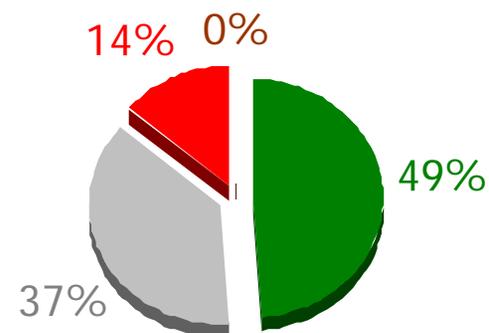
E o modo como funcionam os centros de inspeção periódica obrigatória dos carros é:



- Bom
- Assim-assim
- Mau
- Sem opinião

Agentes sectoriais

Quanto ao modo como funcionam os centros de inspeção periódica obrigatória dos veículos, considera que funcionam:



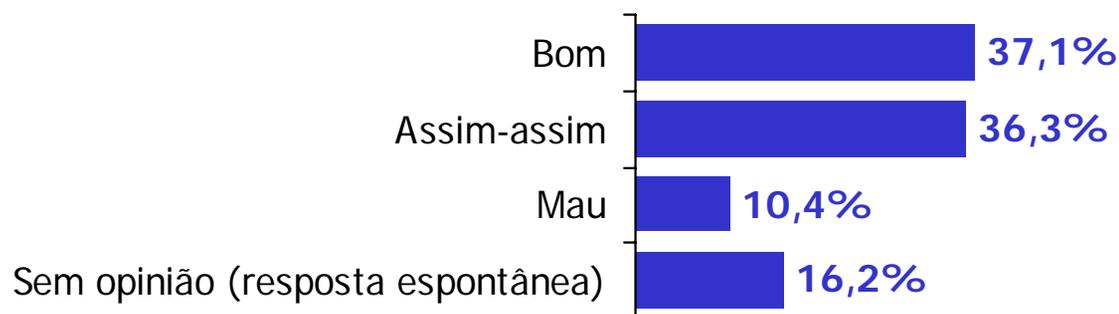
- Muito bem / Bem
- Assim-assim
- Muito mal / Mal
- Sem opinião

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – I. Factores estruturais

IV. Percepções sobre o Ensino nas Escolas de Condução- Comparação

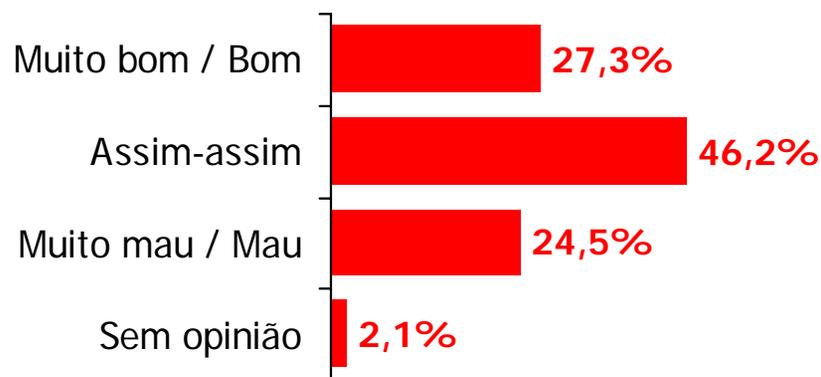
Condutores

Na sua opinião o ensino que é dado nas escolas de condução é:



Agentes sectoriais

Na sua opinião o ensino que é ministrado nas escolas de condução é:



II. DIAGNÓSTICO

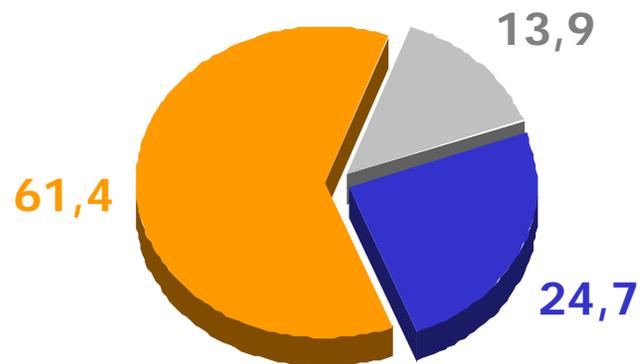
III. Estudos de opinião sobre a situação actual – I. Factores estruturais

V.I. Percepções sobre o Exame de Código - Comparação

Condutores (%)

Última pergunta que é sobre os exames de condução, que como sabe têm duas partes: uma que é o exame de código e outra que o exame de condução.

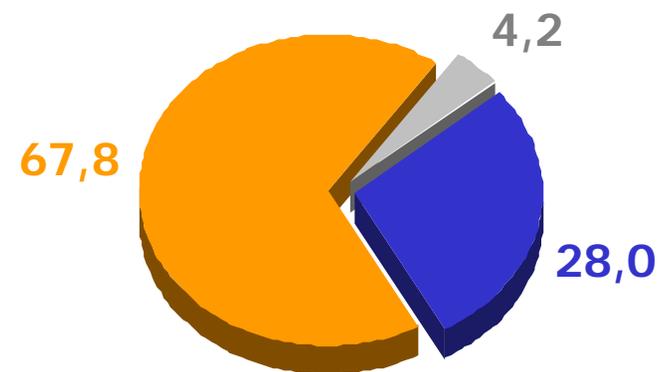
Na sua opinião o **exame de código**:



- Deveria ser alterado
- Está bem como está
- Sem opinião (resposta espontânea)

Agentes sectoriais (%)

Passemos aos exames necessários para a obtenção da carta de condução, isto é, o exame de código e o exame de condução. Em relação ao que é actualmente, acha que o **exame de código** deveria ser:



- Alterado
- Mantido como está
- Sem opinião (resposta espontânea)

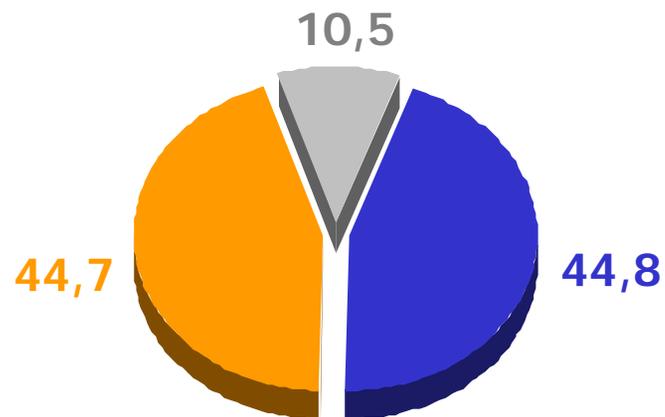


II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – I. Factores estruturais

V.II. Percepções sobre o Exame de Condução - Comparação

Condutores (%)
E quanto ao **exame de condução**, acha que:



- Deveria ser alterado
- Está bem como está
- Sem opinião (resposta espontânea)

Agentes sectoriais (%)
Quanto ao que é hoje o **exame de condução**, acha que deveria ser:



- Alterado
- Mantido como está
- Sem opinião (resposta espontânea)

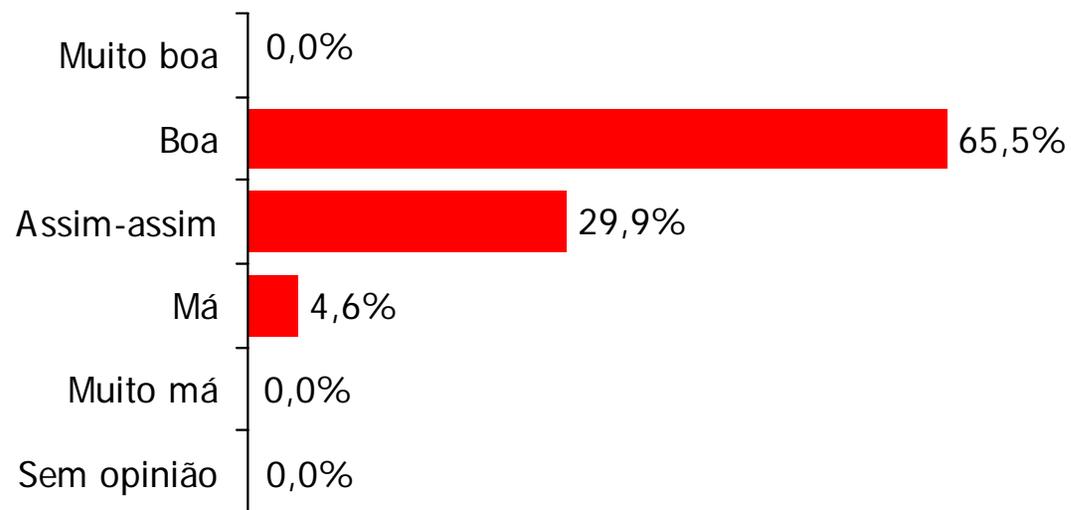


II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – I. Factores estruturais

VI. Avaliação da “Prontidão” do Serviço de Apoio às Vítimas de Acidentes Rodoviários – Agentes sectoriais

P2a – Na sua opinião, de um modo geral e considerando **todos os intervenientes** na prestação de socorro às vítimas de acidentes rodoviários em Portugal, a **prontidão** desse socorro é:





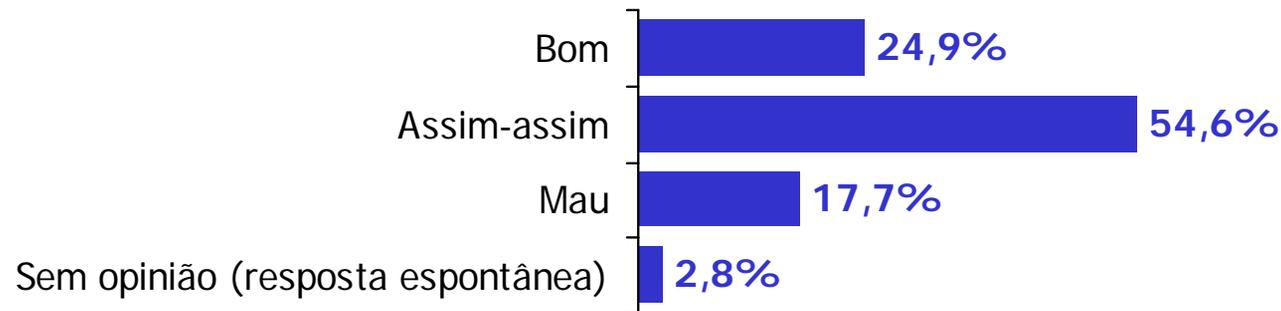
II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – I. Factores estruturais

VII. Avaliação do Serviço de Apoio às Vítimas de Acidentes Rodoviários – Comparação

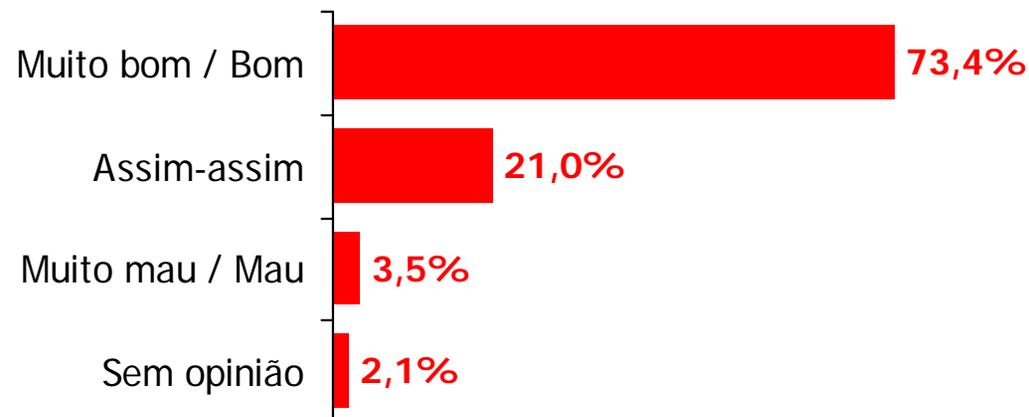
Condutores

Na sua opinião, de um modo geral, em Portugal, a qualidade do socorro às vítimas dos acidentes rodoviários é:



Agentes sectoriais

Na sua opinião, de um modo geral, em Portugal, a qualidade do socorro às vítimas dos acidentes rodoviários é:





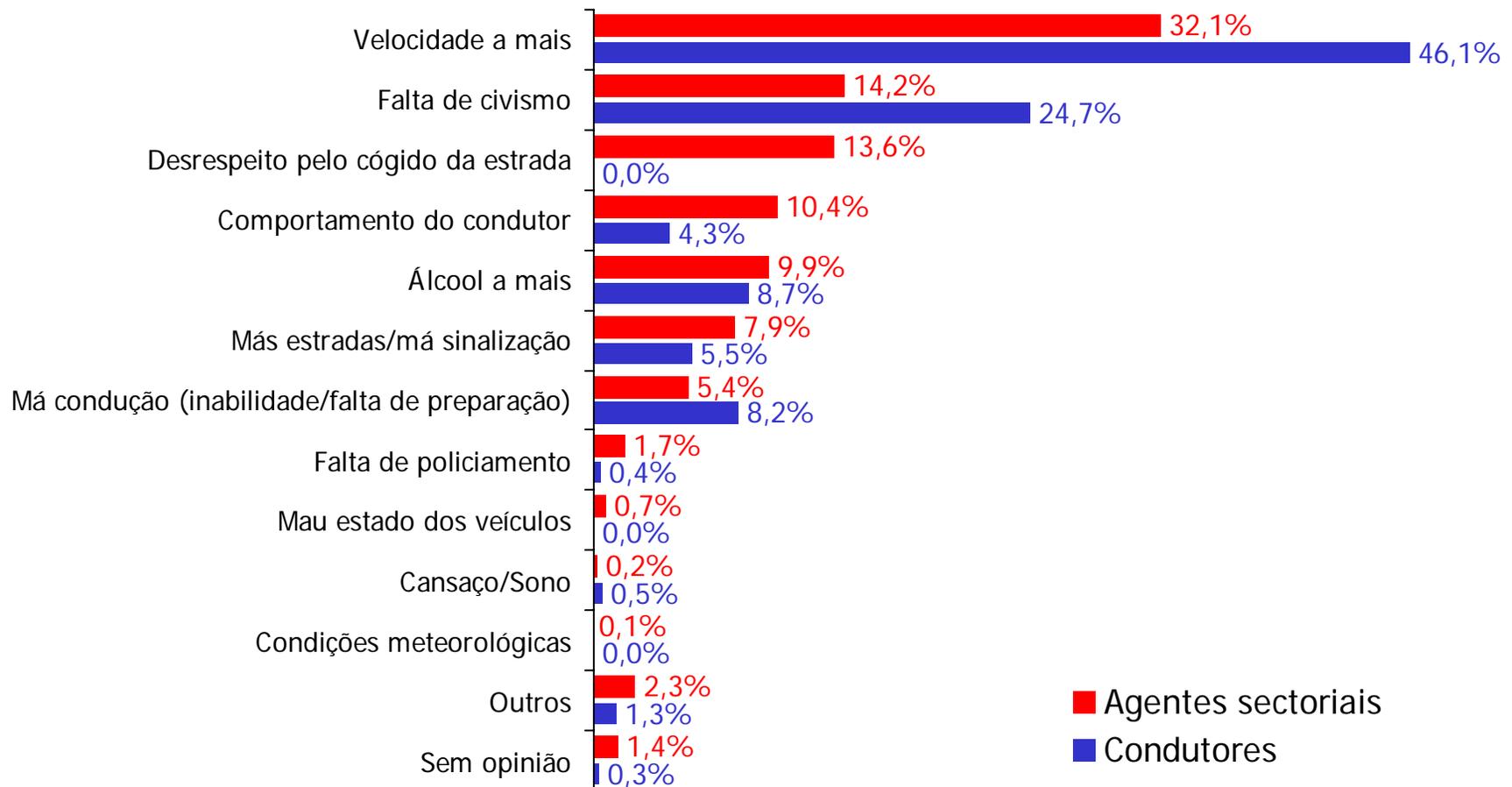
II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – II. Causas de sinistralidade

I. Principais Causas de Sinistralidade em 2006 (genérica)

Durante o ano de 2006 nas estradas portuguesas morreram 850 pessoas e houve quase 3500 feridos graves.

Diga-me uma só, a principal causa que na sua opinião justifica esta situação nas estradas portuguesas?





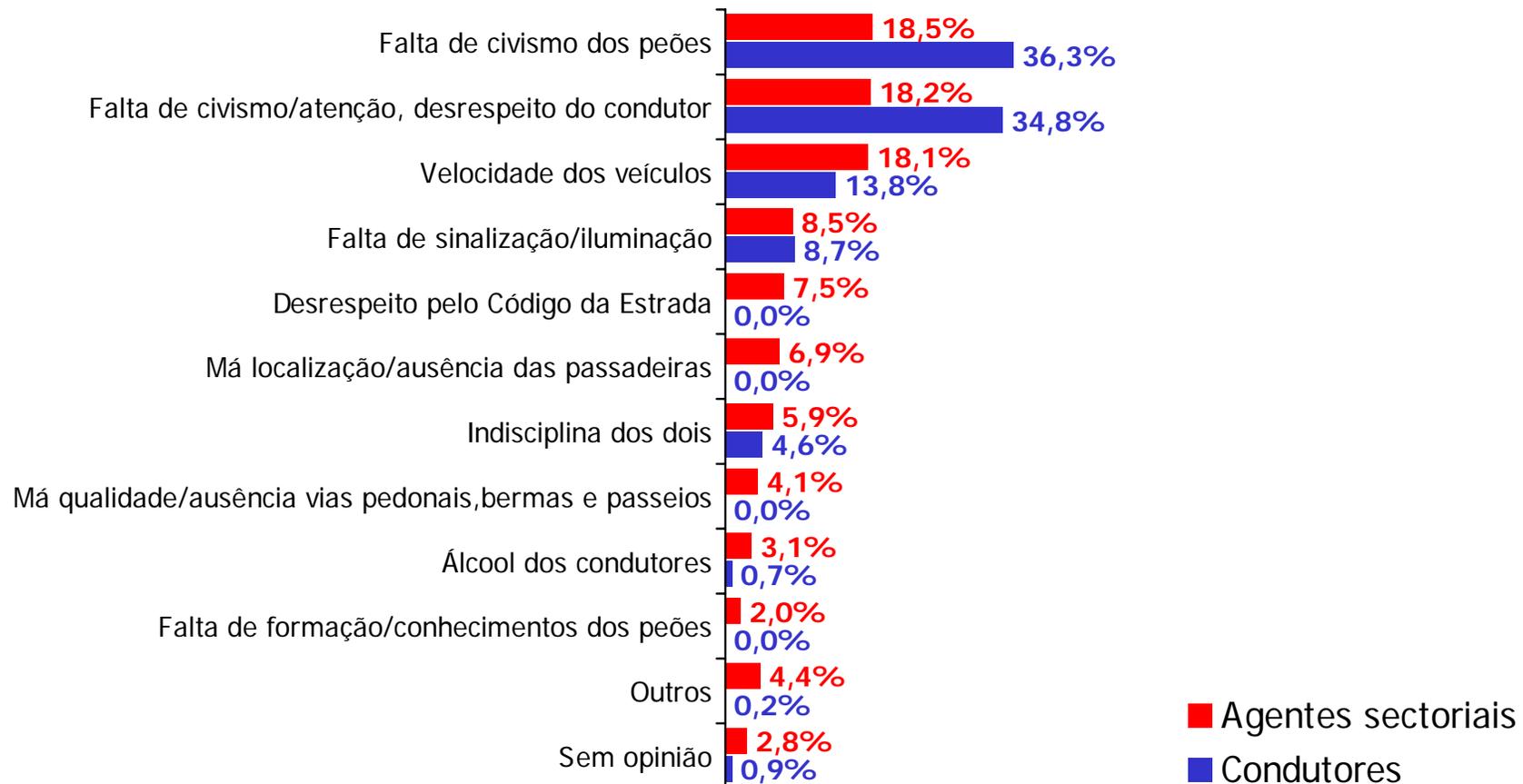
II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – II. Causas de sinistralidade

II. Principais Causas de Sinistralidade – Atropelamentos de Peões

Até aqui falamos de causas de acidentes em geral. Peço-lhe agora que falemos de atropelamentos de peões.

Portugal é um dos países da União Europeia com mais atropelamentos. Na sua opinião qual é a principal causa de haver tantos atropelamentos de peões no nosso país? Diga-me uma só causa, a principal.





II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – II. Causas de sinistralidade

III. Principais Causas de Sinistralidade – Acidentes com Veículos de Duas Rodas

Portugal é também dos países da Europa aquele onde há mais acidentes com veículos de duas rodas, motos, motorizadas e bicicletas.

Na sua opinião o que é que justifica termos tantos acidentes com veículos de 2 rodas? Diga-me uma só razão, a principal.





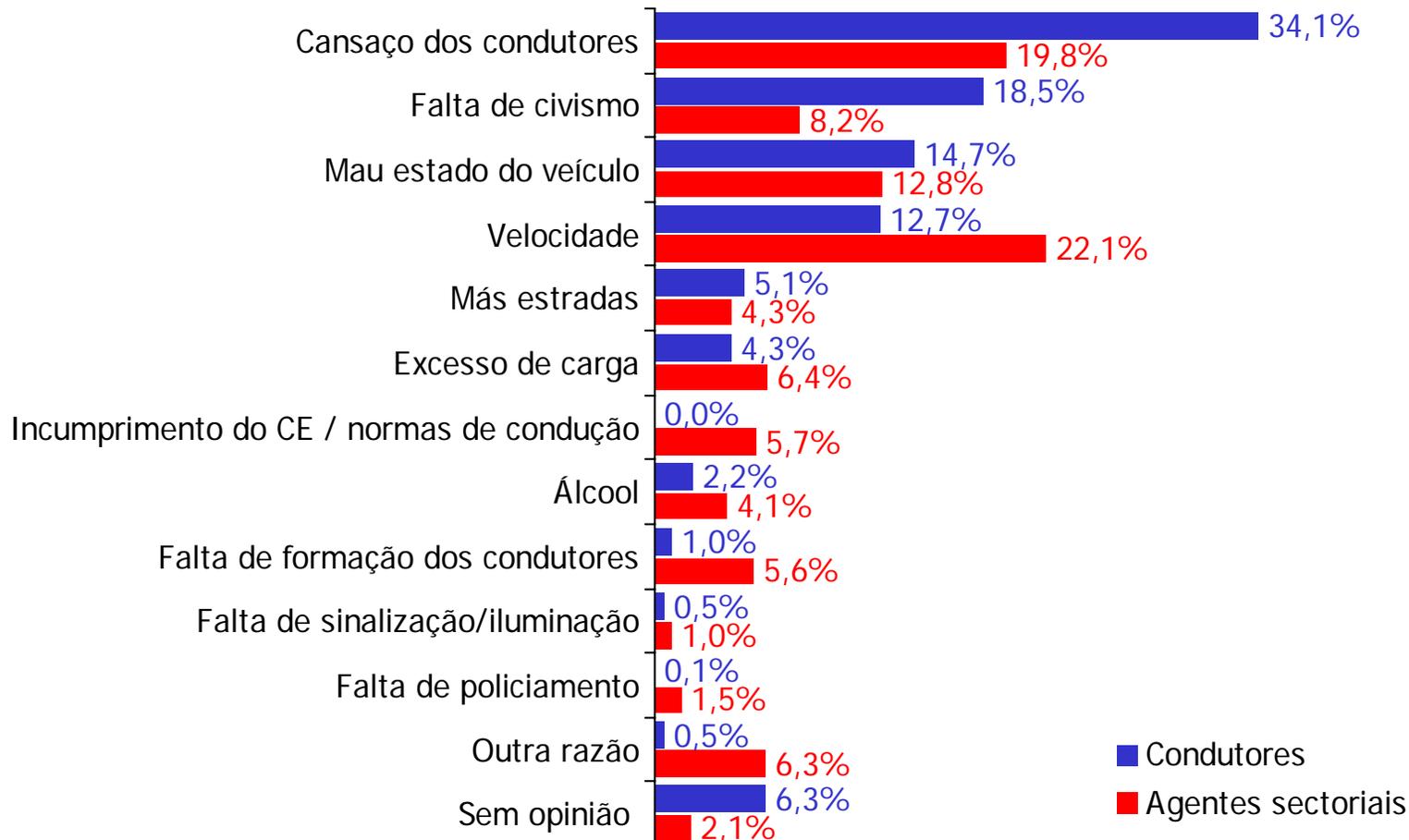
II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – II. Causas de sinistralidade

IV. Principais Causas de Sinistralidade – Acidentes com Veículos Pesados

Portugal é também um dos países europeus em que há mais acidentes com veículos pesados.

Na sua opinião qual é a principal causa de termos tantos acidentes com veículos pesados?

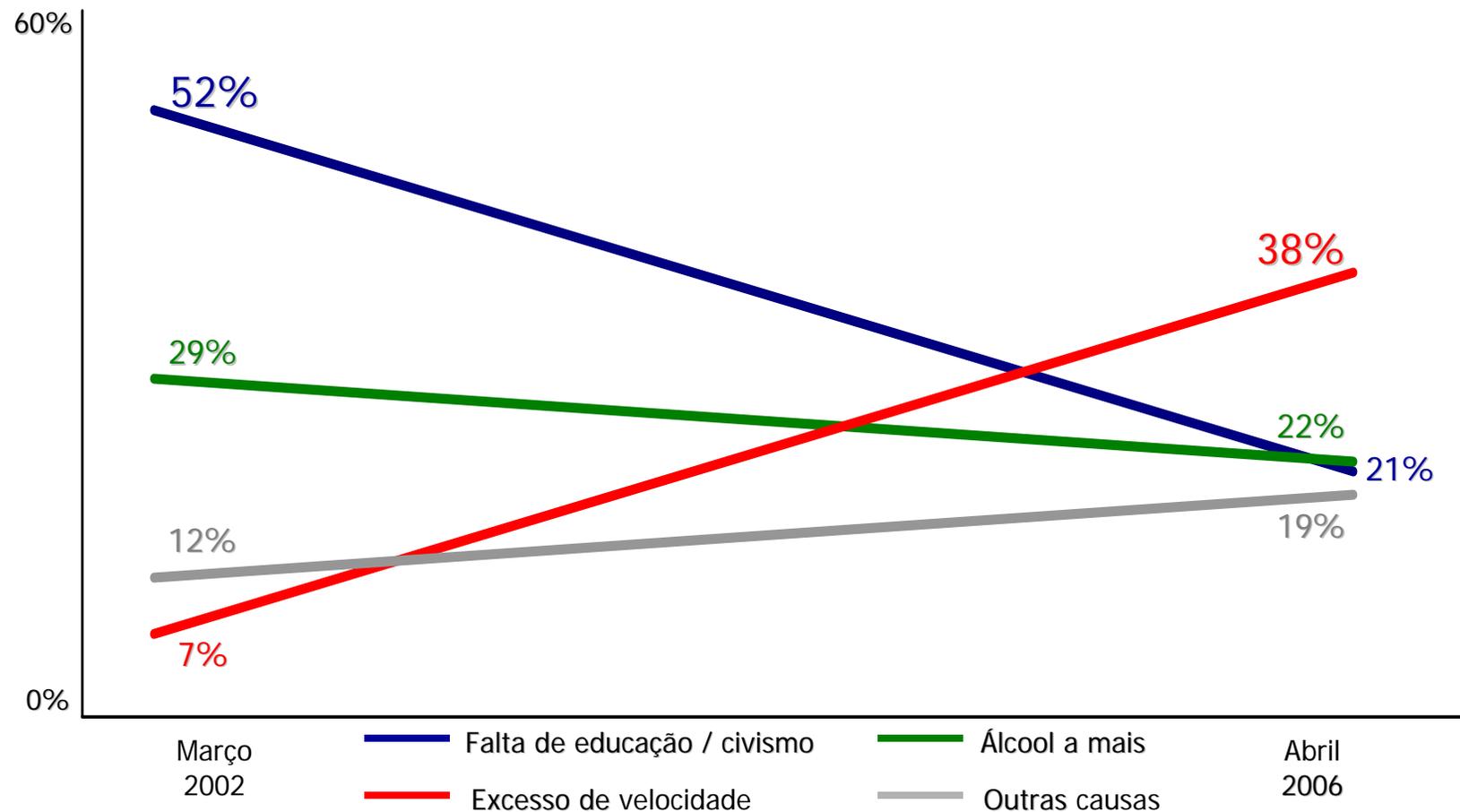




II. DIAGNÓSTICO

III. Estudos de opinião sobre a situação actual – II. Causas de sinistralidade

V. Opinião sobre as principais causas de sinistralidade rodoviária - Condutores (respostas espontâneas)



II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



III. Estudos de opinião sobre a situação actual

Conclusões

Em termos globais os condutores consideram que a conservação das estradas e a sua sinalização são bastante deficitárias em Portugal.

Pelo contrário, os agentes sectoriais avaliam de forma ligeiramente positiva a situação existente. No entanto, mesmo os agentes sectoriais são muito críticos sobre o estado das estradas e da sua sinalização no que respeita às estradas nacionais, municipais e dentro das localidades.

A boa apreciação que é feita às auto-estradas, aos itinerários principais e, mesmo, aos itinerários complementares, conjugado com a execução do PNR (vide informação da EP), pode ser uma explicação válida para a diminuição da sinistralidade verificada nos últimos anos.

Quanto aos Centros de Inspeção Periódica de Veículos, tanto os condutores como os agentes sectoriais fazem uma apreciação positiva.

A qualidade do ensino nas Escolas de Condução é ligeiramente melhor avaliada pelos condutores do que pelos agentes sectoriais e, na sua globalidade, é avaliada de forma negativa, pois o refúgio na categoria “assim-assim” é, em Portugal, normalmente utilizado para evitar a pronúncia pela negativa.

No que se refere aos exames de código e de condução, a resposta dos dois tipos de inquiridos são coincidentes. Ambos avaliam positivamente o actual exame de código, mas já não revelam a mesma tendência quanto ao exame de condução, que divide a meio as opiniões. Cerca de metade dos inquiridos consideram que deve haver alterações ao exame de condução existente.

A avaliação dos Serviços de Apoio às Vítimas revela que os dois grupos efectuem uma avaliação mais positiva do que negativa, mas no caso dos agentes sectoriais essa avaliação é mesmo extremamente positiva.

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



III. Estudos de opinião sobre a situação actual

Conclusões (cont.)

Finalmente, a percepção dos inquiridos sobre as causas da sinistralidade revela padrões relativamente idênticos, mas com alguns matizes.

Para os condutores, a velocidade excessiva e a falta de civismo destacam-se nas causas de sinistralidade, surgindo num grau muito inferior o álcool e a inabilidade dos condutores, enquanto os agentes sectoriais, apontando também em primeiro lugar a velocidade e a falta de civismo, conferem-lhes, no entanto, um peso menor. Para além destas duas causas, surgem aqui com pesos bastante próximos o desrespeito pelo Código da Estrada, o comportamento dos condutores, o álcool e as condições da infra-estrutura.

Estas diferenças de percepção revelam uma maior complexidade na análise da sinistralidade por parte dos agentes sectoriais, o que é perfeitamente normal, dada a maior proximidade com este problema.

Nos três casos particulares (peões, duas rodas e pesados) colocados aos dois grupos o padrão das causas apontadas continua, também, a ser diferente.

Em relação aos peões, os condutores acentuam muito mais a falta de civismo, enquanto que os agentes sectoriais não só colocam a velocidade dos veículos ao mesmo nível da falta de civismo dos condutores e dos peões, como desagregam mais as causas possíveis de atropelamento.

Na sinistralidade envolvendo veículos de duas rodas é de salientar o peso que os agentes sectoriais atribuem ao "incumprimento do código" e à "deficiente formação" dos condutores desses veículos, pelas pistas que podem abrir para futura intervenção sobre este grupo que, como sabemos pela sua sinistralidade, tem de continuar a ser prioritário.

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



III. Estudos de opinião sobre a situação actual

Conclusões (cont.)

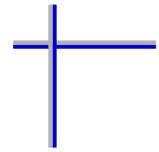
Quanto aos pesados, enquanto que os condutores valorizam extraordinariamente o cansaço dos profissionais como causa de sinistralidade, os agentes sectoriais destacam os problemas da velocidade e ainda o excesso de carga, o incumprimento do Código da Estrada e a falta de formação destes profissionais.

Em síntese, os dados apresentados revelam a necessidade de conceder particular atenção à infraestrutura, no que respeita às estradas nacionais, municipais e arruamentos (localidade), de fazer alterações significativas no ensino e nos exames de condução e de melhorar (pelo menos ao nível da comunicação...) a qualidade do socorro às vítimas.

Quanto às causas da sinistralidade, os resultados confirmam, em geral, a ideia de estudos anteriores sobre as principais causas, tendo vindo a aumentar a importância atribuída ao excesso da velocidade, sobretudo “à custa” da categoria genérica referente à falta de educação e de civismo.

Esta constatação parece querer mostrar que os portugueses já interiorizaram a necessidade de combater a velocidade excessiva e também já assimilaram que a causalidade dos acidentes rodoviários é muito complexa e não pode ser reduzida a respostas vagas e desculpabilizantes como a “falta de civismo” ou a “inabilidade”.

Por outro lado, o ênfase que os agentes sectoriais colocam na necessidade de melhorar a formação dos condutores de veículos de duas rodas e dos profissionais que conduzem pesados, é interessante considerando as futuras medidas a implementar junto destes dois grupos de “risco acrescido”.

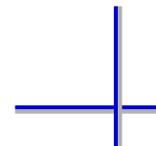


II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)



Ministério da Administração Interna





II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

Introdução

O PNPR foi objecto de dois tipos de análise. Uma primeira dirigida aos aspectos de concepção, estrutura e coerência interna do documento, por forma a avaliar a sua consistência como Plano e, considerando os objectivos definidos, para avaliar o seu desempenho.

Quanto às acções que foram previstas para o período de 2003 a 2005, e que constam do Anexo I ao PNPR, procurámos fazer, junto das entidades oficiais envolvidas no Plano, o levantamento exaustivo do que foi executado.

Para além das medidas elencadas no referido Anexo I, há um conjunto de acções que, embora não tendo sido planificadas, se enquadram na filosofia e propósitos do PNPR.

Procurámos identificar este conjunto de medidas genéricas desenvolvidas no horizonte temporal 2003 a 2007 e proceder ao seu enquadramento nas três áreas estruturais do PNPR.

Esta componente do trabalho foi realizada com recurso a entidades oficiais e à análise documental, nomeadamente no que se refere às medidas legislativas já aprovadas ou em curso.

Ao mesmo tempo procurámos conhecer, através de inquéritos junto de diferentes estratos (especialistas, agentes sectoriais e população em geral (condutores), a sua opinião sobre o PNPR, no que respeita a expectativas, grau de cumprimento, percepção da sua contribuição para a diminuição da sinistralidade.

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

I – Análise documental

São inúmeras as definições de PLANO. Partindo de uma das definições mais correntes (dicionário Porto Editora) **“Plano é um projecto elaborado com um objectivo específico e em que se estabelecem as várias etapas para o atingir”**.

Aplicando esta definição simplificada de PLANO ao PNPR constatamos que a primeira parte da definição está contemplada no PLANO em termos de GRANDES OBJECTIVOS: o principal consiste em diminuir em 50% o número de mortos e feridos graves até 2010, tendo como referência a média da sinistralidade dos anos de 1998 a 2000. Contudo, a declinação dos objectivos específicos e, muito particularmente, a definição das etapas para atingir esses objectivos específicos, constitui uma debilidade do documento de base do actual PNPR.

De facto, o PLANO enuncia e quantifica os objectivos centrais atrás referidos, traça alguns objectivos parcelares, identifica alguns segmentos críticos, elabora um vasto conjunto de medidas a implementar, mas é **omisso na sua calendarização, alocação de recursos, estrutura de gestão, mecanismos de monitorização e metas anuais**.

Vejamos, então, alguns exemplos das debilidades do actual PNPR.

Em primeiro lugar, o PLANO é um documento demasiado extenso. É constituído por 75 páginas de enquadramento, desdobradas em três áreas estruturais, nove objectivos prioritários e uns quantos requisitos necessários à execução do PLANO.

Integram ainda o PLANO dois anexos: Anexo I – Programa de acções 2003/2005, constituído por 60 páginas e um conjunto de 226 medidas; Anexo II – Programa de Formação Técnica que apenas é enunciado, numa página, mas cujo desenvolvimento não consta do documento.

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

I – Análise documental (cont.)

Uma segunda limitação do documento consiste na sua falta de articulação entre áreas estruturais e objectivos prioritários.

Não é fácil, para não dizer impossível, construir sobre este documento uma matriz coerente entre áreas estruturais e objectivos prioritários – requisito fundamental para qualquer Plano, dada a sobreposição de medidas e de recomendações entre as duas partes que constituem o documento.

A terceira limitação do documento prende-se com a pouca objectividade com que está construído, contrária à própria definição de PLANO, em favor de uma linguagem predominantemente normativa e voluntarista, de que se citam apenas algumas ilustrações (sublinhados nossos):

“O país deve estar dotado de uma rede de ambulâncias de tipo ABSC que garanta o suporte básico de vida aos sinistrados, idealmente em 8 minutos e, em 95% dos casos em menos de 15 minutos” Pag.70

“Conseguir a utilização regular de material retro reflector por parte de cerca de 50% dos peões, sempre que circulem à noite fora das localidades” Pag. 53

“Previsão de incentivos aos condutores de pesados sem acidentes e sem infracções graves, bem como de medidas de reeducação para os envolvidos na prática de determinadas infracções” Pag.60

II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2005)

I – Análise documental (cont.)

“Fomentar o envolvimento das Autarquias em iniciativas no âmbito da educação rodoviária infantil e juvenil.

Dinamizar a criação e instalação de Escolas de Trânsito” Pag.3 Anexo I

Com esta formulação, é compreensivelmente difícil estabelecer metas, orçamentar e controlar projectos. Apenas como exemplo podemos analisar a criação de Escolas de Trânsito, cuja incumbência foi atribuída aos Municípios.

Com a criação desse equipamento foram definidas as competências, os programas pedagógicos, as responsabilidades directivas, a calendarização de acções, as medidas de avaliação?

Sabe-se hoje, a nível do Plano, os resultados, quantitativos e qualitativos dessas acções? Pode-se fazer uma análise Custo / Benefício sobre o investimento efectuado?

Este pequeno exercício poderia ser repetido, mesmo nos casos em que existam elementos quantificáveis, para todas as acções vertidas no Plano.

Outro conjunto de debilidades do PNPR prende-se com a indefinição do enquadramento estrutural destinado à monitorização e controlo do Plano. Assim, nem foi definido um organismo responsável por essas tarefas, nem foram atribuídas responsabilidades específicas, ao nível do Plano pela realização dos 226 conjuntos de tarefas constantes do Anexo I.



II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

II – Avaliação do Cumprimento das Acções Previstas (ANEXO I: 2003/2005)

Perante o cenário conceptual analisado, efectuámos, nos quadros seguintes, uma inventariação exaustiva do conjunto de acções em que foi possível reunir, através da DGV, PSP, GNR-BT, EP e INEM (ver Anexo), informação sobre o grau de execução do PNPR.

Esta informação é apresentada, sequencialmente, de três formas diversas: primeiro por áreas de intervenção do Anexo I, depois seguindo os nove objectivos do PNPR e, finalmente, a mesma informação é apresentada pelas três áreas estruturais do PNPR.

Dado que no Anexo I não são explicitadas quaisquer acções legislativas em concreto, optou-se por apenas referir as mudanças legislativas ocorridas entre 2003 e 2005 no âmbito da terceira área estrutural do PNPR, que é referente ao seu enquadramento legal.



II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

II – Avaliação do Cumprimento das Acções Previstas (ANEXO I: 2003/2005) (cont.)

ÁREAS DE INTERVENÇÃO COM ACÇÕES REALIZADAS NO QUADRO DO PNPR (2003/2005)		- 1 -
Áreas de Intervenção	Acções	
Escolas de trânsito em 11 autarquias (colaboração DGV e PSP)	Dados disponíveis para cinco escolas: período 2002 a 2007 (c/prev.), 2.485 acções, para 20.530 alunos, com a duração de 3.685,5 horas.	
Cintos e sistemas de retenção de crianças	Campanhas: APSI (não avaliado), PRP, Estudos	
Materiais didácticos do pré-escolar e 1º ciclo (cintos, src, peões, ciclistas e visibilidade)	Fichas temáticas no site da DGV (nº de visitas não contabilizado); Brochuras PRP (1.830.000 em 3 anos); Concursos PRP	
Acções destinadas a profissionais de saúde	2 acções de formação PRP; Acções de formação para os condutores das VMER e Ambulâncias que iniciaram funções desde 2003 (15+29) INEM	
Conteúdos para a formação de condutores (todos os objectivos prioritários)	Legislação; Internet; Apoio multimédia aos instrutores DGV	
Formação de candidatos a condutores (não foi encontrada nenhuma correspondência com os objectivos, ainda que possa ser inserida em vários)	Actualização de conteúdos DGV	
Avaliação de candidatos a condutores	Novas propostas de conteúdos e modo de avaliação	
Maior segurança para os peões	Acções de reeducação PRP	
Álcool na condução	Campanha "Cool" da ANEBE; site DGV	
Visibilidade	Distribuição de materiais reflectores ANECRA; Folhetos ANECRA; Luzes e rastreio dos condutores ANECRA	



II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

II – Avaliação do Cumprimento das Acções Previstas (ANEXO I: 2003/2005) (cont.)

ÁREAS DE INTERVENÇÃO COM ACÇÕES REALIZADAS NO QUADRO DO PNPR (2003/2006) - 2 -	
Áreas de Intervenção	Acções
Fadiga e sonolência	Site DGV; Folhetos
Telemóveis (não foi encontrada nenhuma correspondência com os objectivos, ainda que possa ser inserida em vários)	Site DGV
Pesados	Campanha ANTRAM; Concurso condutores ANTRAM
Auditoria de Segurança Rodoviária	Seminário PRP; Regulamentação e manual para auditores CSOP
Inspeção de conservação à estrada	IP's concluída, restante em curso EP
Hierarquização viária das redes: sistema de numeração e equipamentos	Execução parcial EP
Aplicação de limites locais de velocidade: critérios e manual	Em curso EP / LNEC
Normas técnicas para concepção e traçado de vias	Manual PRP; Formação PRP (não avaliado)
Travessias urbanas	Definição em curso EP/FCTUC; ZAA PSP
Zonas de Acumulação de Acidentes	Em curso LNEC (20%, previsto finalizar em 7/7/07)

II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

II – Avaliação do Cumprimento das Acções Previstas (ANEXO I: 2003/2005) (cont.)

ÁREAS DE INTERVENÇÃO COM ACÇÕES REALIZADAS NO QUADRO DO PNPR (2003/2006) - 3 -	
Áreas de Intervenção	Acções
Traçado vias interurbanas	Normas em curso LNEC
Mitigação do risco fora das localidades	Saias metálicas em 65% das semi-flexíveis EP
Correcção de infra-estruturas	Em curso EP / LNEC
Sistema automático de detecção de velocidade	Em curso DGV
Reforço de meios de controlo de velocidade	10 radares e respectivos automóveis; definição de localização; transformação dos radares em digitais DGV
Fiscalização dos condutores em locais de travessia de peões	Definição de localização CT; fiscalização intensiva CT / PSP / GNR
Fiscalização selectiva	Peões, 2 rodas, velocidade, álcool, cintos, src, cartas de condução, pesados CT/ PSP / GNR



II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2005)

II – Avaliação pelos 9 objectivos do PNPR (ANEXO I:2003/2005)

ACÇÕES DESENVOLVIDAS (2003/2005) SEGUNDO OS OBJECTIVOS	
Velocidade	Escolas de trânsito; Campanha cintos PRP; Formação e avaliação de condutores DGV; Acções de reeducação PRP; Detecção automática de velocidade DGV; Fiscalização selectiva CT / PSP / GNR
Peões	Escolas de trânsito; Materiais didácticos DGV e PRP; Formação e avaliação de condutores DGV; Campanha PRP; Campanha ANTRAL; Campanha ANECRA; Fiscalização selectiva CT / PSP / GNR
Duas rodas	Escolas de trânsito; Formação; Formação e avaliação de condutores DGV; Fiscalização selectiva CT / PSP / GNR
Álcool e drogas	Formação e avaliação de condutores DGV; Acções de reeducação PRP; Campanha "Cool" ANEBE; Site DGV; Fiscalização selectiva CT / PSP / GNR
Fadiga	Folhetos e site DGV; Fiscalização selectiva CT / PSP / GNR
Dispositivos de segurança	Campanha SRC APSI; Campanha cintos PRP; Formação e avaliação de condutores DGV; Campanha ANECRA (faróis / rastreio oftalmológico); Fiscalização selectiva CT / PSP / GNR
Pesados	Formação e avaliação de condutores DGV; Campanha ANTRAM; Concurso condutores ANTRAM; Fiscalização selectiva CT / PSP / GNR
Infra-estrutura	Escolas de trânsito; Formação e avaliação de condutores DGV; Seminário Auditoria PRP; Manual CSOP; Inspeções às IP's EP; Hierarquização da rede viária EP; Correção de infra-estruturas EP; Limites locais de velocidade EP / LNEC; Normas para traçado das vias PRP; Travessias urbanas EP / FCTUC; ZAA's CT / PSP, LNEC; Traçado vias inter-urbanas LNEC; Mitigação de risco EP; Saias metálicas EP
Socorro às vítimas	Acções de formação para os condutores das VMER e Ambulâncias que iniciaram funções desde 2003 (15+29) INEM; Formação saúde PRP; Formação e avaliação de condutores DGV



II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

II – Avaliação pelas 3 Áreas estruturais do PNPR (ANEXO I: 2003/2005)

ACÇÕES DESENVOLVIDAS (2003/2005) SEGUNDO AS ÁREAS ESTRUTURAIS	
Educação	Escolas de trânsito Campanha SRC APSI Campanha cintos e SRC PRP; Materiais didácticos DGV e PRP Formação de condutores INEM Formação saúde PRP Formação e avaliação de condutores DGV Acções de reeducação PRP Campanha peões PRP Campanha peões ANTRAL Campanha "Cool" ANEBE Site DGV; Telemóveis Campanha ANTRAM Concurso condutores ANTRAM

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

II – Avaliação pelas 3 Áreas estruturais do PNPR (ANEXO I: 2003/2005)

ACÇÕES DESENVOLVIDAS (2003/2005) SEGUNDO AS ÁREAS ESTRUTURAIS	
Ambiente rodoviário seguro	Seminário Auditoria PRP Manual CSOP Inspeção aos IP's EP Hierarquização de redes viárias EP Limites locais de velocidade EP / LNEC Normas para traçado de vias PRP Travessias urbanas EP / FCTUC; ZAA's CT / PSP / LNEC Traçado vias interurbanas LNEC Correcção de infra-estruturas EP / LNEC Mitigação do risco EP Saias metálicas EP Detecção automática de velocidade DGV Reforço dos meios de controlo da velocidade DGV Fiscalizações selectivas CT / PSP / GNR

II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2005)

II – Avaliação pelas 3 Áreas estruturais do PNPR (ANEXO I: 2003/2005)

ACÇÕES DESENVOLVIDAS (2003/2005) SEGUNDO AS ÁREAS ESTRUTURAIS

Quadro legal	<p>Alteração do Código da Estrada (DL 44/2005)</p> <p>Regulamento das provas de exame (Port. 536/2005)</p> <p>Criação do registo de propriedade de ciclomotores e motociclos até 50cc. (DL 44/2005, interpretado pelo DL 74-A/2005)</p> <p>Criação do Documento Único Automóvel (DL 178-a/2005)</p> <p>Visibilidade e sistemas de retenção (Portaria 311-A/2005)</p> <p>Regulamento de habilitação legal para a condução (Port. 536/2005)</p>
---------------------	---

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

III – Avaliação de acções genéricas

ÁREAS ESTRUTURAIS E ACÇÕES GENÉRICAS	
Educação	<p>Aprovação de doze acções destinadas a crianças e a jovens (Concurso Segurança Rodoviária), no montante total de cerca de um milhão de euros.</p> <p>Campanhas autónomas da sociedade civil sobre prevenção rodoviária.</p> <p>Campanhas de iniciativa privada, apoiadas pelo MAI sobre prevenção rodoviária, entre as quais se destaca a “campanha do avião”.</p> <p>Acções desenvolvidas pelos Governos Cívicos dos 18 Distritos do Continente: escolas, públicos específicos e público em geral.</p>

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

III – Avaliação de acções genéricas

ÁREAS ESTRUTURAIS E ACÇÕES GENÉRICAS	
Ambiente rodoviário seguro	<p>Continuação das acções (já referenciadas no anexo I) relativas às zonas de acumulação de acidentes (ZAA), à auditoria das vias e à construção, manutenção e sinalética das vias (2006/2007).</p> <p>Continuação de acções de fiscalização selectiva (já referenciadas no ANEXO I): sistemas de retenção, capacetes nas 2 rodas, velocidade, álcool e substâncias psicotrópicas, tacógrafos, excesso de carga, condução sem habilitação, protecção de peões (2006/2007).</p> <p>Acções desenvolvidas pelos Governos Civis dos 18 Distritos do Continente: reforço da fiscalização das forças de segurança, em épocas especiais e períodos determinados pelo aumento pontual de acidentes.</p>

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

III – Avaliação de acções genéricas

ÁREAS ESTRUTURAIS E ACÇÕES GENÁRICAS	
Quadro legal	<p>Regime jurídico do ensino da condução (Proposta legislativa em Dezembro de 2006).</p> <p>Transporte colectivo de crianças e jovens (Leis 13 e 17A de 2006).</p> <p>Regime jurídico das inspecções de veículos (Projecto de DL para alterar o DL 258/2003).</p> <p>Regulamentação do consumo de álcool e drogas na condução (Lei já aprovada na generalidade em 2006).</p> <p>Homologação de sistemas de retenção nos automóveis (DL 190/2006 que altera o DL 225/2001).</p> <p>Várias medidas de simplificação administrativa (SIMPLEX – 2006/2007).</p> <p>Medidas legislativas no âmbito do PRACE, com destaque para a criação da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária (ANSR – DL 77/2007).</p>

Vigilância electrónica (Lei 51/2006).

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

III – Avaliação de acções genéricas

ÁREAS ESTRUTURAIS E ACÇÕES GENÁRICAS (cont.)	
Quadro legal	<p>Vigilância electrónica (Lei 51/2006).</p> <p>Abate de veículos (RCM 104/2006).</p> <p>Regime de seguros (transposição em 2006 da Directiva 2005/14/CE).</p> <p>Segurança nos Táxis (DL 184/2006)</p> <p>Transgressões nas portagens (Lei 25/2006)</p> <p>Alterações do Regulamento de Autorizações Especiais de Trânsito (em curso para aprovação).</p>



II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise do PNPR e do seu grau de execução (2003-2007)

Conclusões

Como é fácil constatar, a lista de acções previstas no Plano é largamente superior ao executado. O grau de execução é muito baixo e muito irregular, dado as acentuadas diferenças de contribuição das várias entidades envolvidas na execução do Plano. No entanto, esta leitura não pode obter uma confirmação totalmente objectiva, uma vez que, como já referimos, o PNPR não quantificou nem calendarizou as acções descritas.

Considerando que o horizonte das acções previstas no Anexo I se esgotava em 2005, podemos afirmar que o seu grau de execução é reduzido, com excepção da forte mudança introduzida pela alteração de quadro legal, particularmente por via do Novo Código da Estrada, já que, grosso modo, as melhorias na infra-estrutura obedecem ao um plano específico (PRN 2000).

IV. Análise de acções enquadráveis no PNPR em 2005 e 2006

Conclusões

Como é fácil constatar, a lista de acções previstas no Plano é largamente superior ao executado. O grau de execução é muito baixo e muito irregular, dado as acentuadas diferenças de contribuição das várias entidades envolvidas na execução do Plano. No entanto, esta leitura não pode obter uma confirmação totalmente objectiva, uma vez que, como já referimos, o PNPR não quantificou nem calendarizou as acções descritas.

Considerando que o horizonte das acções previstas no Anexo I se esgotava em 2005, podemos afirmar que o seu grau de execução é reduzido, com excepção da forte mudança introduzida pela alteração de quadro legal, particularmente por via do Novo Código da Estrada, já que, grosso modo, as melhorias na infra-estrutura obedecem ao um plano específico (PRN 2000).

No entanto, para além das medidas planificadas (ANEXO I), podem ser enquadradas no âmbito do PNPR um largo conjunto de medidas, principalmente legislativas, desde 2005 a 2007 (algumas em curso), que respeitam ao ensino e exames de condução, aos sistemas de retenção e de visibilidade de peões e velocípedes, à inspecção técnica de veículos, à elaboração de base de dados e simplificação administrativa e ao controlo da condução sob o efeito de álcool e de substâncias psicotrópicas.

Acresce a estas iniciativas legislativas um vasto conjunto de acções conduzidas durante 2005 e 2006 que, não constando do ANEXO I, podem ser integradas no âmbito alargado dos objectivos do PNPR, tais como as que têm vindo a ser desenvolvidas pelos Governos Cívicos, seja através de acções programadas, seja de intervenções pontuais em resposta a aumentos ocasionais de sinistralidade no respectivo Distrito.



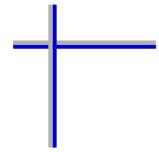
II. DIAGNÓSTICO

IV. Análise de acções enquadráveis no PNPR em 2005 e 2006

Conclusões (cont.)

Devem também referir-se as campanhas de comunicação da PRP, as do MAI, em parceria, e algumas campanhas diversas de entidades da sociedade civil.

Em síntese, pode concluir-se que, embora sem programação prévia e formalmente integrada no PNPR, foram realizadas variadas acções, algumas das quais têm um potencial estruturante que deve ser aqui realçado.

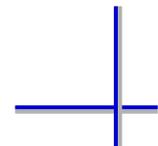


II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores



Ministério da Administração Interna



II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

Introdução

Na avaliação de qualquer Plano, não nos podemos restringir à sua avaliação objectiva. De facto, pela simples razão de existir um Plano é desencadeador de mecanismos cognitivos que ultrapassam em muito a sua execução.

A primeira dessas consequências está relacionada com a consciencialização colectiva que o próprio processo de desenho de um Plano necessariamente acarreta nos actores envolvidos.

A segunda prende-se com a notoriedade da problemática junto de outros segmentos, mesmo que não estejam envolvidos na concepção e execução do Plano.

Neste caso particular é evidente que o PNPR trouxe para o centro da discussão técnica e da opinião pública e publicada a gravidade da sinistralidade rodoviária em Portugal.

Partindo destes pressupostos tornava-se necessário avaliar a opinião, sempre subjectiva, dos agentes do sector e da opinião pública sobre o impacto do PNPR na diminuição da sinistralidade rodoviária.

O resultado destes inquéritos, efectuados a especialistas, agentes do sector e condutores, encontra-se reflectido nos gráficos e tabelas seguintes.

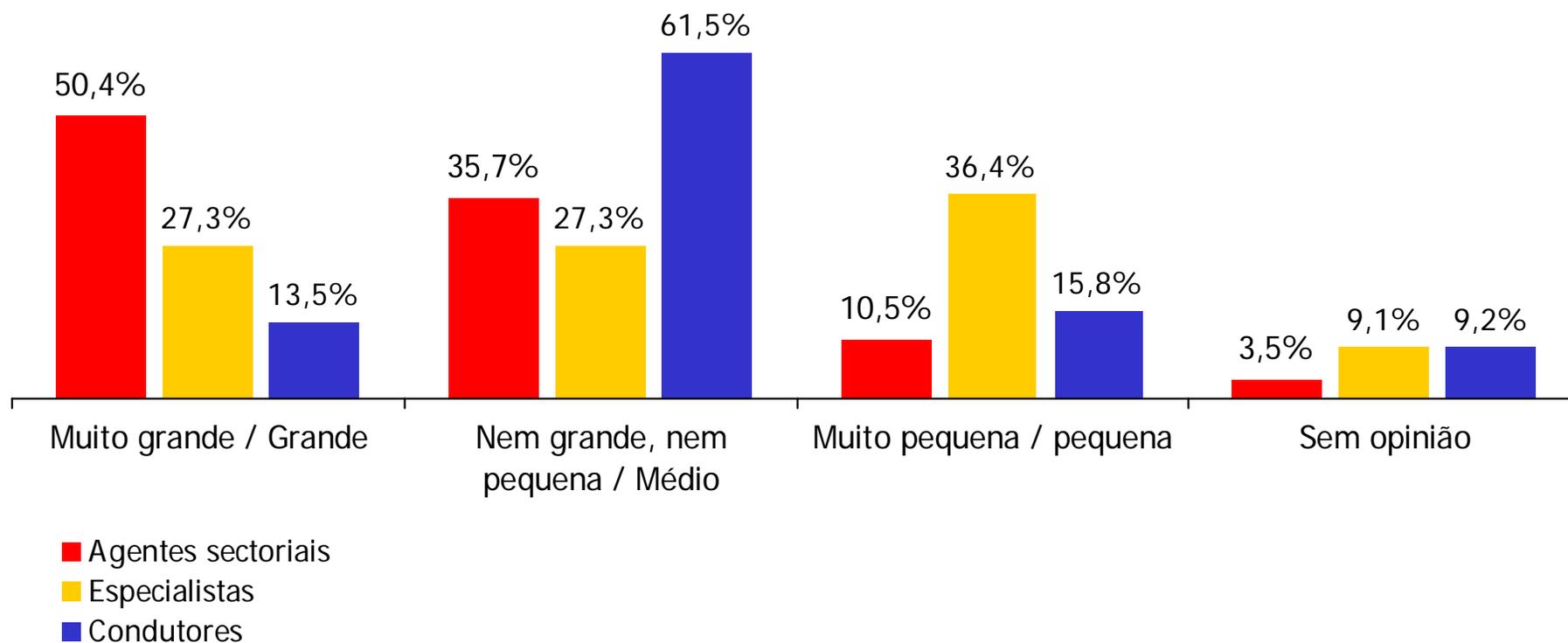
II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

I. Avaliação da Importância do PNPR para a Diminuição da Sinistralidade Rodoviária

As perguntas seguintes são sobre o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária.

P1 – Em sua opinião, como avalia a importância que o actual PNPR teve para a diminuição da sinistralidade em Portugal.





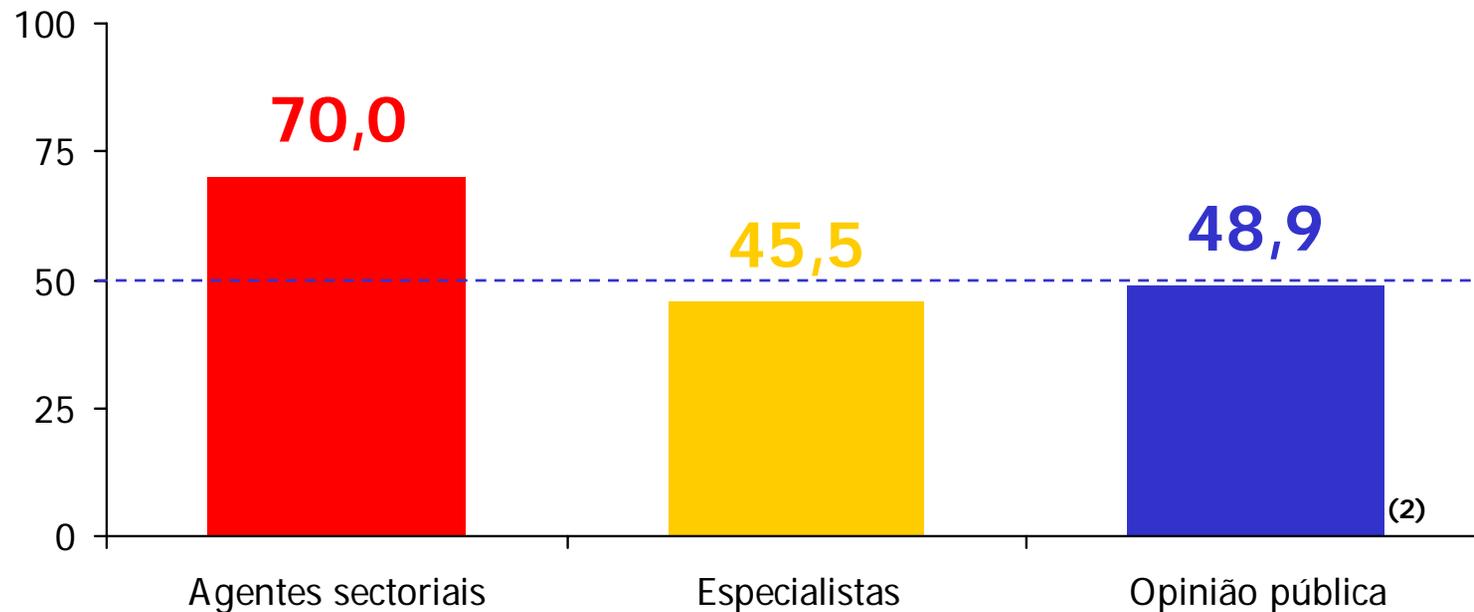
II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

II. Índice de Importância do PNPR para a Diminuição da Sinistralidade Rodoviária (1)

As perguntas seguintes são sobre o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária.

P15 – Em sua opinião, como avalia a importância que o actual PNPR teve para a diminuição da sinistralidade em Portugal



(1) o índice de Importância do PNPR para a Diminuição da Sinistralidade Rodoviária resulta de uma escala onde +100 corresponde a "Muito grande / grande", +50 corresponde a "Nem grande, nem pequena / médio" e a "sem opinião" e, por último, 0 corresponde a "Muito pequena / pequena". Varia entre 0 e +100.

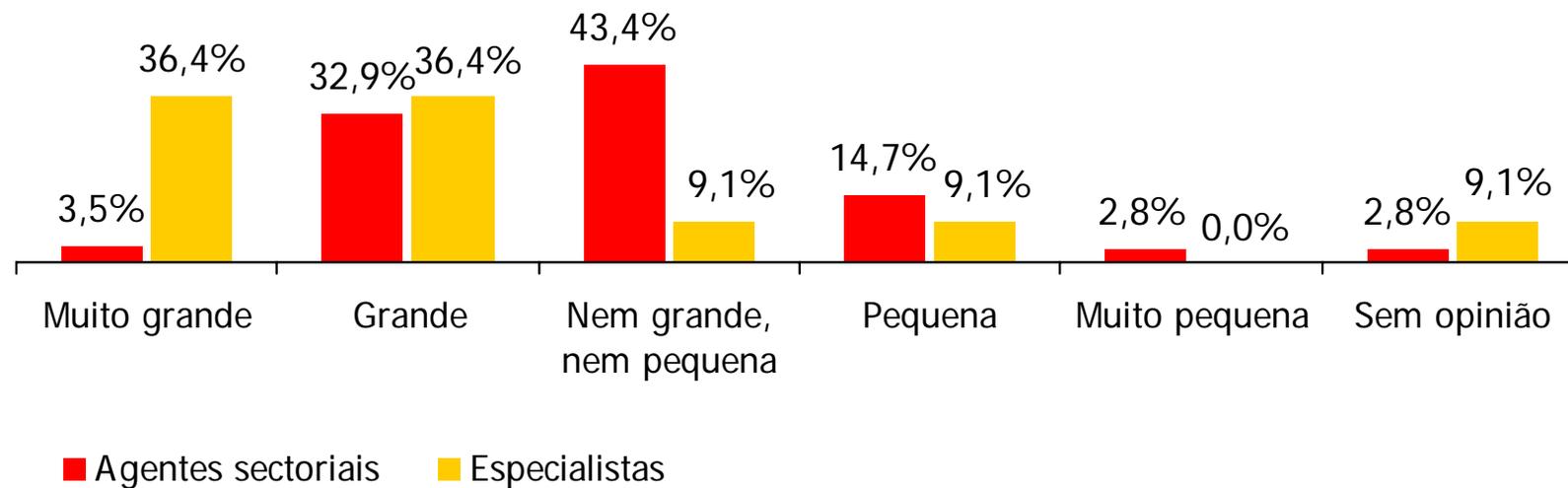


II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

III. Avaliação do Grau de Cumprimento do PNPR

P2 – E como avalia o grau de cumprimento do PNPR, desde a sua apresentação até à presente data?



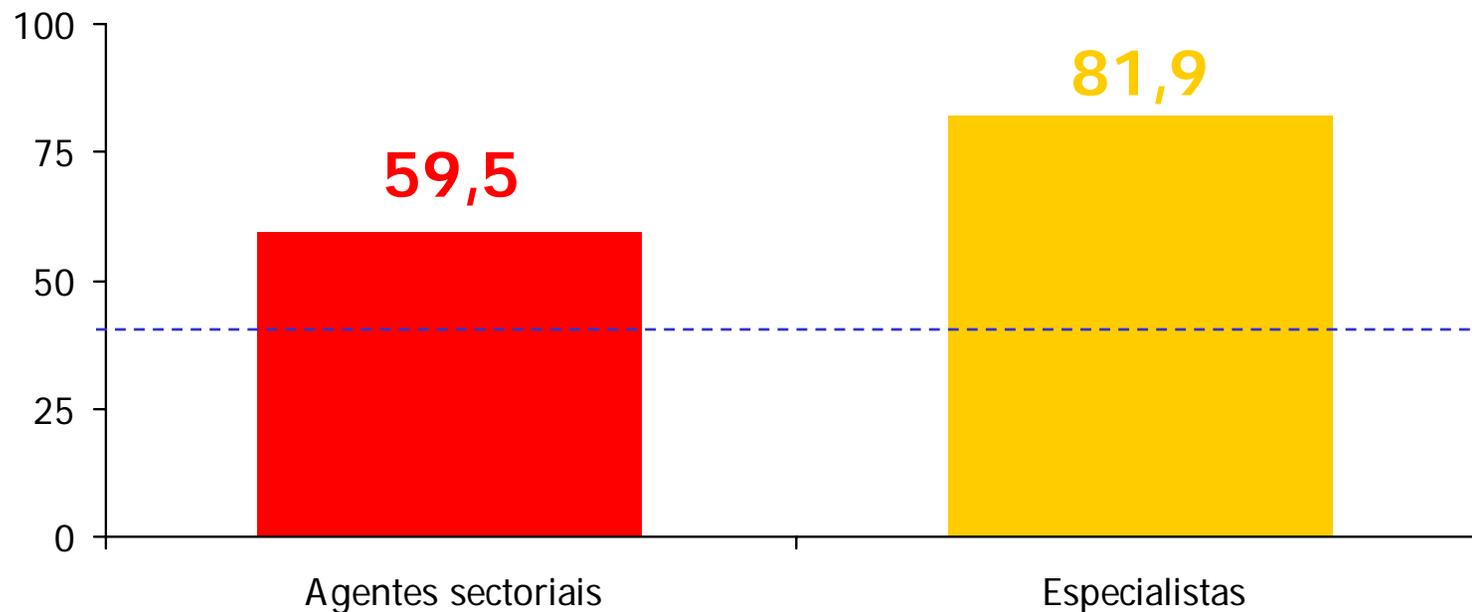


II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

IV. Índice de Avaliação do Grau de Cumprimento do PNPR

P16 – E como avalia o grau de cumprimento do PNPR, desde a sua apresentação até à presente data?



(1) o índice de avaliação do grau de cumprimento do PNPR resulta de uma escala onde +100 corresponde a "Muito grande / grande", +50 corresponde a "Nem grande, nem pequena / médio" e a "sem opinião" e, por último, 0 corresponde a "Muito pequena / pequena". Varia entre 0 e +100.



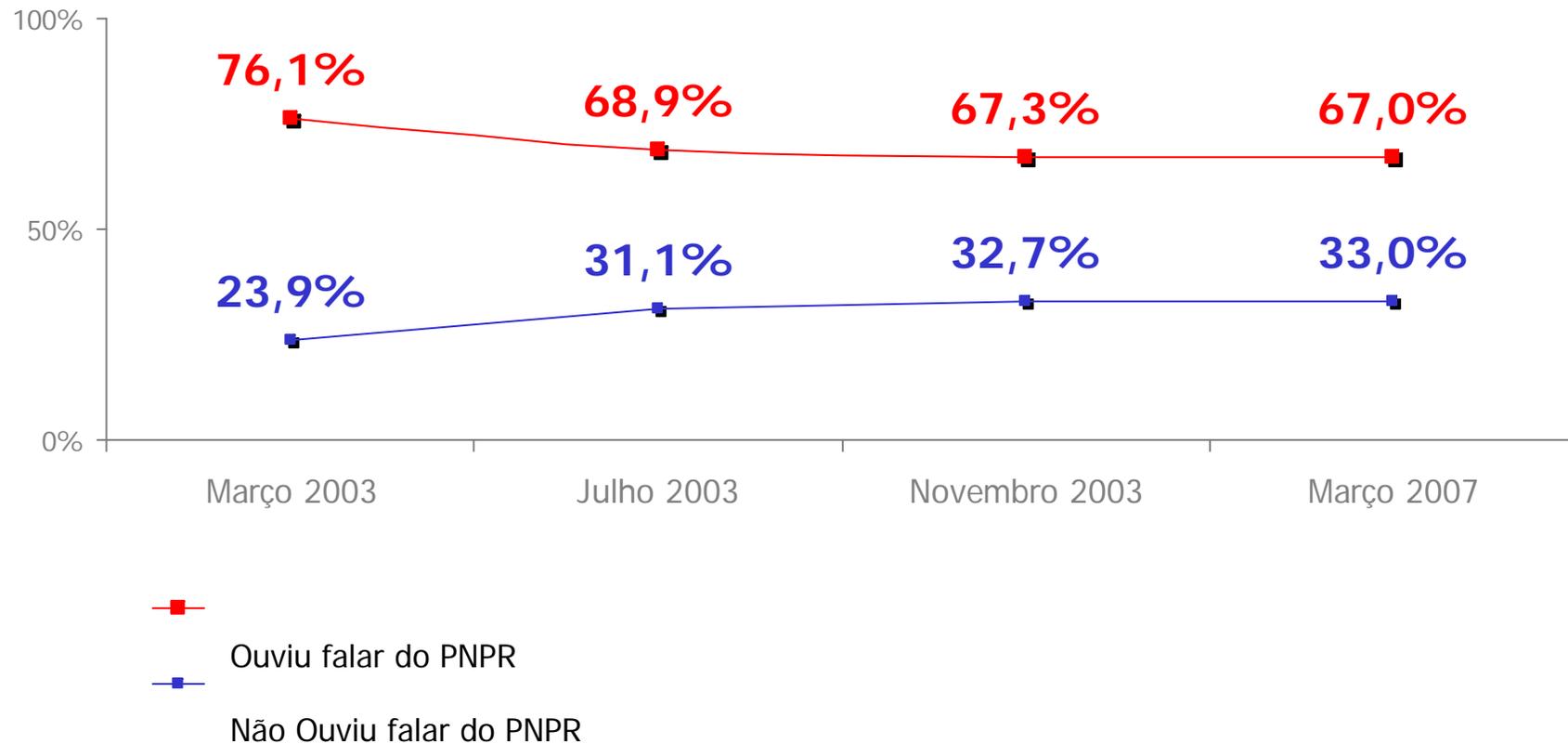
II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

V.I. Notoriedade do PNPR (encartados e não encartados)

Em 2003 foi apresentado o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, que tem por objectivo reduzir, para metade, até ao ano de 2010 o número de mortos e feridos graves nas estradas portuguesas.

P8. Diga-me, ouviu falar deste Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, que foi apresentado em 2003?



II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

V.II. Notoriedade do PNPR (encartados e não encartados)

Em 2003 foi apresentado o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, que tem por objectivo reduzir, para metade, até ao ano de 2010 o número de mortos e feridos graves nas estradas portuguesas.

P8. Diga-me, ouviu falar deste Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, que foi apresentado em 2003?

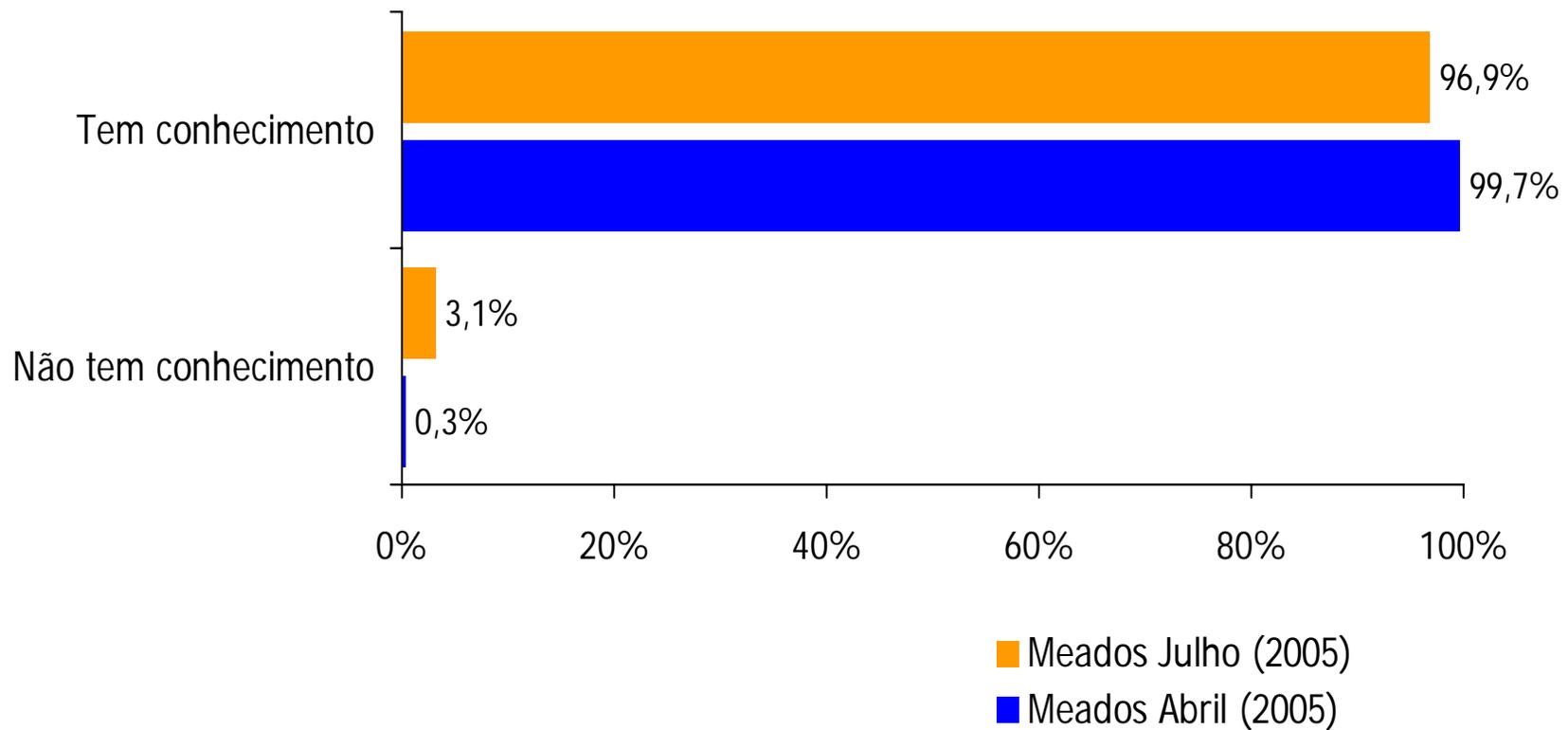
Março 2007 % Horizontais		Ouviu falar do PNPR	Não ouviu falar
Total		67,0	33,0
Condutores	Condutores	72,0	28,0
	Não condutores	58,9	41,1
Sexo	Masculino	74,9	25,1
	Feminino	60,1	39,9
Idade	18-29	57,8	42,2
	30-44	69,7	30,3
	45-59	76,4	23,6
	60 ou mais	61,6	38,4
Instrução	Até completa	63,1	36,9
	Mais que completa	72,9	27,1
Sit. Perante o trabalho	Activo	68,2	31,8
	inactivo	64,6	35,4
Região	Interior	52,1	47,9
	Litoral Norte	68,4	31,6
	Litoral Centro Sul	75,0	25,0
Habitat	Aldeias	67,7	32,3
	Vilas	67,7	32,3
	Cidades	65,8	34,2



II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

VI. Notoriedade do Novo Código da Estrada – Condutores



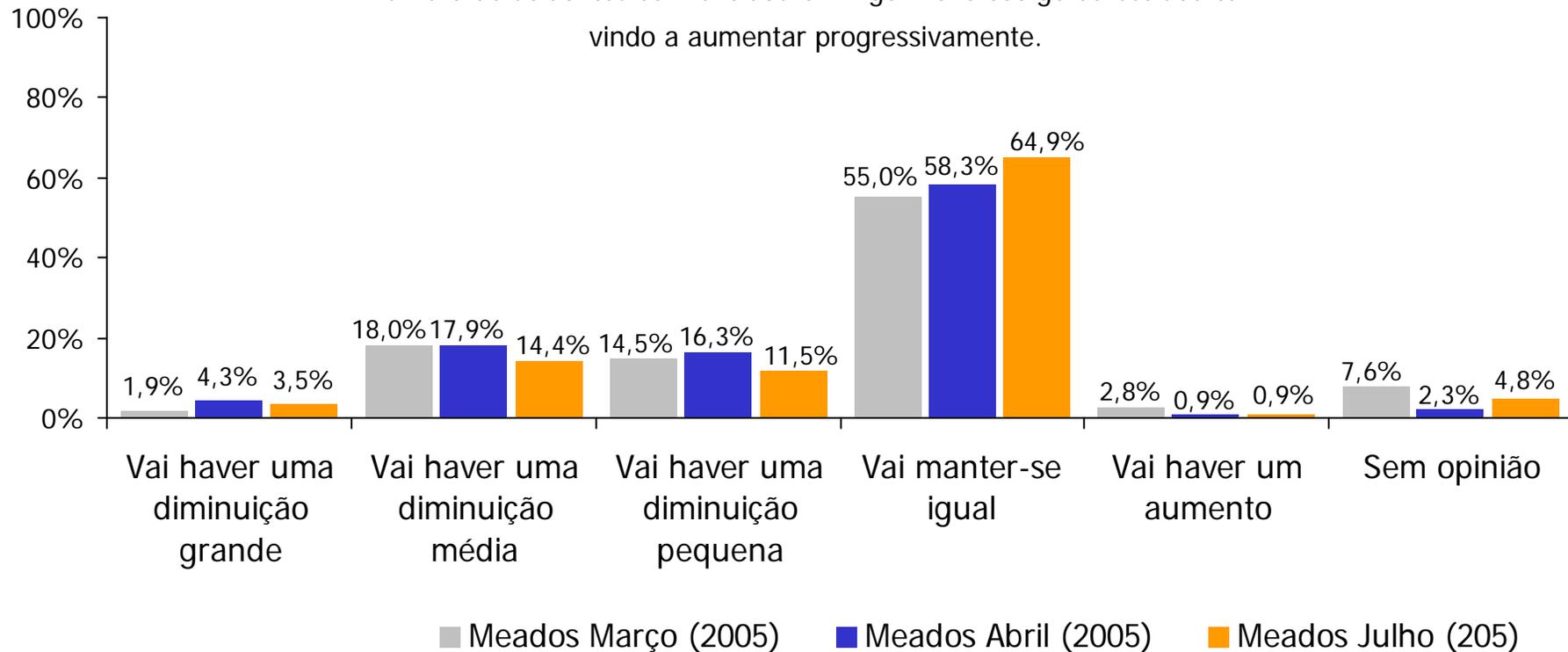


II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

VII. Expectativa de Diminuição dos Acidentes com a introdução do Novo Código da Estrada – Condutores

Desde meados de Março que a expectativa de manutenção do mesmo número de acidentes com entrada em vigor novo código da estrada tem vindo a aumentar progressivamente.





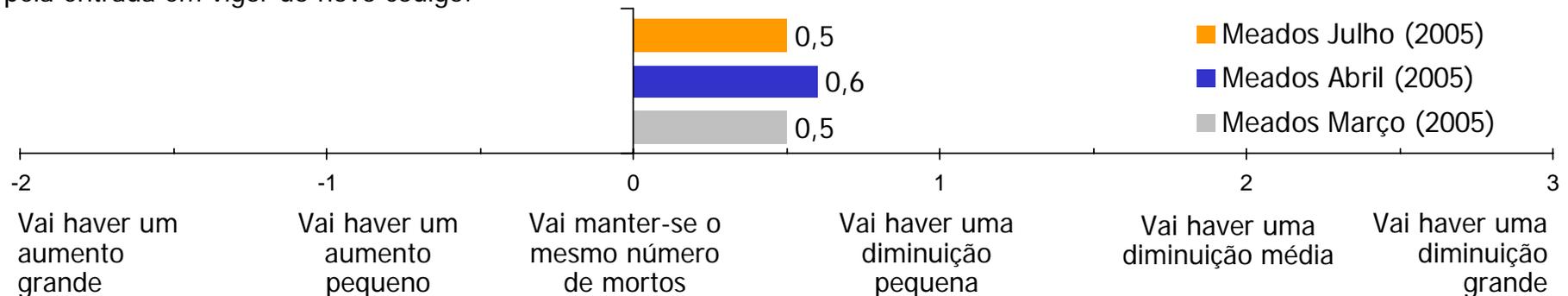
II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

VIII.I. Índice do impacto da entrada em vigor do novo Código da Estrada na Sinistralidade – Condutores

O impacto do novo código da estrada na sinistralidade rodoviária, é aqui resumido num índice que resulta de uma média ponderada de acordo com os “pesos” que constam na escala abaixo.

Nesta escala quanto maior for o valor do índice, maior é a expectativa de diminuição do número de vítimas mortais provocada pela entrada em vigor do novo código.



Variáveis de Segmentação (média)		Meados Março	Meados Abril	Meados Julho
Total		0,5	0,6	0,5
Região	Interior	0,5	0,6	0,6
	Litoral Norte	0,6	0,7	0,4
	Litoral Sul	0,5	0,6	0,5
Habitat	Aldeias	0,4	0,5	0,4
	Vilas	0,5	0,7	0,5
	Cidades	0,6	0,6	0,5

A média de impacto do novo código da estrada sobre a sinistralidade rodoviária não regista evoluções significativas entre todos os períodos de análise (a 95% de probabilidade).



II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

VIII.II. Índice do impacto da entrada em vigor do novo Código da Estrada na Sinistralidade – Condutores

Variáveis de Segmentação (média)		Meados Março	Meados Abril	Meados Julho
Total		0,5	0,6	0,5
Sexo	Masculino	0,5	0,6	0,4
	Feminino	0,5	0,6	0,6
Idade	18 a 29 anos	0,6	0,7	0,7
	30 a 44 anos	0,3	0,6	0,4
	45 a 59 anos	0,6	0,7	0,4
	60 ou mais anos	0,5	0,5	0,4
Escolaridade	- Obrigatória	0,4	0,6	0,2
	+ Obrigatória	0,5	0,7	0,5
Situação perante o trabalho	Activos	0,6	0,7	0,4
	Inactivos	0,4	0,5	0,6
Frequência de condução	7/7	0,6	0,6	0,5
	-7/7	0,4	0,6	0,5

As diferenças mais assinaláveis no estudo de Julho dizem respeito (a 95% de probabilidade) aos mais jovens e aos menos escolarizados: os primeiros acreditam mais que os restantes numa diminuição do número de mortos, verificando-se o inverso com os menos instruídos.



II. DIAGNÓSTICO

V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

IX. Principais Causas para o Grau de Cumprimento do PNPR – Especialistas

P3a. SE RESPONDER “NEM GRANDE NEM PEQUENO” OU “PEQUENO” OU “MUITO PEQUENO” NA PERGUNTA ANTERIOR. Em sua opinião, quais são as principais causas para o grau de cumprimento apontado. Indique, no máximo três causas, por ordem decrescente de importância (utilize o espaço que considerar necessário para uma resposta completa)



(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna

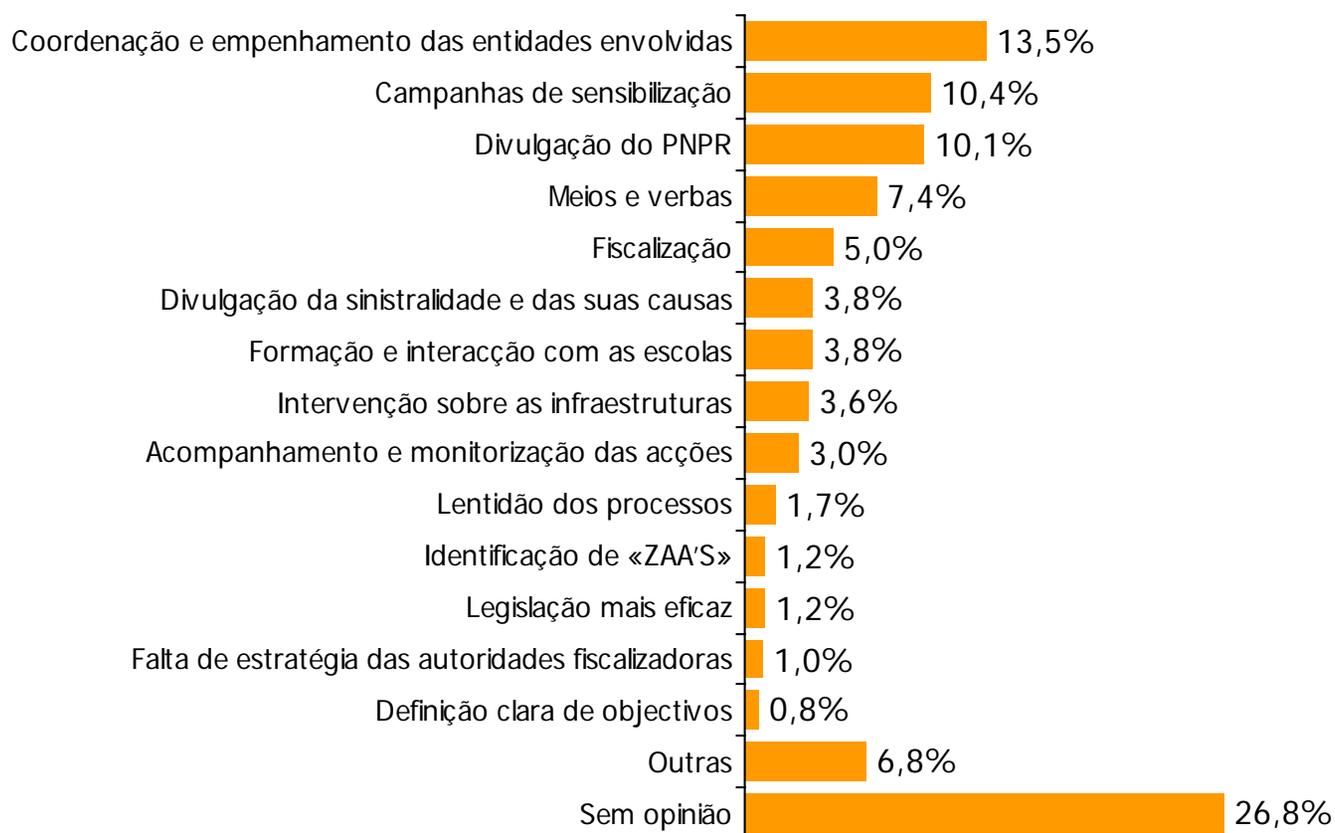


V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

X. Principais Causas para o Grau de Cumprimento do PNPR – Agentes sectoriais

P17 – SE RESPONDEU “NEM GRANDE, NEM PEQUENO”, “PEQUENO” OU “MUITO PEQUENO”

Em sua opinião, quais são as principais causas para o grau de cumprimento apontado na resposta à pergunta anterior. Indique as cinco principais causas, por ordem decrescente de importância.



V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

Conclusões

A importância atribuída ao PNPR para a diminuição da sinistralidade encontra-se abaixo do valor médio da escala (abaixo de 50 numa escala que vai de zero a cem). Tanto na opinião dos especialistas, como na opinião pública em geral.

No entanto, na apreciação dos agentes sectoriais, a importância do Plano para aquela redução atinge um valor médio elevado (70 em 100).

Quanto à avaliação do grau de execução do PNPR, positiva tanto para os agentes sectoriais como para os especialistas, as posições relativas alteram-se, sendo estes últimos quem atribui maior nível de execução ao Plano.

Porém, para aqueles (agentes e especialistas) para quem o grau de cumprimento do PNPR não é elevado, tal facto fica a dever-se, sobretudo, à falta de meios financeiros e ao pouco empenhamento e coordenação das autoridades. A falta de comunicação sobre o PNPR é igualmente apontada, mas praticamente só pelos agentes sectoriais.

Para os condutores, mesmo em 2007, o PNPR atinge níveis de notoriedade elevados (cerca de dois terços).

Se admitirmos que a evolução dos comportamentos atribuídos aos condutores portugueses nos últimos dois anos está associada à existência do PNPR, então a sua influência parece apresentar resultados positivos.

II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



V. Avaliação do PNPR por especialistas, agentes sectoriais e condutores

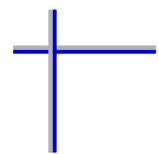
Conclusões (cont.)

Com efeito, para 30% dos condutores portugueses e para quase 60% dos agentes sectoriais, os “portugueses conduzem hoje melhor do que há dois anos”. Opinião contrário é manifestada por 21% dos condutores inquiridos e por só 6% dos agentes sectoriais.

Para todos, condutores e agentes, a componente do PNPR que mais está associada àquela mudança de comportamento é a que se prende com a alteração legislativa (novo Código da Estrada), nomeadamente no que concerne ao “medo da multa” e aos controlos policiais. O maior civismo no ambiente rodoviário é particularmente enfatizado pelos agentes sectoriais.

Aliás, poderá haver, principalmente na opinião pública, uma percepção redutora do PNPR, dada a forte notoriedade que o novo Código da Estrada apresenta, como os dados atrás reportados confirmam.

Estes dados tornam legítima a pergunta se os resultados sobre o PNPR não serão apenas o efeito da entrada em vigor do novo Código da Estrada, que apenas é uma das componentes do próprio PNPR. Estaríamos aqui perante uma explicação do todo pela parte mais saliente.

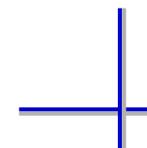


II. DIAGNÓSTICO

VI. Conclusão



Ministério da Administração Interna



II. DIAGNÓSTICO



Ministério da Administração Interna



VI. CONCLUSÃO

I. Da Sinistralidade

Portugal tem vindo a convergir com a União Europeia, embora presente, ainda, uma sinistralidade rodoviária superior à média.

No entanto, deve registar-se que, de acordo com alguns especialistas (nomeadamente PRP), Portugal é o País da União Europeia que, nas últimas três décadas, mais reduziu a sua taxa de sinistralidade rodoviária, tendo em conta a dimensão do parque automóvel e a quilometragem percorrida (ver gráfico anexo relativo à evolução da taxa de mortalidade por consumo de combustível – PRP).

Este facto dever-se-à quer a uma mudança positiva no comportamento dos condutores, quer à melhoria do parque automóvel e da infraestrutura rodoviária, como também ao aumento da eficácia do circuito de fiscalização e punição.

Embora esteja já atingido o principal objectivo do PNPR, nem todos os segmentos prioritários aí contemplados evoluíram com a mesma intensidade, pelo que a sinistralidade dentro das localidades, aquela que envolve ligeiros e, mesmo, a das duas rodas ainda é particularmente preocupante.

Considerando especificamente a sinistralidade envolvendo ligeiros, verifica-se que a perigosidade é particularmente elevada nos acidentes ocorridos em estradas regionais, dentro das localidades (arruamentos), quando o condutor tem mais de 30 anos e, quando esteja envolvido mais do que um veículo ligeiro, pelo menos um dos condutores é do género feminino.

A contribuição elevada dos jovens com menos de 30 anos para a sinistralidade aconselha a uma atenção particular sobre este segmento.

VI. CONCLUSÃO

I. Da Sinistralidade (cont.)

Nos acidentes envolvendo ligeiros e veículos de duas rodas a maior perigosidade está associada aos IP's, às estradas municipais e arruamentos, enquanto que, nos atropelamentos de peões por ligeiros, a gravidade é maior quando os condutores têm menos de 30 anos ou estão entre os 45 e os 59 anos.

A diminuição da sinistralidade rodoviária apresenta, portanto, um feixe de causas, havendo o perigo de descontextualização caso se pretenda considerá-las isoladamente.

A realidade é que, nos últimos vinte anos, o número de mortos reduziu-se para metade, enquanto que a circulação aumentou quatro vezes, como se ilustra nos gráficos da EP, em anexo.

Nos acidentes envolvendo ligeiros e veículos de duas rodas a maior perigosidade está associada aos IP's, às estradas municipais e arruamentos, enquanto que, nos atropelamentos de peões por ligeiros, a gravidade é maior quando os condutores têm menos de 30 anos ou estão entre os 45 e os 59 anos.

A diminuição da sinistralidade rodoviária apresenta, portanto, um feixe de causas, havendo o perigo de descontextualização caso se pretenda considerá-las isoladamente.

A realidade é que, nos últimos vinte anos, o número de mortos reduziu-se para metade, enquanto que a circulação aumentou quatro vezes, como se ilustra nos gráficos da EP, em anexo.

Entre as causas da diminuição da sinistralidade, às quais a opinião pública é sensível, quer sejam condutores quer sejam especialistas e agentes do sector, inclui-se a melhoria da infra-estrutura.

No entanto, deverá ser efectuado um esforço com vista à definição clara das características que cada tipo via deve possuir e reforçar a respectiva auditoria.



II. DIAGNÓSTICO

VI. CONCLUSÃO

I. Da Sinistralidade (cont.)

Os já referidos gráficos da EP dão conta do considerável aumento da densidade da rede da auto-estradas e do esforço que conduziu à diminuição sensível das vítimas mortais nos chamados “pontos negros”.

Outra dessas causas prende-se com a entrada do novo Código da Estrada e das suas consequências em termos de fiscalização e de sanções.



II. DIAGNÓSTICO

VI. CONCLUSÃO

II. Do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR)

I. Aspectos Positivos da Existência do PNPR

- Preocupação nacional pela dimensão da sinistralidade rodoviária e respectivo diagnóstico prévio que permitiu a definição de algumas prioridades de actuação
- Diálogo entre entidades públicas e privadas no combate à sinistralidade rodoviária
- Instrumento potencial de mobilização do Conselho Nacional de Segurança Rodoviária
- Transposição para o nível nacional da principal meta fixada pela União Europeia no combate à sinistralidade rodoviária
- Maior mediatização da gravidade e das consequências da sinistralidade rodoviária



II. DIAGNÓSTICO

VI. CONCLUSÃO

II. Do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR)

Debilidades Estruturais do PNPR (Concepção)

- Falta de envolvimento público notório dos mais altos responsáveis do País em relação ao PNPR
- Baixo empenhamento institucional na execução do PNPR
- Ausência de estrutura interministerial permanente com capacidade real de coordenação, para acompanhamento do PNPR
- Deficiente mobilização de entidades existentes como, por exemplo, o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária e as suas estruturas territoriais
- Níveis bastante diferenciados de mobilização (o MAI face aos restantes Ministérios – Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Justiça, Saúde e Educação)



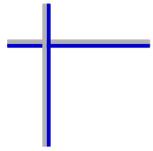
II. DIAGNÓSTICO

VI. CONCLUSÃO

II. Do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR)

Debilidades Estruturais do PNPR (Execução)

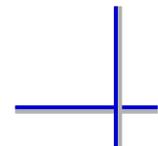
- Inconsistência conceptual do PNPR (confusão entre acções, temas e objectivos)
- Ausência de objectivos quantitativos que declinem o objectivo central de redução, para metade, do número de mortos no período 1998/2000
- Falta de definição clara de entidades responsáveis pelas acções previstas no PNPR
- Falta de orçamentação global e da correspondente alocação de recursos financeiros para as acções previstas no PNPR
- Falta de estrutura de auditoria, quantitativa e qualitativa, do PNPR

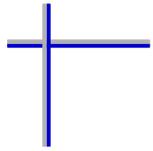


III. PROSPECTIVA



Ministério da Administração Interna



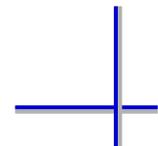


III. PROSPECTIVA

I. Análise da situação na Espanha,
França e Reino Unido



Ministério da Administração Interna



III. PROSPECTIVA



Ministério da Administração Interna



I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

Introdução

Da análise efectuada aos casos britânico, espanhol e francês apenas se resumem, de seguida, algumas das principais dimensões que mais terão contribuído, de acordo com os próprios serviços desses países, para os sucessos que têm conhecido no combate à sinistralidade rodoviária.

A escolha destes três países justifica-se por critérios de proximidade geográfica e cultural, pelos sucessos recentes em França e pela sustentada baixa sinistralidade no Reino Unido.

III. PROSPECTIVA



Ministério da Administração Interna



I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

ESPAÑA: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO

De acordo com as autoridades responsáveis pela segurança rodoviária em Espanha, os três principais factores de sucesso no combate à sinistralidade, são:

- A introdução da carta por pontos
- O aumento dos controlos automáticos de velocidade e dos efectivos policiais no terreno
- O controlo externo e permanente da execução do Plano de Segurança Rodoviária

Ainda que não seja sentido de forma especial pelos responsáveis locais, a relação da DGT com as Polícias encarregues da fiscalização rodoviária, pelo menos ao nível nacional, pode ser apontada como um outro factor de sucesso.



III. PROSPECTIVA

I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

ESPAÑA: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO

OBJECTIVO ESTRATÉGICO

O objectivo geral consiste em reduzir em 40%, até 2008, o número médio de mortos do período entre 1998 e 2000, como parte do objectivo europeu de redução para metade desse número de vítimas até 2010.

DECLINAÇÃO DO OBJECTIVO ESTRATÉGICO

O objectivo geral é declinado em 26 objectivos parcelares, claramente definidos e quantificados. Esses 26 objectivos integram:

- Indicadores gerais relativos a mortos e feridos graves e vítimas totais
- Segmentação etária com destaque das categorias de vítima menores de 18 anos (ligeiros); dos 15/24 anos (ciclomotores); dos condutores de ligeiros entre os 18 e 34 anos; dos mortos ao fim de semana (18/29 anos); dos peões com menos de 49 anos
- Segmentação urbano-rural, Verão-Inverno e por tipo de veículo e por tipo de via
- Controlos da alcoolemia e redução dos mortos com mais de 0,3gr/l
- Controlos da velocidade na estrada
- Segmentação da taxa de uso de cinto (urbano-rural)
- Diminuição dos pontos negros e das vítima mortais decorrentes



III. PROSPECTIVA

I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

ESPAÑA: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO

INTERVENÇÕES NO AMBIENTE RODOVIÁRIO

- Recondicionamento de toda a rede viária, com especial destaque para as “autovias” construídas nos anos 80
- Plano de extinção de atravessamento de localidades por vias principais
- Identificação integral da rede viária, com classificação das vias e dos pontos quilométricos
- Reforço muito forte da sinalização horizontal e vertical
- Orçamentação de todas estas acções

I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

ESPAÑA: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO

- ENQUADRAMENTO LEGAL E SISTEMA SANCIONATÓRIO

- A infracção de normas rodoviárias constitui, em regra, ilícito administrativo.
- Existe uma classificação tripartida das infracções (leves, graves, muito graves). Cada tipo de infracção (leve, grave, muito grave) está dividida em cinco secções de forma a permitir a ponderação de circunstâncias modificativas da responsabilidade (agravantes ou atenuantes) e a tornar o sistema mais flexível.

- APLICAÇÃO DA LEI

- Polícias: existem diversos corpos de Polícia com competência em matéria de trânsito - Polícia Local, *Guardia Civil*, Polícia Regional Basca e Polícia Regional da Catalunha.
- Tribunais: a maior das infracções é resolvida em sede administrativa. Existem regras específicas destinadas a resolver as situações em que a prática de um crime aparece conexas com a prática de uma infracção rodoviária de forma a evitar que duas entidades diferentes se pronunciem sobre a mesma questão.

I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

FRANÇA: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO

De acordo com as autoridades rodoviárias francesas os três principais factores de sucesso no combate à sinistralidade rodoviária são:

- O empenhamento ao mais alto nível do Estado no combate à sinistralidade, conjugado com a organização e a responsabilização das estruturas ministeriais envolvidas
- A introdução da carta por pontos
- O aumento dos controlos automáticos da velocidade

III. PROSPECTIVA



Ministério da Administração Interna



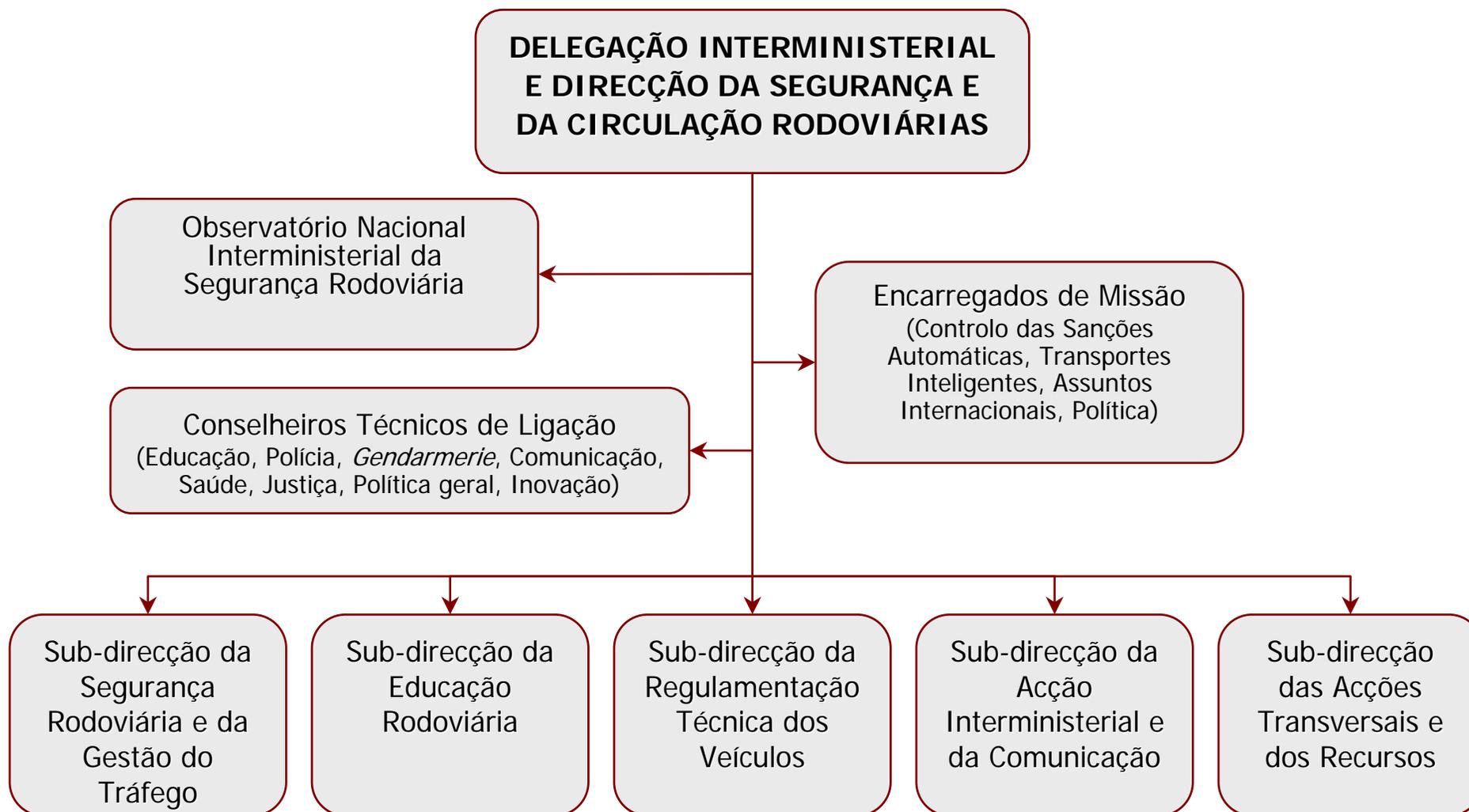
I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

FRANÇA: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO

ACÇÕES DE EDUCAÇÃO / FORMAÇÃO DE JOVENS

- Os jovens têm dois exames sobre “segurança rodoviária”, incluídos no seu currículo académico:
 - O primeiro em “*cinquième*” (12-13 anos), cujo sucesso é necessário para a habilitação de condução de ciclomotores (14 anos)
 - O segundo exame é em “*troisième*” (14-15 anos) e é obrigatório para a habilitação de condução de veículos ligeiros (carta B)
- Os jovens têm sido alvo privilegiado de campanhas de comunicação e de mobilização, nomeadamente associadas ao álcool, duas rodas, velocidade, fadiga e uso de telemóvel
- A “carta de condução a um euro por dia” é um programa de melhoria da formação para a condução e de democratização do acesso à motorização

FRANÇA: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO ORGANIZAÇÃO DA DIRECÇÃO DE SEGURANÇA E DA CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA





Ministério da Administração Interna



III. PROSPECTIVA

I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

FRANÇA: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO

- Enquadramento legal e sistema sancionatório

- A maior parte das infracções rodoviárias constitui ilícito criminal, o que corresponde a uma prática há muito seguida no Reino Unido. Existe um sistema de multa simplificado, similar ao procedimento administrativo, que torna desnecessária a intervenção jurisdicional.

- Aplicação da lei

- Polícias: as competências em matéria de trânsito e de infracções rodoviárias são partilhadas entre a Polícia Nacional, a Polícia Municipal e a *Gendarmerie*.
- Tribunais: não existem tribunais de competência especializada para julgar as infracções rodoviárias. Dependendo do tipo de ilícito em causa, a infracção poderá ser julgada no *cour d'assises*, no *tribunal correctionnel* ou no *tribunal de police*.

III. PROSPECTIVA



Ministério da Administração Interna



I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

REINO UNIDO: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO

CUMPRIMENTO DOS OBJECTIVOS PARA 2010

- O objectivo fixado para 2010 consiste na redução em 40% do número médio de mortos e de feridos graves ocorridos entre 1994 e 1998. Aquela percentagem sobe para 50% no caso das crianças.
- Estes objectivos estão em vias de ser cumpridos, o que tem, no caso do reino Unido, um significado particular. Com efeito, em 2000, o Reino Unido tinha, grosso modo, o mesmo número de veículos que a França, com o dobro dos acidentes e metade dos mortos.
- Em 2005, relativamente à média do período compreendido entre 1994 e 1998, no Reino Unido:
 - O número de mortos baixou em 33%
 - O número de crianças mortas baixou em 49%

III. PROSPECTIVA



Ministério da Administração Interna



I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

REINO UNIDO: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO

REVISÃO DOS OBJECTIVOS PARA 2010

Apesar dos resultados alcançados, existem grupos de risco em que o desempenho está muito abaixo do pretendido (11% de diminuição), o que provoca uma redução do resultado global:

- Motociclistas
- Condutores jovens
- Condutores *in itinere*

O álcool, a velocidade e o não uso do cinto de segurança continuam a condicionar fortemente as mortes. Esta situação conduziu as autoridades britânicas a procederem a uma redefinição dos meios destinados ao cumprimento dos objectivos para 2010.

III. PROSPECTIVA



I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

REINO UNIDO: ALGUMAS DAS COMPONENTES DO SUCESSO

- Enquadramento legal e sistema sancionatório
 - A generalidade das infracções rodoviárias constitui ilícito criminal.
 - Existem *guidelines* aplicáveis às infracções rodoviárias. No entanto, as sanções aplicadas dependem, sobretudo, da gravidade da infracção.
- Aplicação da lei
 - Polícias: Não existe um corpo de Polícia único para servir o público em geral. As diversas forças de Polícia estão organizadas territorialmente (nível regional e local). Em algumas regiões existem unidades específicas para regular as questões de trânsito.
 - Tribunais: a maior parte das infracções rodoviárias que são levadas a tribunal são da competência do *Magistrates' Court*.

III. PROSPECTIVA



Ministério da Administração Interna



I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

Quadro Legal Comparado – Portugal, Espanha, França e Reino Unido

	Enquadramento legal e sistema sancionatório	Aplicação da lei	
		Polícias	Tribunais
Portugal	A infracção de normas rodoviárias constitui, em regra, ilícito administrativo.	As competências em matéria de trânsito e de infracções rodoviárias são partilhadas entre a Guarda Nacional Republicana e a Polícia de Segurança Pública.	Não existem tribunais de competência especializada para julgar as infracções rodoviárias. A generalidade das infracções rodoviárias é resolvida em sede administrativa.
Espanha	A infracção de normas rodoviárias constitui, em regra, ilícito administrativo. Existe uma classificação tripartida das infracções (leve, grave, muito grave). Cada tipo de infracção está dividida em cinco secções, de forma a permitir a ponderação das circunstâncias modificativas da responsabilidade (agravantes ou atenuantes) e a tornar o sistema mais flexível	Existem diversos corpos de Polícia com competência em matéria de trânsito – Polícia Local, <i>Guardiã Civil</i> , Polícia Regional Basca e Polícia Regional da Catalunha.	A maior parte das infracções é resolvida em sede administrativa. Existem regras específicas destinadas a resolver as situações em que a prática de um crime aparece conexas com a prática de uma infracção rodoviária, de forma a evitar que duas entidades diferentes se pronunciem sobre a mesma questão.
França	A maior parte das infracções rodoviárias constitui ilícito criminal. Existe um sistema de multa simplificado, similar ao procedimento administrativo, que torna desnecessária a intervenção jurisdicional.	As competências em matéria de trânsito e as infracções rodoviárias são partilhadas entre a Polícia Nacional, a Polícia Municipal e a <i>Gendarmerie</i> .	Não existem tribunais de competência especializada para julgar as infracções rodoviárias. Dependendo do tipo de ilícito em causa, a infracção poderá ser julgada no <i>cour d'assises</i> , no <i>tribunal correctionnel</i> ou no <i>tribunal de police</i>
Reino Unido	A generalidade das infracções rodoviárias constitui ilícito criminal. Existem <i>guidelines</i> aplicáveis às infracções rodoviárias. No entanto, as sanções aplicadas dependem, sobretudo, da gravidade da infracção.	Não existe um corpo de Polícia único para servir o público em geral. As diversas forças de Polícia estão organizadas territorialmente (nível regional e local). Em algumas regiões existem unidades específicas para regular as questões de trânsito.	A maior parte das infracções rodoviárias que são levadas a tribunal são da competência do <i>Magistrates' Court</i> .



III. PROSPECTIVA

I. Análise da situação na Espanha, França e Reino Unido

Conclusões

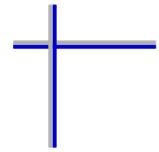
Na França destacam-se os exames obrigatórios sobre a segurança rodoviária no sistema de ensino como condição de acesso à habilitação de condução de ciclomotores e ligeiros.

São também de realçar o sistema de organização nacional, a carta por pontos, os controlos automáticos de velocidade e a simplificação dos sistemas sancionatórios (multas).

Em Espanha são também de assinalar os efeitos positivos da carta por pontos, os controlos automáticos de velocidade, o aumento dos efectivos policiais e uma monitorização rigorosa dos objectivos (segmentados) do Plano. Destacam-se, igualmente, as melhorias na infra-estrutura e na sinalética.

Quanto ao Reino Unido, um elemento importante do sucesso do seu Plano assenta numa segmentação cada vez mais fina dos grupos de risco e a consequente definição de estratégias de combate.

O ilícito criminal para a generalidade das infracções rodoviárias constitui a principal particularidade do Reino Unido em relação à generalidade dos países latinos, embora no caso francês se tenha começado a adoptar a mesma filosofia.

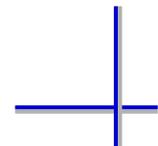


III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade



Ministério da Administração Interna



II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

Introdução

Este último conjunto de dados resultantes dos inquéritos a especialistas, agentes do sector e condutores divide-se em três blocos.

O primeiro conjunto de gráficos expressa a opinião dos agentes sectoriais sobre aquilo que deve ser melhorado no ensino da condução e nos exames de condução, no socorro às vítimas da sinistralidade e nos centros de inspecção periódica de veículos.

O segundo grupo de gráficos revela a opinião dos agentes sectoriais e dos condutores sobre temas hoje fundamentais na segurança rodoviária: taxas de alcoolémia, limites de velocidade, carta por pontos e criminalização das situações de infracção.

O último conjunto de de gráficos diz respeito a sugestões para a diminuição da sinistralidade e para o desenho do próximo Plano.



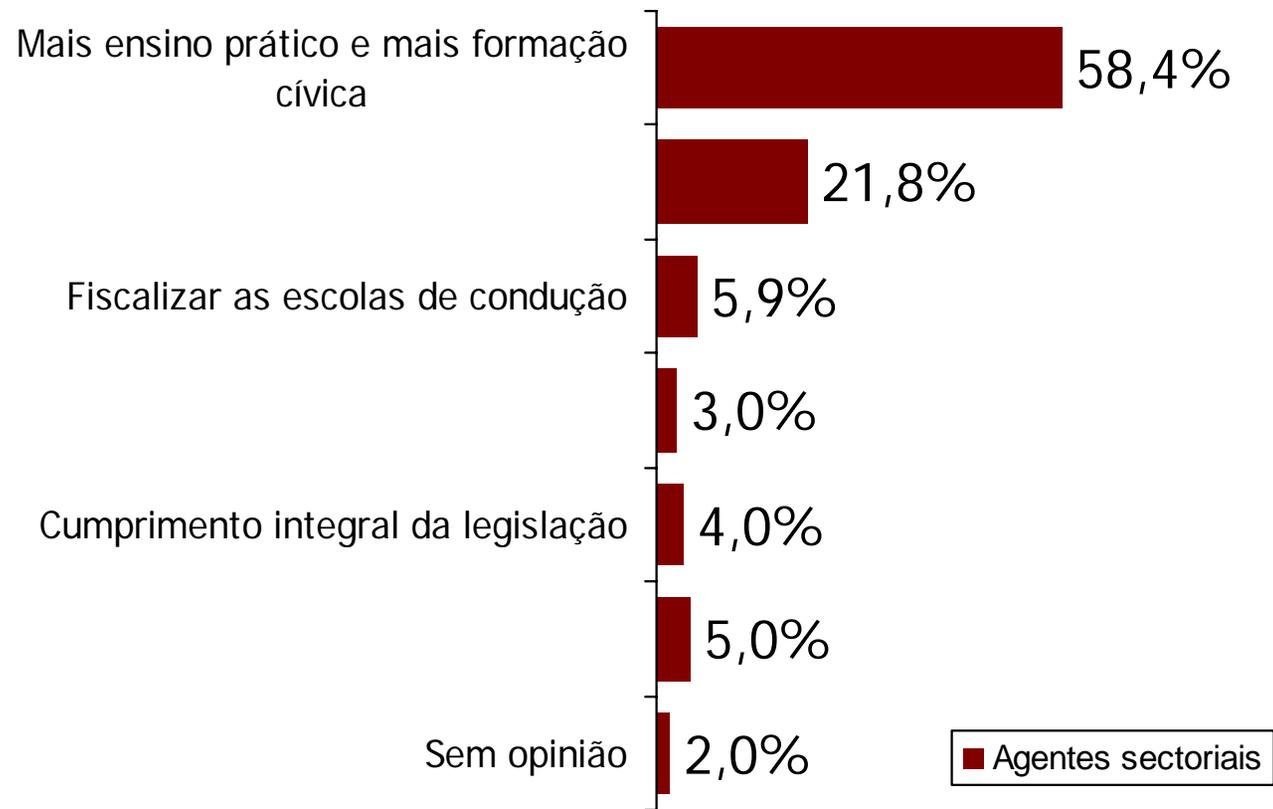
III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

I. Percepções sobre requisitos para a melhoria do Ensino nas Escolas de Condução

SE RESPONDEU "ASSIM-ASSIM", "MAU" OU "MUITO MAU" NA PERGUNTA ANTERIOR

j) Na sua opinião o que é necessário para melhorar a qualidade do ensino que é dado nas escolas de condução? (INDIQUE COM DETALHE)





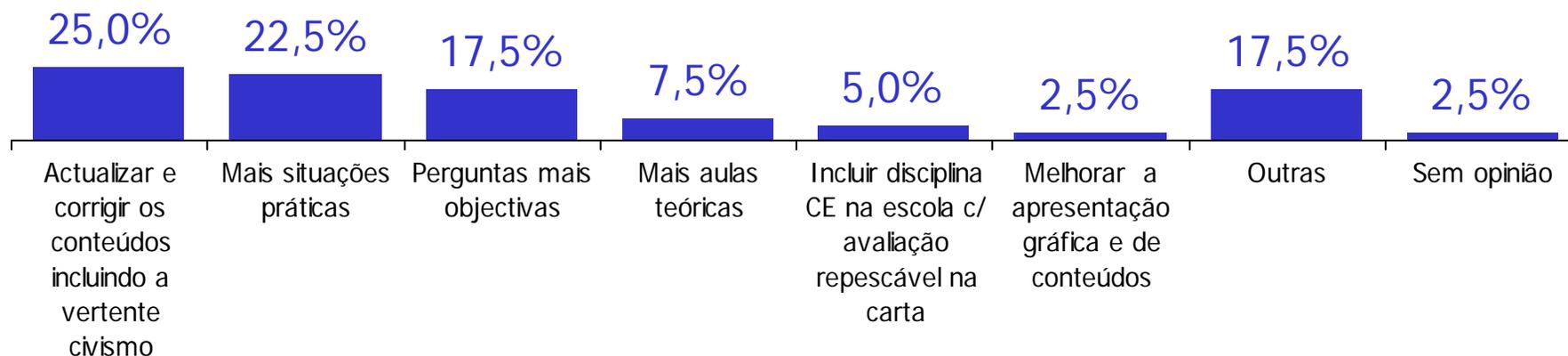
III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

II.I. Alterações ao Exame de Código – Agentes sectoriais

i) SE RESPONDEU “DEVIA SER ALTERADO” NA PERGUNTA ANTERIOR

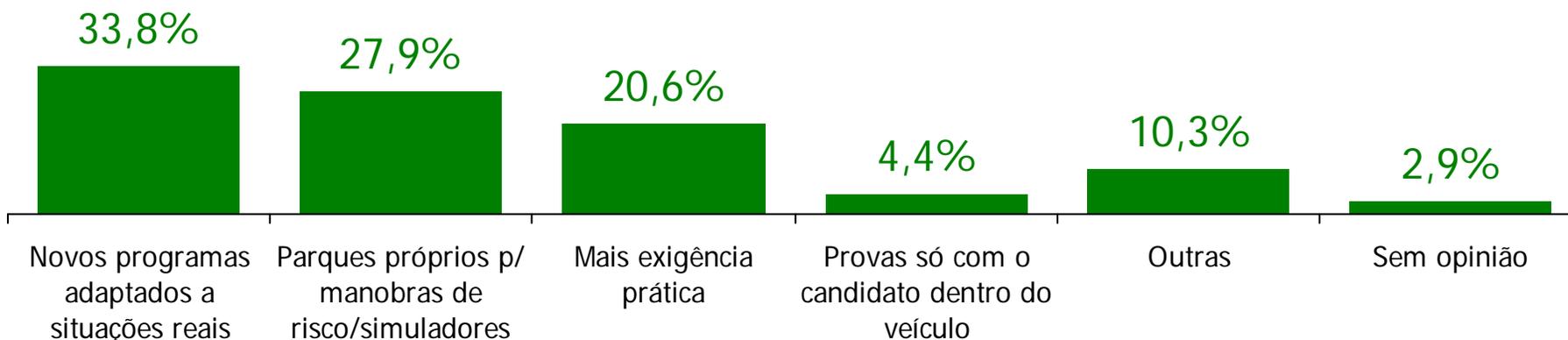
Na sua opinião, quais seriam as alterações a introduzir no exame de código? (INDIQUE COM DETALHE)



II.II. Alterações ao Exame de Condução

n) SE RESPONDEU “DEVIA SER ALTERADO” NA PERGUNTA ANTERIOR

Na sua opinião, quais seriam as alterações a introduzir no exame de condução? (INDIQUE COM DETALHE)



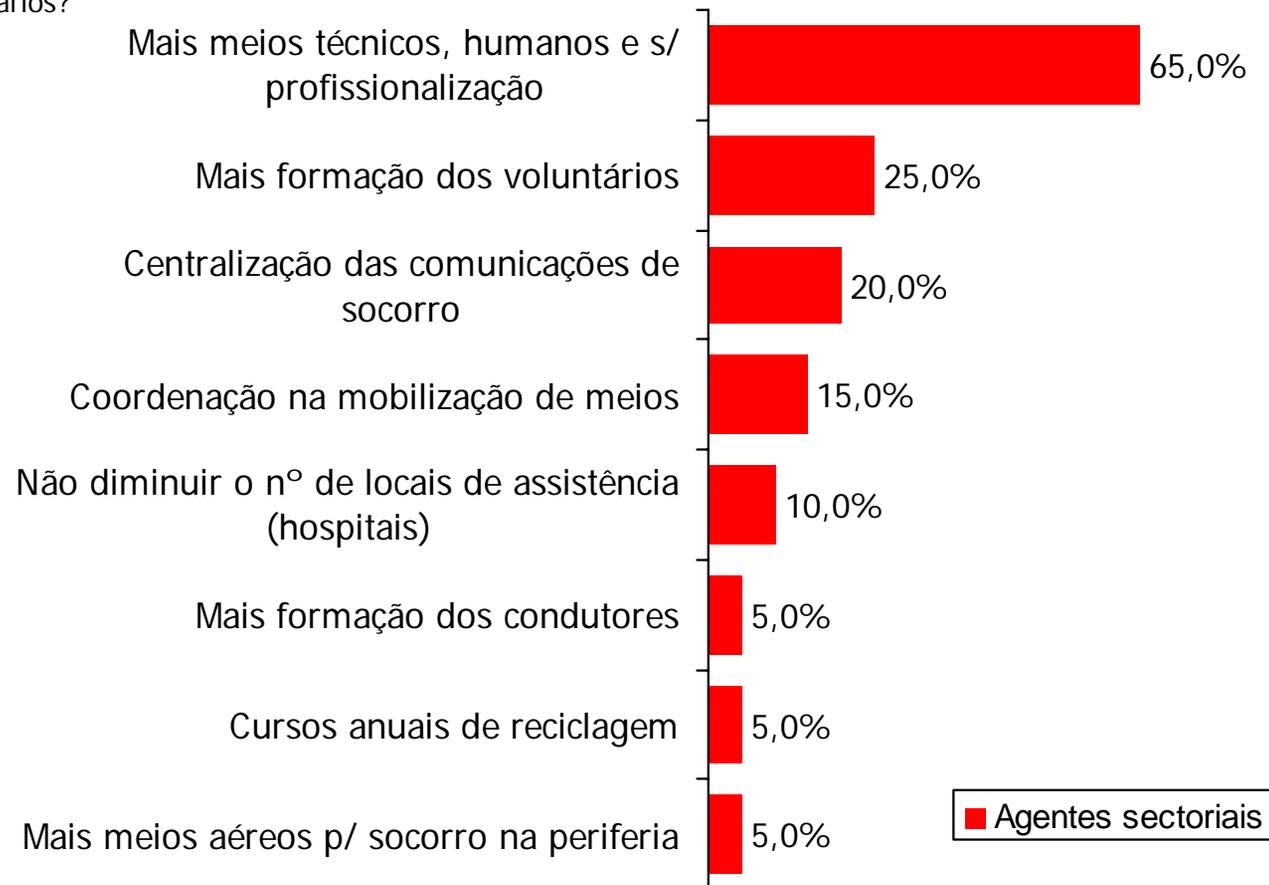


III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

III. Percepção sobre os requisitos para a melhoria do Serviço de Apoio às Vítimas de Acidentes Rodoviários

P1b – SE RESPONDEU “ASSIM-ASSIM”, “MÁ” OU “MUITO MÁ” NA PERGUNTA ANTERIOR (resposta múltipla / resultado superior a 100%)
Na sua opinião, quais seriam as alterações a introduzir para melhorar a qualidade do socorro às vítimas dos acidentes rodoviários?





III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

III. Percepção sobre os requisitos para a melhoria da “Prontidão” no Apoio às Vítimas de Acidentes Rodoviários

P2b – SE RESPONDEU “ASSIM-ASSIM”, “MAU” OU “MUITO MAU” NA PERGUNTA ANTERIOR

Na sua opinião, quais seriam as alterações a introduzir para melhorar a prontidão do socorro às vítimas dos acidentes rodoviários?



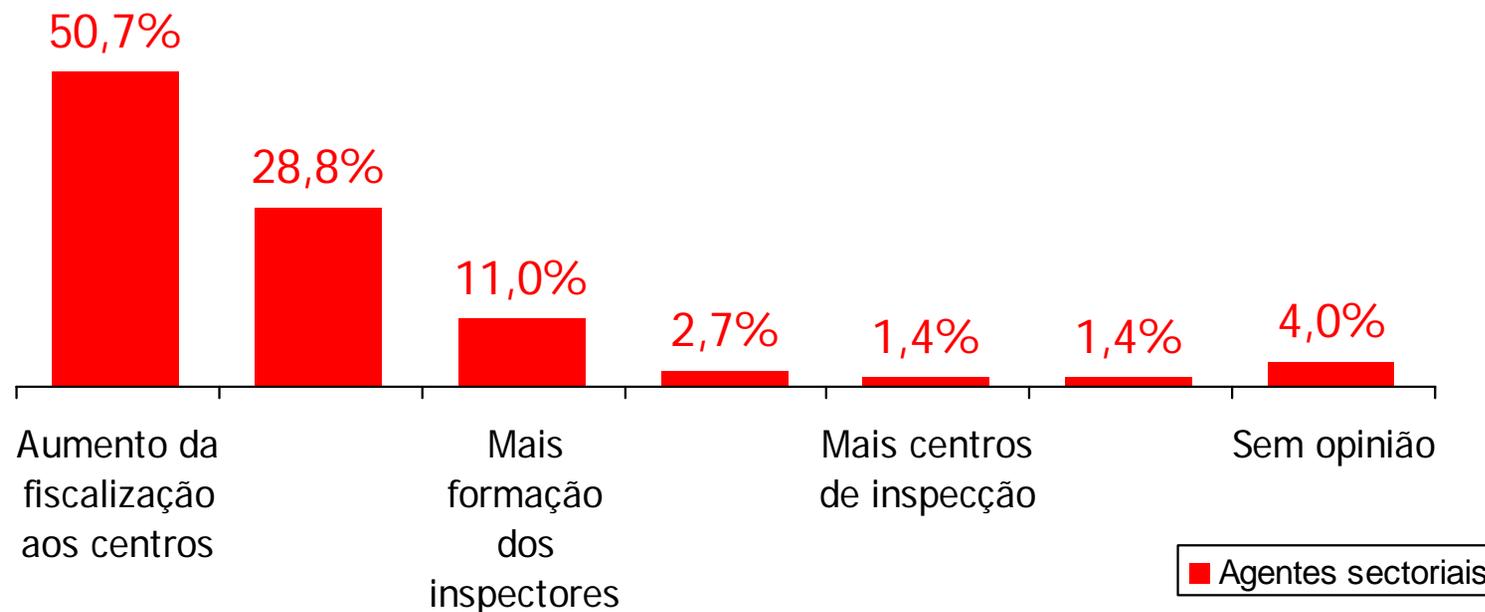


III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

IV. Percepção sobre os requisitos para a melhoria dos Centros de Inspeção Periódica

h) SE RESPONDEU "ASSIM-ASSIM", "MAL" OU "MUITO MAL" NA PERGUNTA ANTERIOR
Na sua opinião o que é necessário para melhorar a qualidade dos centros de inspeção
periódica obrigatória dos veículos? (INDIQUE COM DETALHE)



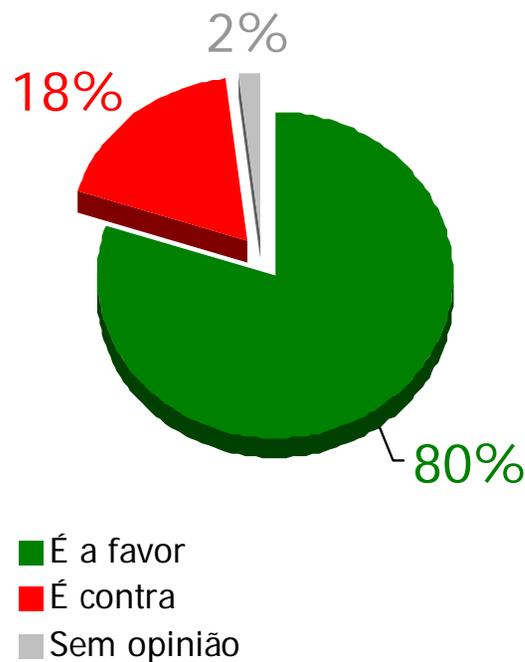
III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

V. Concordância relativa ao Modelo "Carta por Pontos"

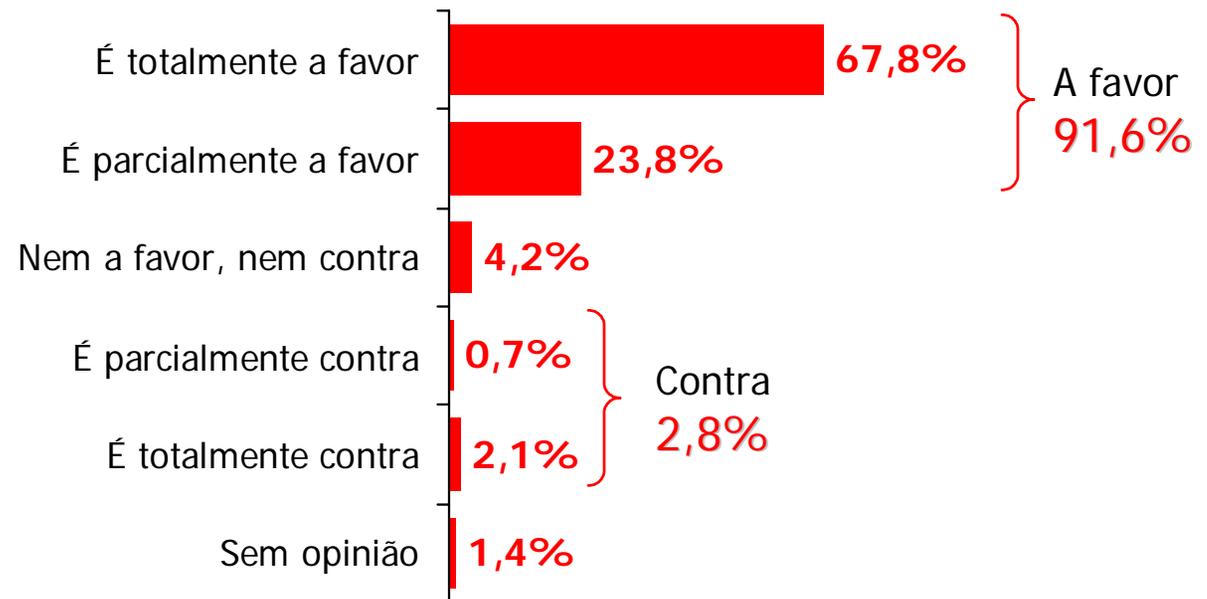
Condutores

(...) Na sua opinião, é a favor ou é contra a introdução em Portugal de um sistema igual a este da "carta por pontos". Diga-me:



Agentes sectoriais

(...) Na sua opinião, é a favor ou é contra a introdução em Portugal de um sistema igual a este da "carta por pontos". Diga-me:





III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

V.I. Aspectos Positivos do Modelo “Carta por Pontos” – Agentes sectoriais

P8a – De um modo geral, qual é na sua opinião o aspecto mais positivo da “carta por pontos”? Indique um só, o mais positivo de todos:



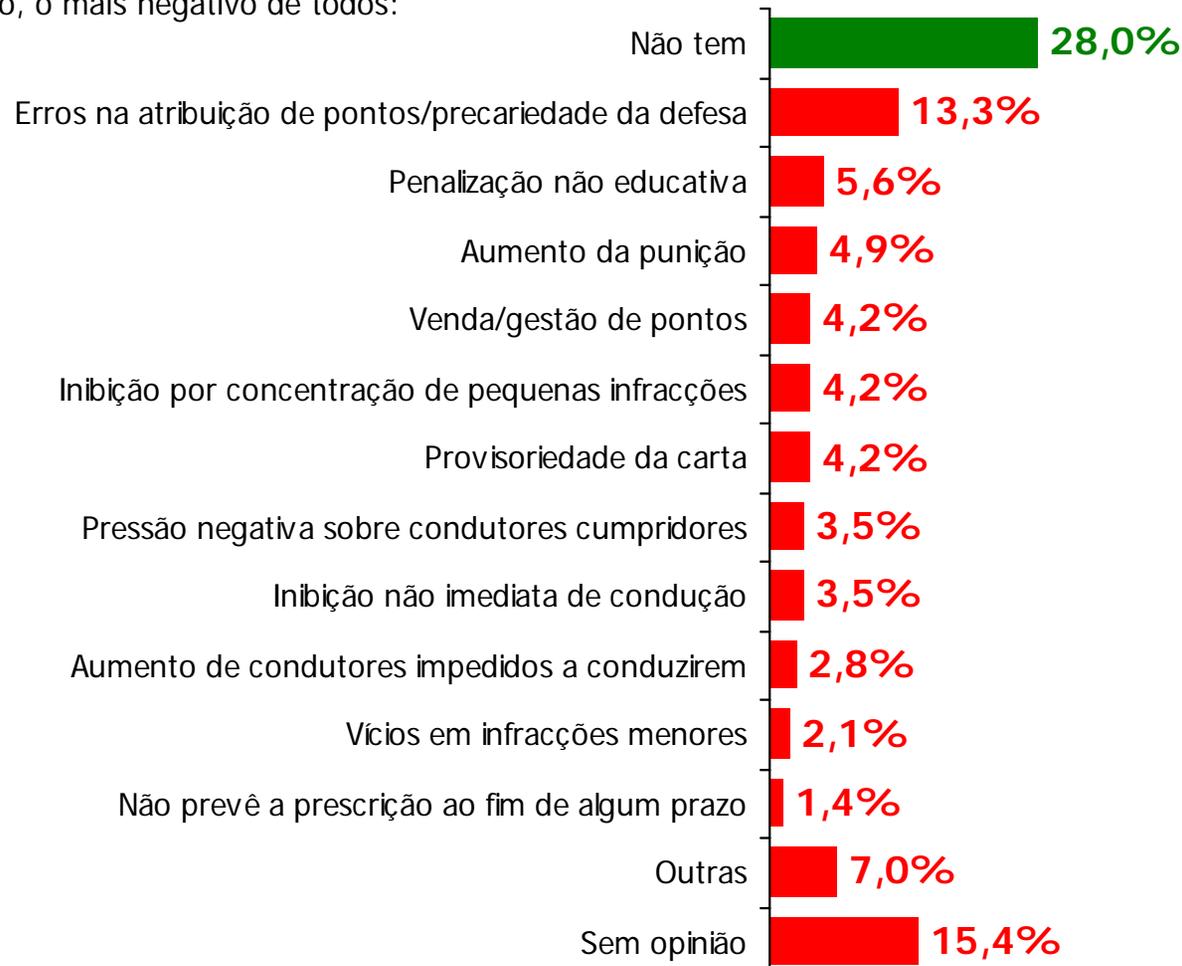


III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

V.II. Aspectos Negativos do Modelo “Carta por Pontos” – Agentes sectoriais

P8b – E, também de um modo geral, qual é na sua opinião o aspecto mais negativo da “carta por pontos”? Indique um só, o mais negativo de todos:

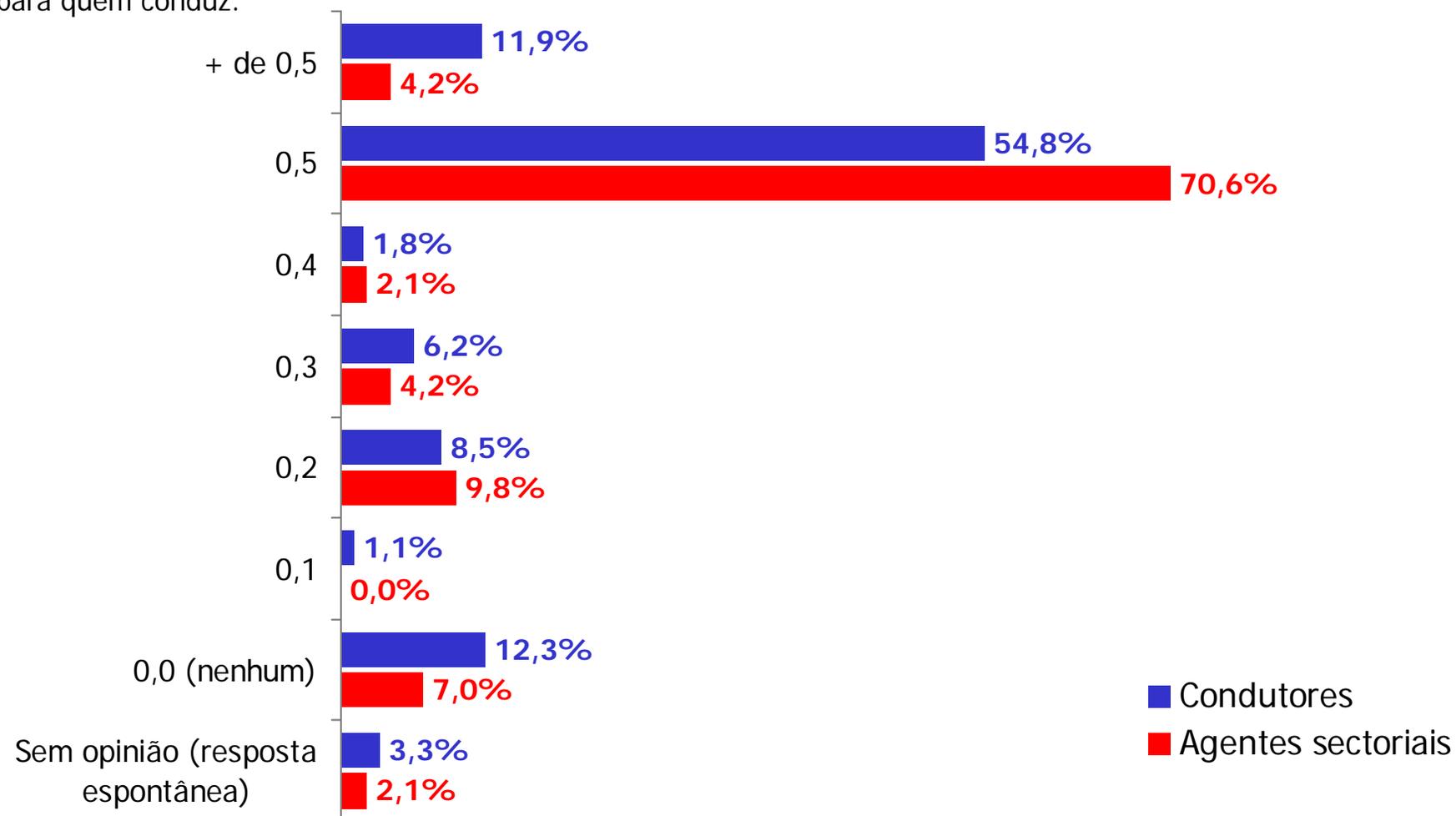


III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

VI.I. Taxa de Alcoolémia – Condutores em Geral

P6a. Na sua opinião de quantos gramas por litro deveria ser o limite máximo de álcool de sangue autorizado para quem conduz:



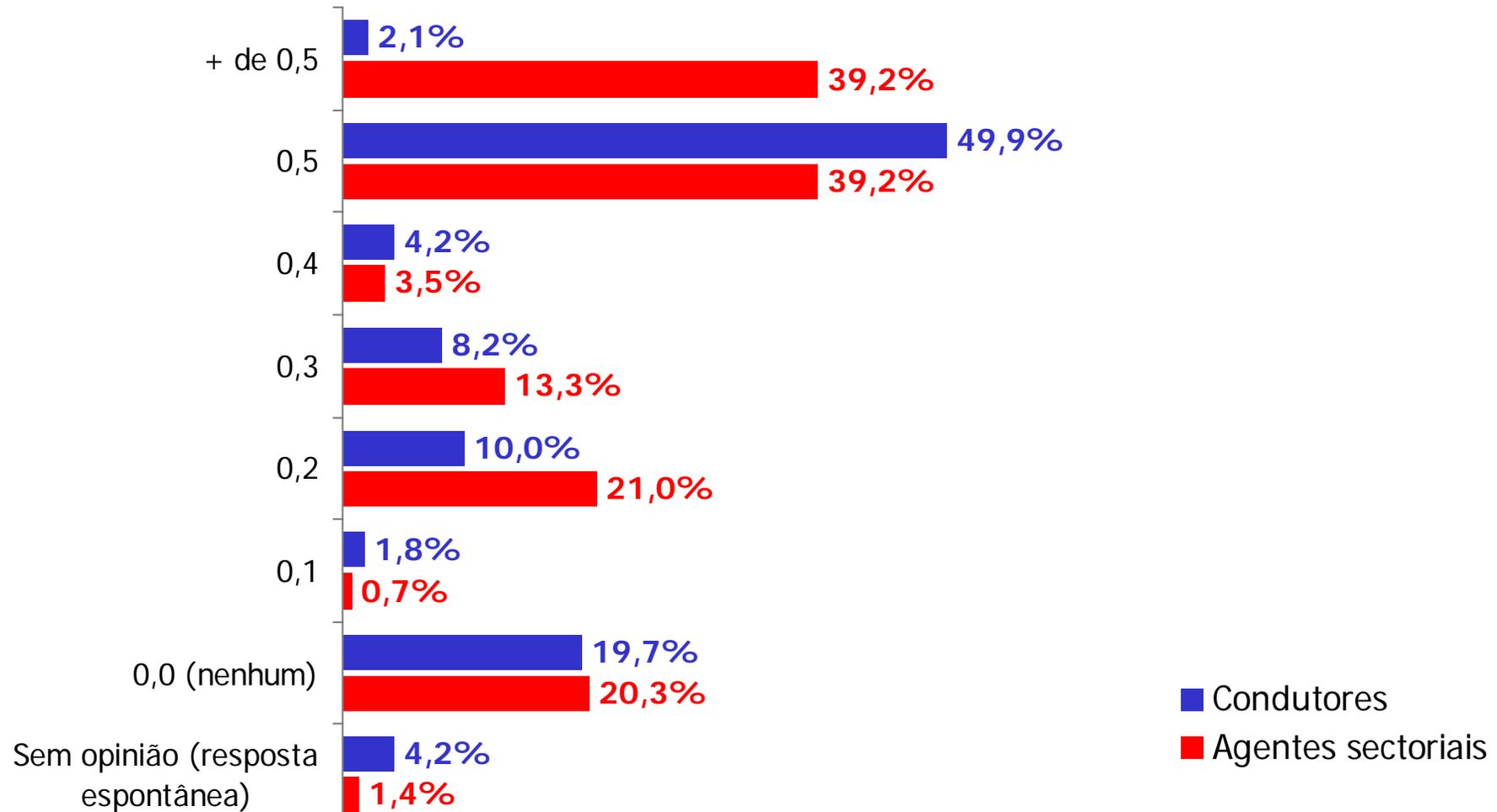


III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

VI.II. Taxa de Alcoolémia – Condutores com Carta há Menos de 2 Anos

Na sua opinião de quantos gramas por litro deveria ser o limite máximo de álcool de sangue autorizado para condutores com carta há menos de 2 anos



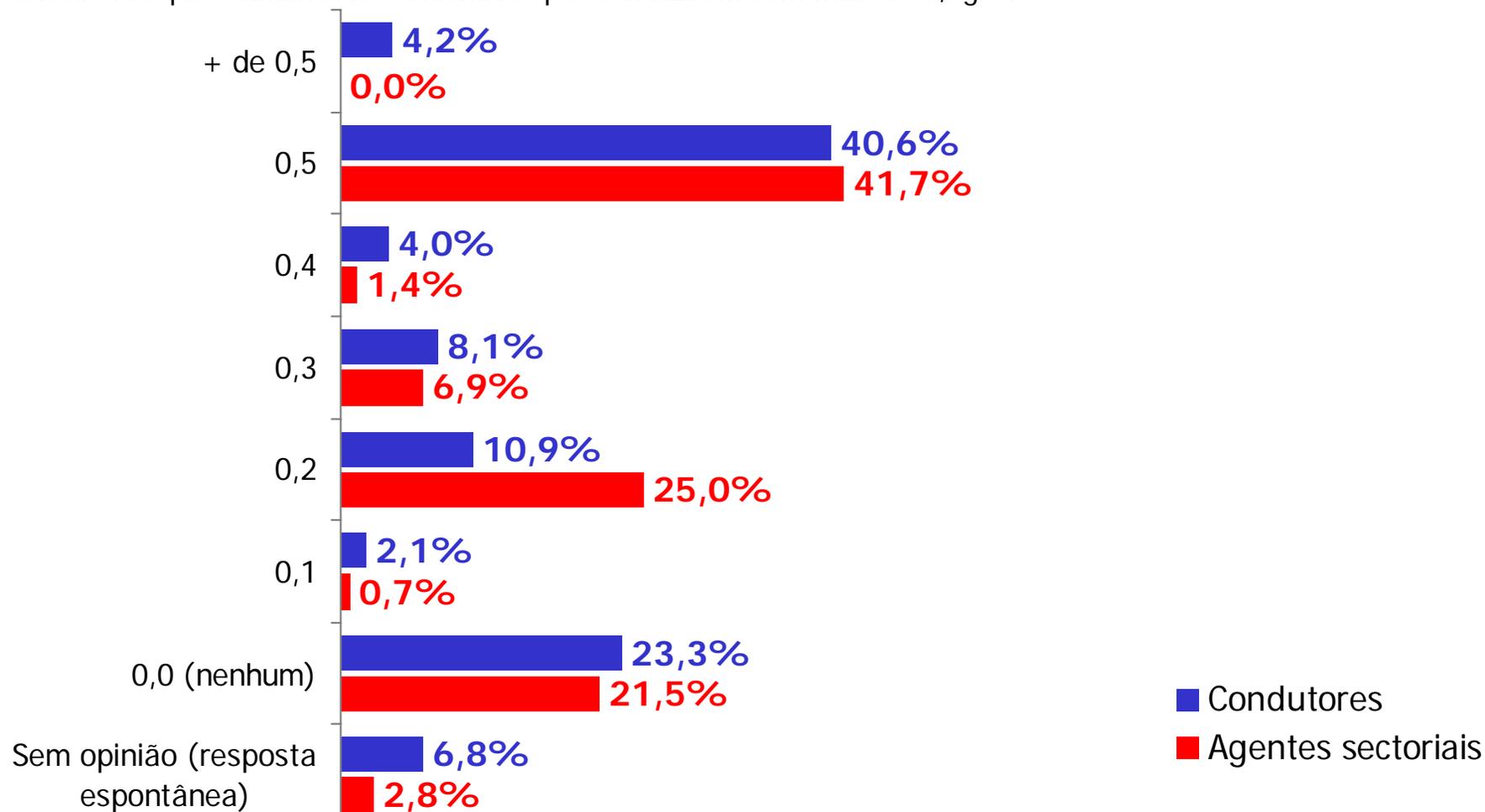


III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

VI.III. Taxa de Alcoolémia – Condutores Reincidentes

Na sua opinião de quantos gramas por litro deveria ser o limite máximo de álcool no sangue autorizado para condutores que tenham sido condenados por conduzirem com mais de 0,5gr./l





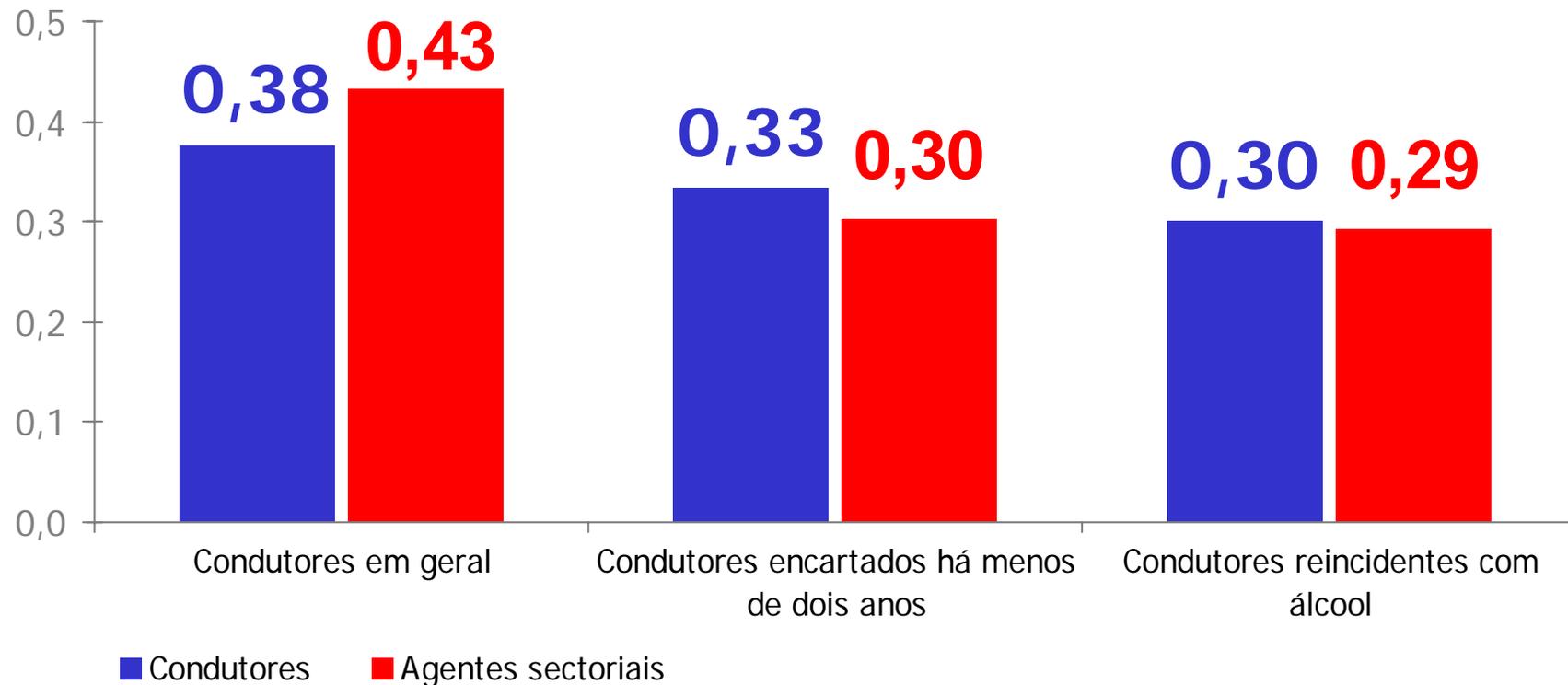
III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

VII. Taxa de Alcoolémia ⁽¹⁾

P6a. Na sua opinião de quantos gramas por litro deveria ser o limite máximo de álcool de sangue autorizado para quem conduz:

(Base condutores: inquiridos que afirmam que a taxa de alcoolémia “está bem como está” ou “deveria ser mais baixo”)



(1) Média aritmética simples das respostas obtidas.

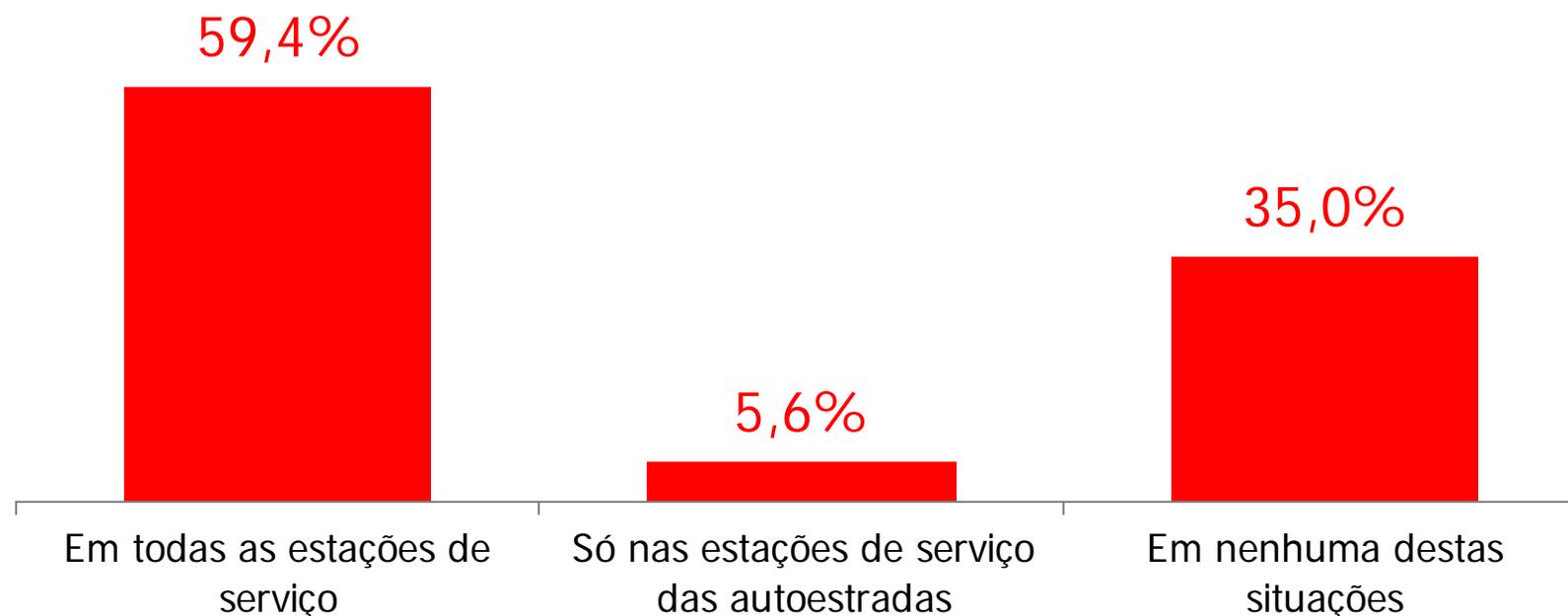


III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

VIII. Locais onde deveria ser proibida a Venda de Bebidas Alcoólicas – Agentes sectoriais

P11 – Na sua opinião a venda de bebidas alcoólicas deverá ser proibida:

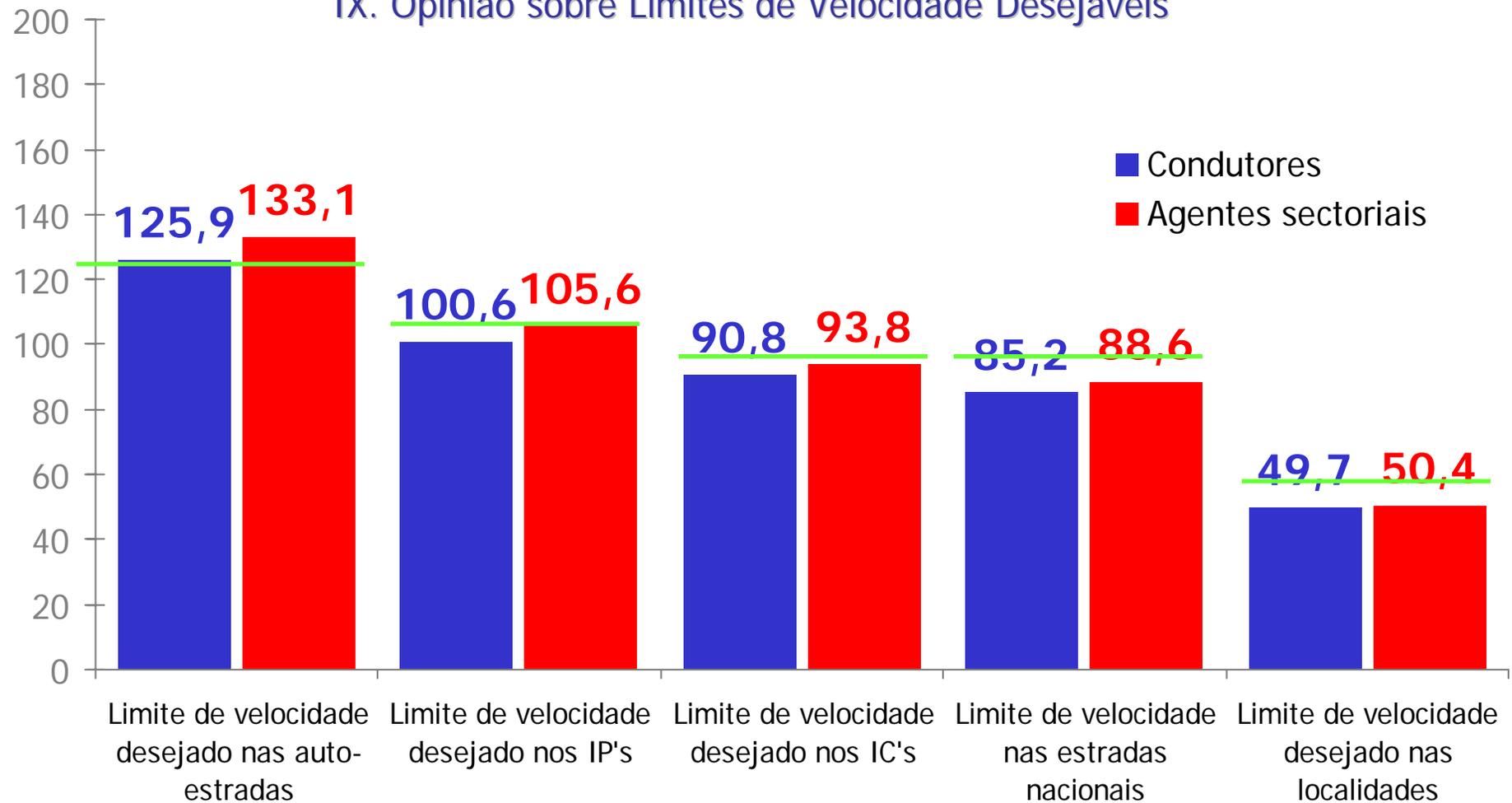




III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

IX. Opinião sobre Limites de Velocidade Desejáveis



Nota: os resultados apresentados correspondem à média aritmética simples das respostas obtidas.

— Limites de velocidade em vigor



III. PROSPECTIVA

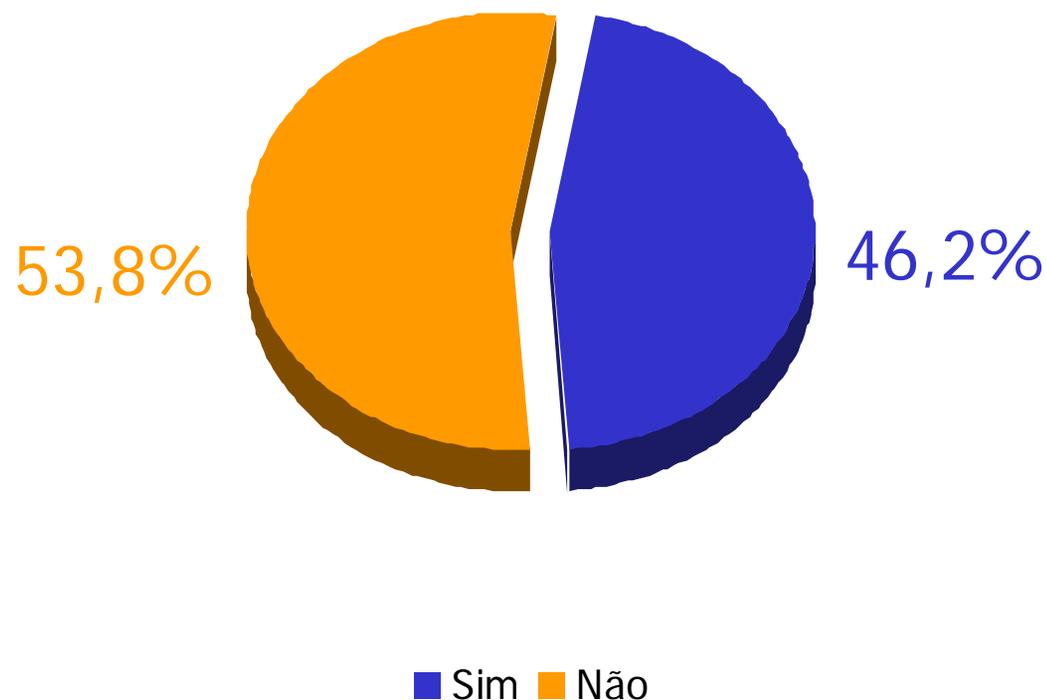
II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

X.I. Concordância com o Alargamento das Situações Susceptíveis de Pena de Prisão – Agentes sectoriais

P12a – Em Portugal, entre outras situações, os condutores com uma taxa de alcoolémia superior a 1,2 g/l, os que conduzam em contramão em auto-estradas ou também os que conduzam sem carta de condução podem ser sujeitos a pena de prisão.

Noutros países há outros comportamentos de risco na condução que podem resultar em pena de prisão do condutor.

Na sua opinião considera desejável que no nosso país se alargue o número de situações de condução passíveis de penas de prisão?





III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

X.II. Situações Susceptíveis de Penas de Prisão – Agentes sectoriais

P12b – BASE: **SE CONSIDERA QUE DEVEM HAVER MAIS SITUAÇÕES SUSCEPTÍVEIS DE PENAS DE PRISÃO – 46% do total**
Para além das já existentes em Portugal, quais são as situações de risco na condução que devem passar a ser susceptíveis de pena de prisão? (INDIQUE COM DETALHE)

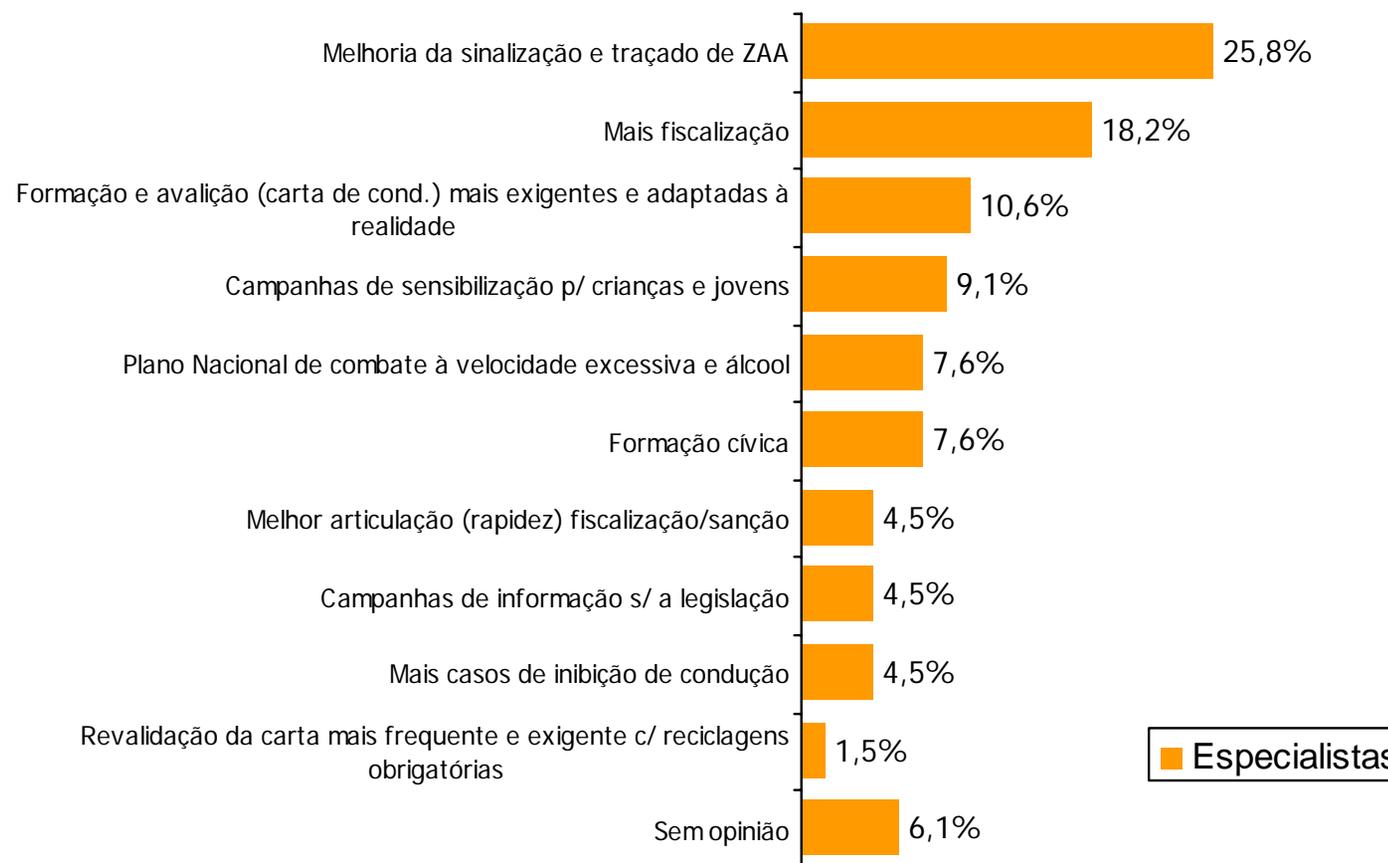


III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

XI.I. Soluções para a Sinistralidade Rodoviária entre Veículos Ligeiros

Também de forma genérica, quais são, na sua opinião, as possíveis soluções para evitar/melhorar essas situações, no que diz respeito a:
P8. Sinistralidade com automóveis em Portugal, tanto nas estradas como nas localidades.
(máximo três soluções, por ordem decrescente de prioridade)



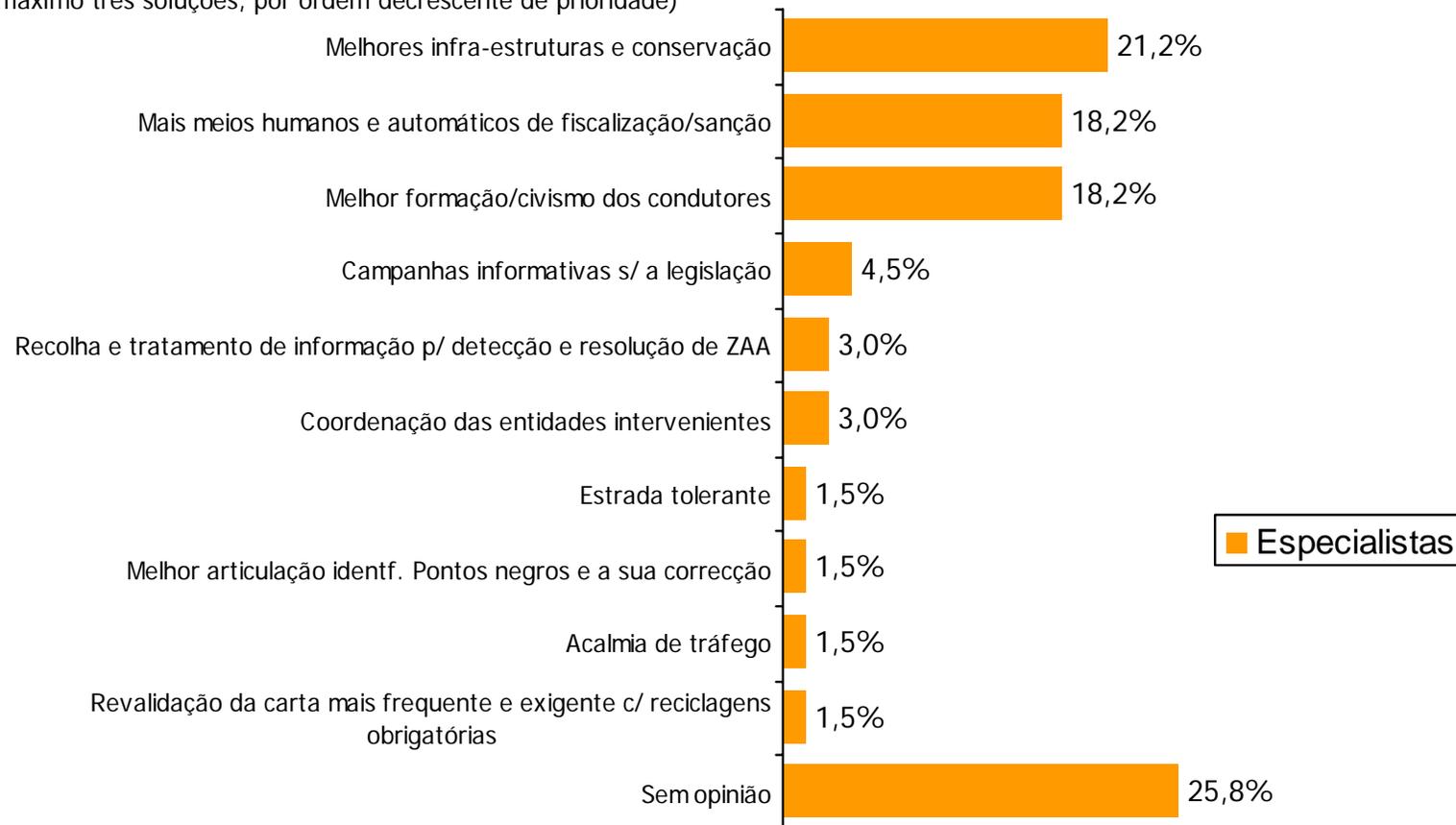
(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.

III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

XI.II. Soluções para a Sinistralidade Rodoviária entre Veículos Ligeiros segundo Área de Actuação

Também pensando na sua área de actuação, quais são, na sua opinião, as possíveis soluções para evitar/melhorar essas situações, no que diz respeito a: P16. Sinistralidade com automóveis em Portugal, tanto nas estradas como nas localidades (máximo três soluções, por ordem decrescente de prioridade)



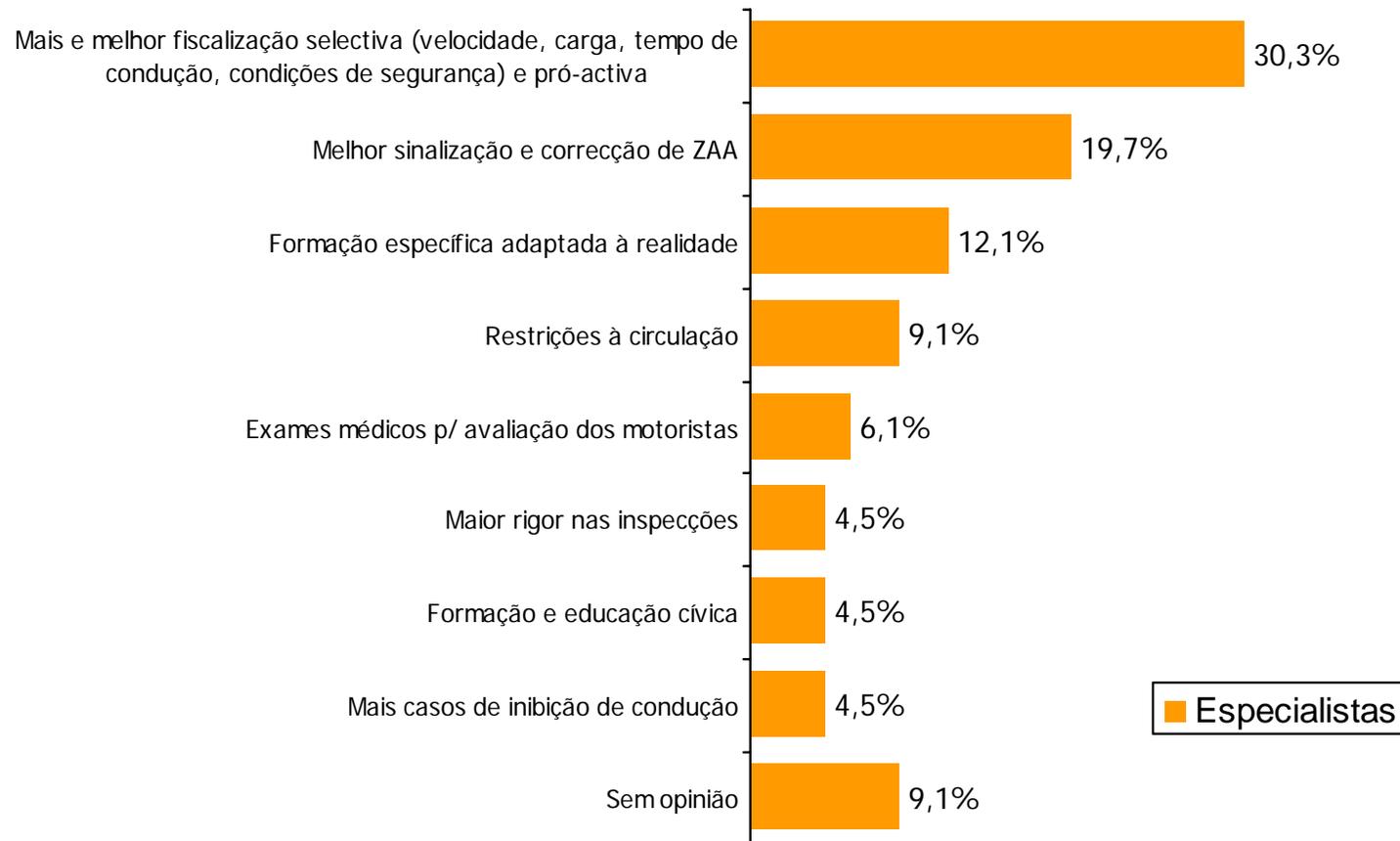
(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.

III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

XII.I Soluções para a Sinistralidade Rodoviária entre Veículos Pesados

Também de forma genérica, quais são, na sua opinião, as possíveis soluções para evitar/melhorar essas situações, no que diz respeito a:
P9. Sinistralidade com veículos pesados em Portugal, tanto nas estradas como nas localidades
(máximo três soluções, por ordem decrescente de prioridade)



(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.

III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

XII.II. Soluções para a Sinistralidade Rodoviária entre Veículos Pesados segundo Área de Actuação

Também pensando na sua área de actuação, quais são, na sua opinião, as possíveis soluções para evitar/melhorar essas situações, no que diz respeito a: P17. Sinistralidade com veículos pesados em Portugal, tanto nas estradas como nas localidades. (máximo três soluções, por ordem decrescente de prioridade)



(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.

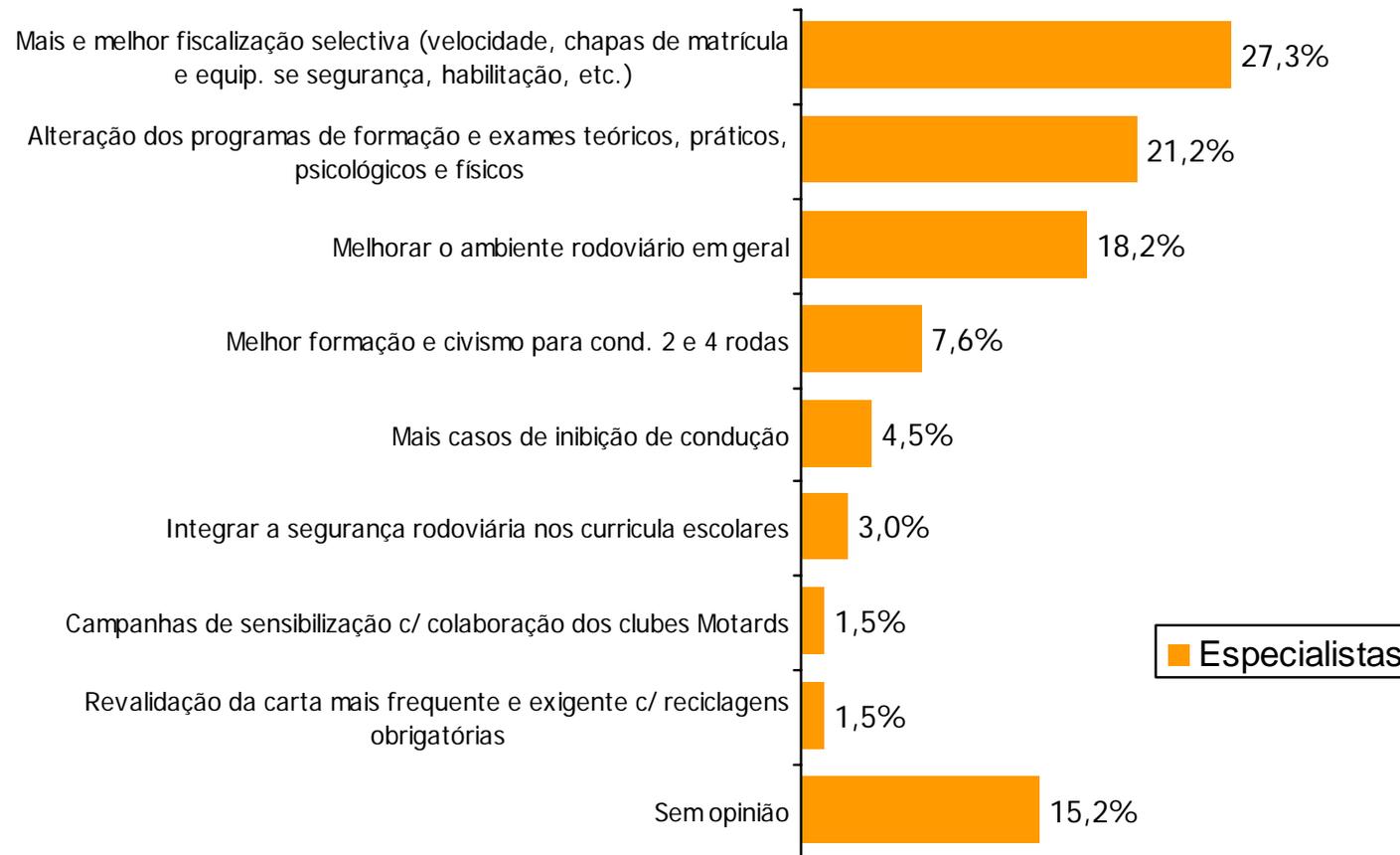
III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

XIII.I. Soluções para a Sinistralidade Rodoviária com Veículos de Duas Rodas

Também de forma genérica, quais são, na sua opinião, as possíveis soluções para evitar/melhorar essas situações, no que diz respeito a:

10. Sinistralidade com veículos de duas rodas em Portugal, tanto nas estradas como nas localidades
(máximo três soluções, por ordem decrescente de prioridade)



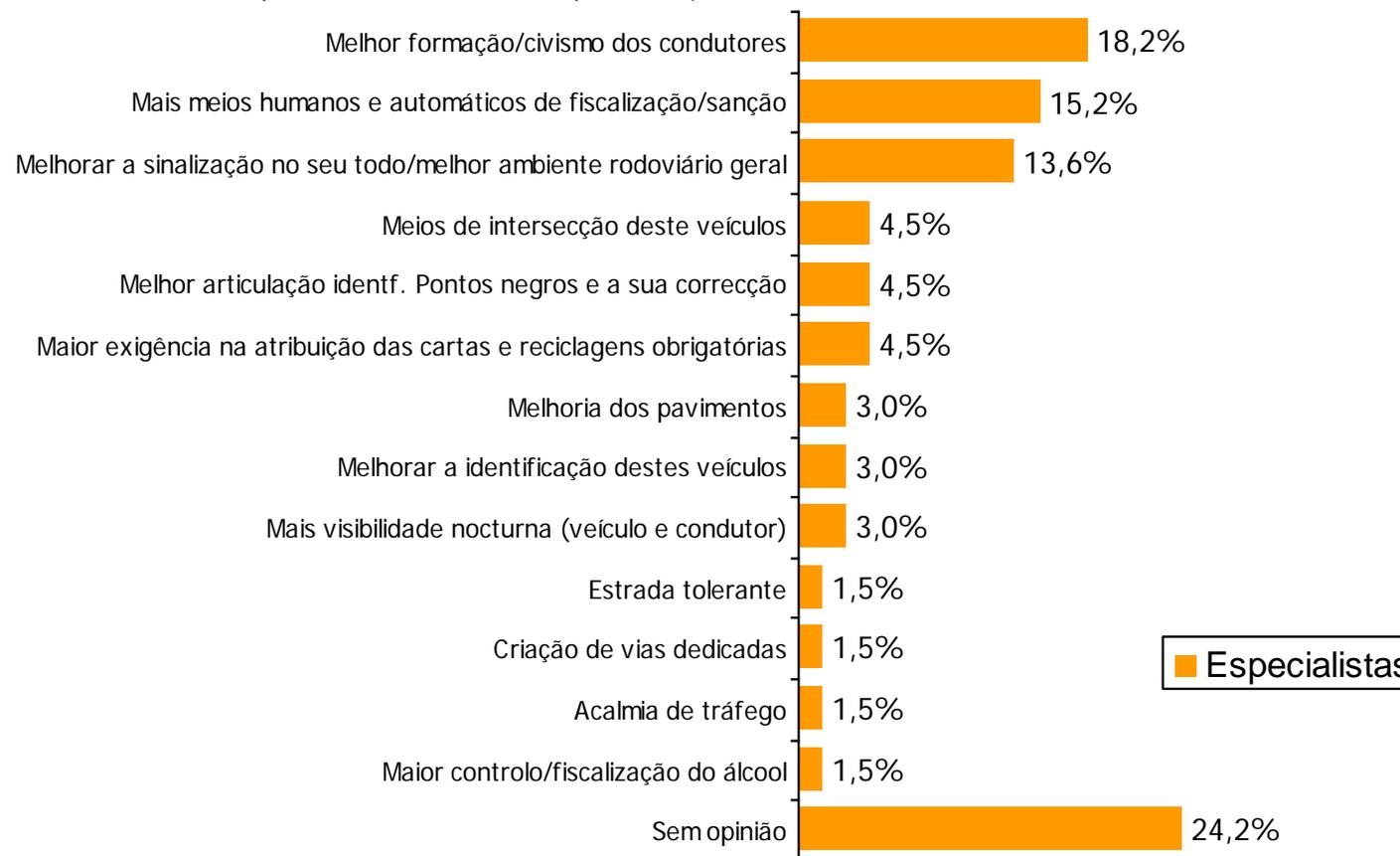
(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.

III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

XIII.II. Soluções para a Sinistralidade Rodoviária entre Veículos de Duas Rodas segundo Área de Actuação

Também pensando na sua área de actuação, quais são, na sua opinião, as possíveis soluções para evitar/melhorar essas situações, no que diz respeito a: P18. Sinistralidade com veículos de duas rodas em Portugal, tanto nas estradas como nas localidades (máximo três soluções, por ordem decrescente de prioridade)



(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.

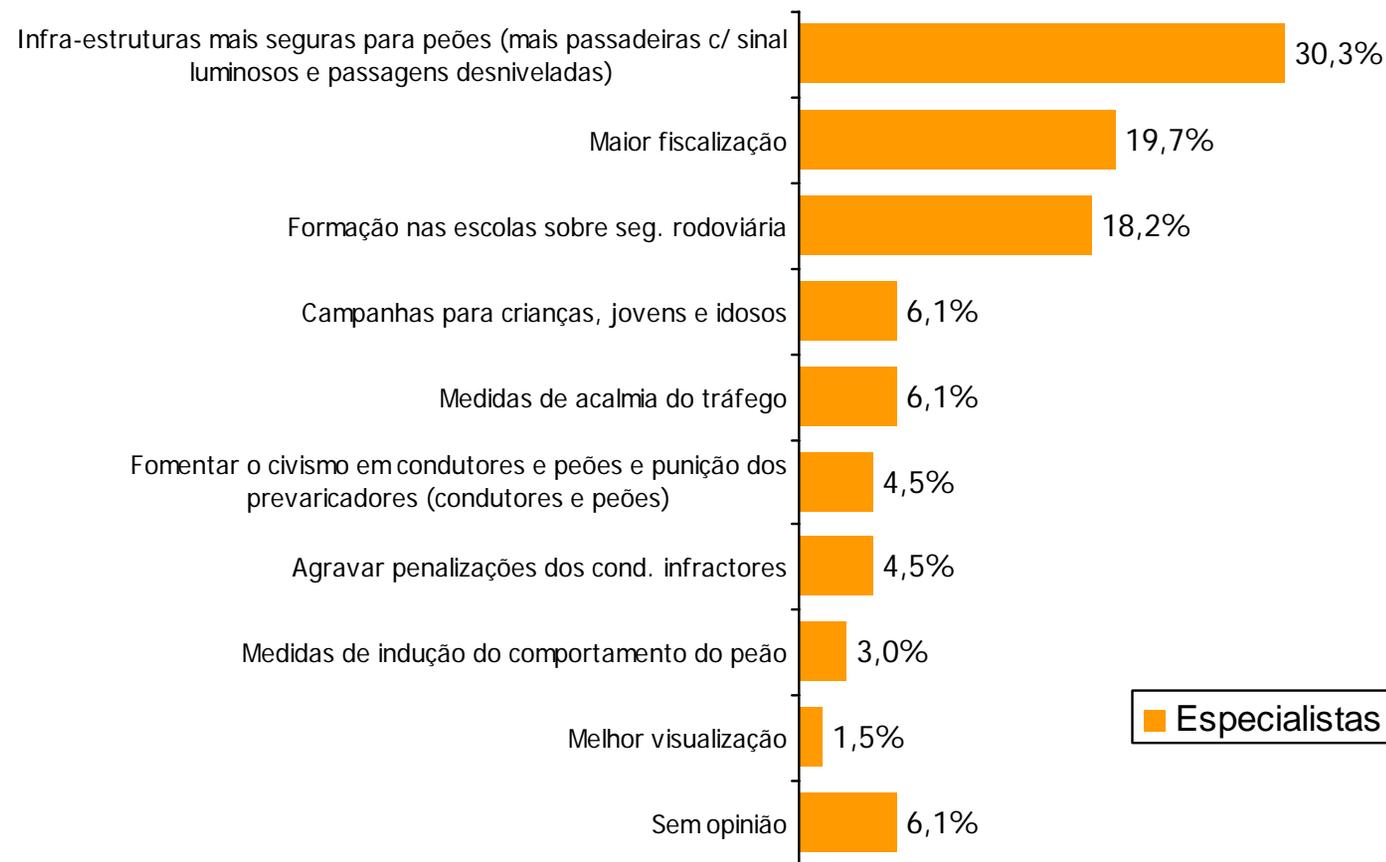
III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

XIV.I Soluções para a Sinistralidade Rodoviária com Peões

Também de forma genérica, quais são, na sua opinião, as possíveis soluções para evitar/melhorar essas situações, no que diz respeito a:

P11. Sinistralidade com peões em Portugal, tanto nas estradas como nas localidades (máximo três soluções, por ordem decrescente de prioridade)



(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.



III. PROSPECTIVA

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

XIV.II. Soluções para a Sinistralidade Rodoviária com Peões segundo Área de Actuação

Também pensando na sua área de actuação, quais são, na sua opinião, as possíveis soluções para evitar/melhorar essas situações, no que diz respeito a: P19. Sinistralidade com peões em Portugal, tanto nas estradas como nas localidades (máximo três soluções, por ordem decrescente de prioridade)

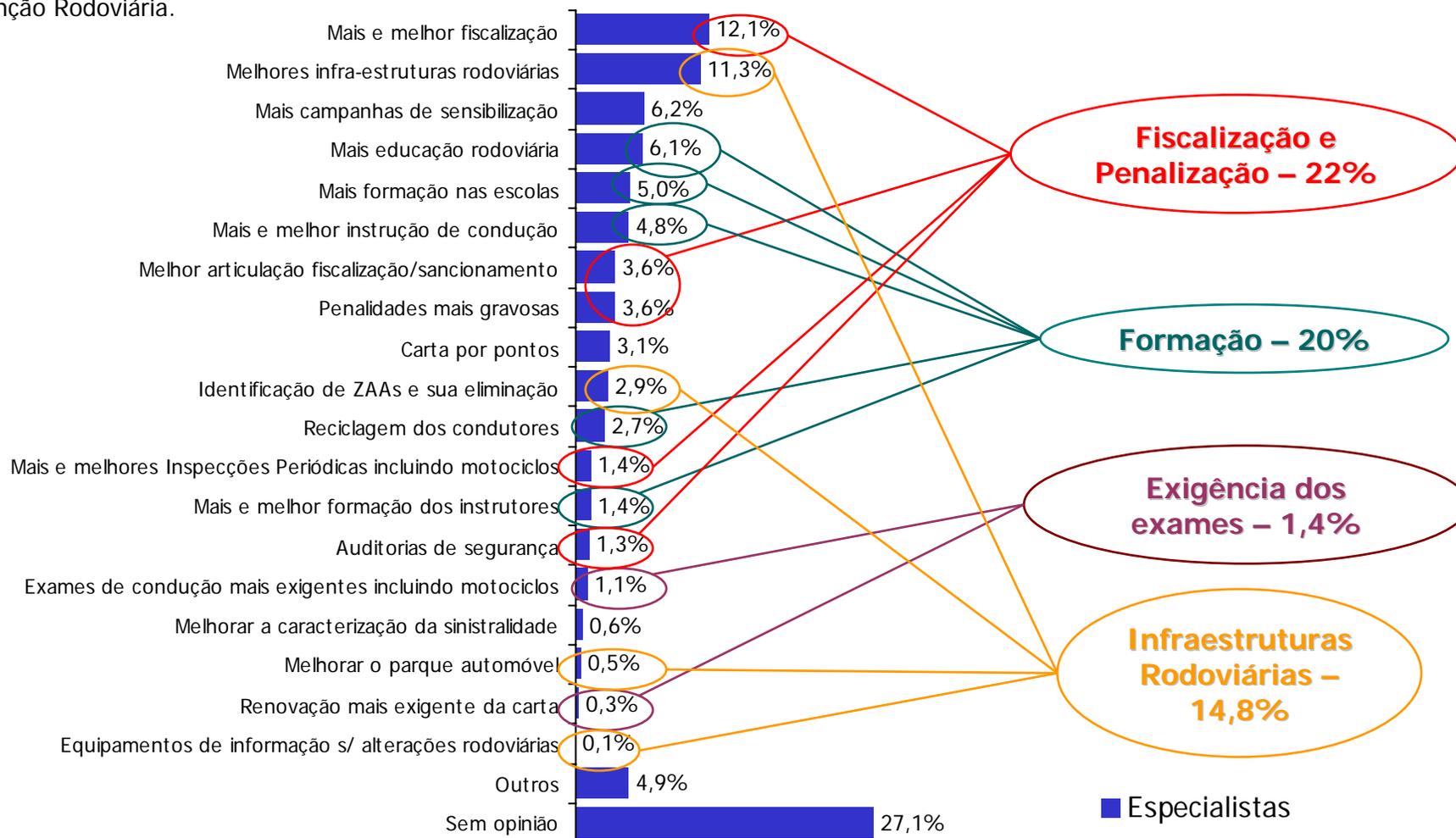


(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.

III. PROSPECTIVA

XV. Principais Medidas para a Redução da Sinistralidade Rodoviária a contemplar no PNPR

P20 – E, agora, pensando numa forma geral, no que há a fazer com vista à redução da sinistralidade rodoviária em Portugal, indique quais são para si as cinco principais medidas, por ordem decrescente de importância, que considera imprescindíveis contemplar no novo Plano de Prevenção Rodoviária.



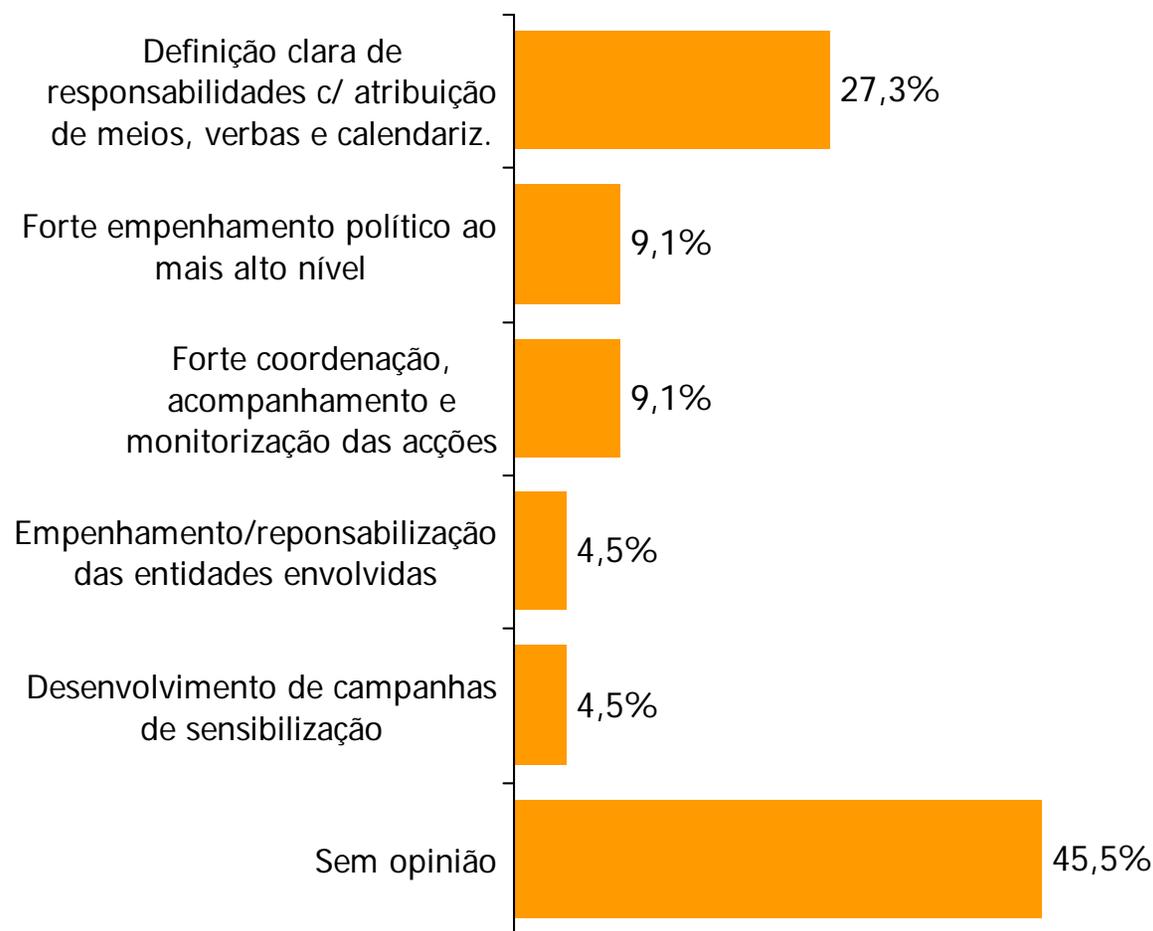
(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 5 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +5, a 2ª a +4, a 3ª a +3, a 4ª a +2 e, por último, a 5ª a +1.



III. PROSPECTIVA

XVI. Principais Medidas para assegurar a Eficácia do Futuro Plano - Especialistas

P3b. Em sua opinião quais seria as medidas que permitiriam melhorar a execução de um futuro instrumento como o PNPR.
Indique, no máximo três medidas, por ordem decrescente de importância.

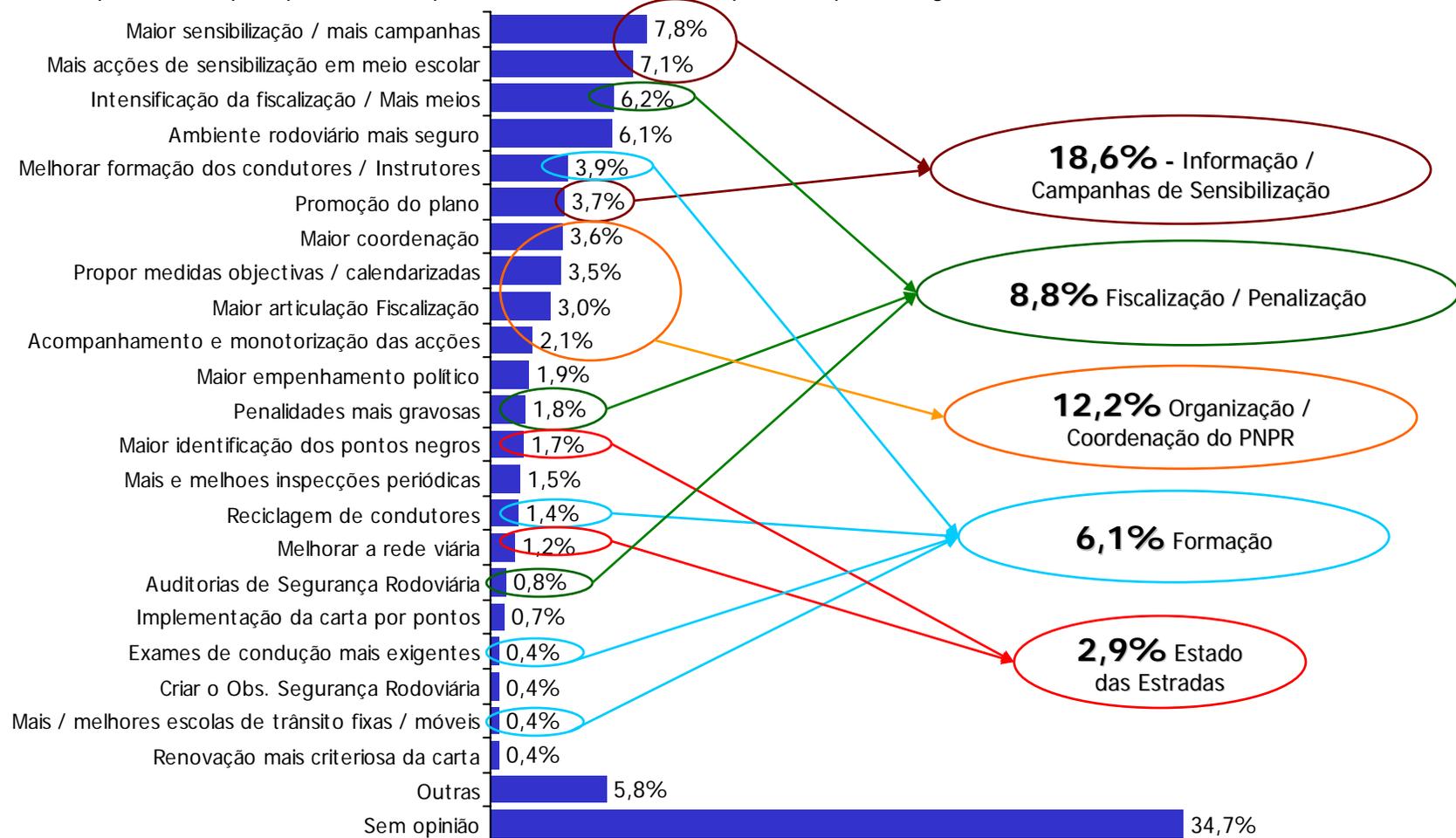


(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.

III. PROSPECTIVA

XVII. Principais Medidas para assegurar a Eficácia do PNPR – Agentes Sectoriais

P18 – Independentemente do teor dos objectivos concretos que um futuro Plano de Prevenção Rodoviária venha a considerar, centre-se na questão da sua eficácia, ou seja, no que é necessário fazer, de um ponto de vista estrutural, para que os objectivos do futuro Plano venham mesmo a ser concretizados. Indique, as cinco principais medidas, por ordem decrescente de importância para assegurar a eficácia do futuro Plano.



(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 5 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +5, a 2ª a +4, a 3ª a +3, a 4ª a +2 e, por último, a 5ª a +1.

XVIII. Sugestões para a Revisão do PNPR (resposta múltipla / resultado superior a 100%)

P21 – Para além de todas as questões deste questionário indique quaisquer outras sugestões que considere pertinente ter em conta na revisão do PNPR (expresse sem limitações de temas ou de espaço a sua opinião sobre esta matéria).	(% Verticais)
Intervenção nos currículos escolares desde a pré-primária	14,4
Formação cívica contínua (através dos media) de todos os utilizadores das vias	10,3
Maior visibilidade dos agentes fiscalizadores / mais fiscalização c/ mais meios tecnológicos / punições mais onerosas	8,9
Vias mais adaptadas à coexistência dos utilizadores e melhor conservadas	8,9
Garantir coordenação, monitorização e responsabilização na implementação do plano e aplicação de meios	8,2
Maior divulgação noticiosa dos temas da Segurança Rodoviária	6,2
Melhoria do ensino da condução	5,5
Maior interligação Fiscalização/Serviços Administrativos/Tribunais	4,8
Garantir a redução da velocidade	3,4
Recolha e disponibilização mais uniforme de informação sobre sinistralidade	3,4
Maior prevenção e controlo da condução sob o efeito do álcool e drogas/introdução de medidores em locais de consumo	3,4
Renovações mais frequentes e exigentes da CC	2,7
Criação de uma cultura de civismo na condução e utilização das vias de circulação/ Prémios aos não prevericadores	2,7
Enfoque na utilização dos cintos de segurança e sistemas de retenção	2,1
Formação permanente das entidades fiscalizadoras	1,4
«Caixa negra» nos veículos/limitadores de velocidade/melhores sistemas de segurança	1,4
Estabelecer metas intercalares e prever a sua avaliação	1,4
Mais exigência na avaliação médica e técnica dos candidatos a condutores	1,4
Exigência de habilitação p/ a condução dos «papa-reformas» e regulamentação da sua venda	1,4
Mais envolvimento/responsabilização e competências das autarquias	1,4
Garantir maior segurança no tráfego urbano	0,7
Garantir maior segurança rodoviária a crianças e aos mais vulneráveis	0,7
Inclusão da prestação de serviço cívico nas punições de infracções muito graves	0,7
Circulação obrigatória c/ luzes de cruzamento	0,7
Mais e melhores inspeções periódicas	0,7
Certificação dos condutores de veículos «especiais»	0,7
Adopção oficial do «Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada»	0,7
Figura jurídico-penal do «crime rodoviário»	0,7
Políticas fiscais p/ melhoria do parque automóvel	0,7
Outros	4,1
Sem opinião	49,3

II. Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade

Conclusões

No âmbito da educação e formação dos condutores são realçadas as necessidades de um conteúdo mais prático do ensino da condução (com acréscimo das situações reais) e de um reforço das componentes cívicas.

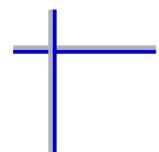
Quanto ao ambiente rodoviário e parque automóvel é salientada a importância da melhoria das vias e da sinalização, particularmente nas ZAA e nas infra-estruturas para peões. O reforço da fiscalização dos centros de inspeção dos veículos é apontado como condição da melhoria de segurança do parque automóvel.

Os meios de socorro às vítimas ganharão em ver reforçado o nível da formação dos técnicos, a disponibilidade de recursos e a coordenação dos sistemas de comunicação.

Ao nível da intervenção legislativa destaca-se o apoio generalizado à introdução da carta por pontos.

Existe uma concordância geral com as taxas actuais de alcoolémia, com os limites de velocidade nas diferentes vias e com o reforço da fiscalização selectiva.

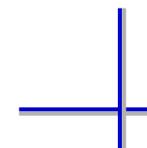
A criminalização de comportamentos de trânsito, à semelhança do que existe no Reino Unido, parece provocar uma forte divisão da opinião pública e dos especialistas.



IV. Conclusões / Recomendações



Ministério da Administração Interna



I. Plano Nacional de Prevenção Rodoviária

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 objectiva, 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 objectivo.

No entanto, o PNPR apresenta algumas debilidades de concepção, sobretudo, no que diz respeito à ausência de medidas relativas à consignação de recursos, de estruturas de coordenação e de um sistema de monitorização e de avaliação de resultados.

Um futuro Plano deve, por isso, corrigir esses erros de concepção e, garantir à partida os recursos necessários, a fixação de objectivos claros e calendarizados e a definição dos mecanismos de monitorização e controlo por agentes externos.

A sinistralidade rodoviária é responsável por um custo que atingia, em 2001, 0,81% do PIB, pelo que ninguém poderá ficar imune à importância deste fenómeno que constitui um desafio fundamental para Portugal e para os portugueses.

II. Recomendações para o futuro Plano

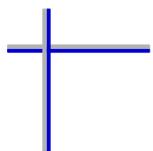
As debilidades detectadas no actual Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, quer ao nível da concepção quer ao da execução, levam-nos a propor as seguintes orientações para a elaboração do futuro Plano:

- Considerando a experiência do PNPR somos de opinião que deveria ser escolhida uma nova denominação, para não haver confusão conceptual (efeito de continuidade) que desvalorizaria esta nova iniciativa.
- Será interessante, para uma melhor compreensão do âmbito deste novo Plano, que a sua denominação integre algumas das novas preocupações como a mobilidade e a sustentabilidade.
- O Plano só terá êxito, na sua capacidade de mobilização da sociedade portuguesa, se lhe for atribuído um grau de elevada prioridade pelas mais altas instâncias do Estado, a exemplo do que aconteceu em França, com o envolvimento do próprio Presidente da República.
- A eficácia na concepção, organização e implementação do Plano só poderá ser atingida se resultar de uma estrutura multidisciplinar, organizada de forma transversal no aparelho de Estado, com autonomia e capacidade decisória para gerir planos de acção e orçamentos. Esta estrutura deveria ter o estatuto de Autoridade Interministerial, abrangendo as áreas da Administração Interna, das Obras Públicas, da Saúde, da Educação e da Justiça.

II. Recomendações para o futuro Plano (cont)

- O Plano deverá ter objectivos específicos, claros e quantificáveis que, sendo realistas na sua fundamentação, devem ser ambiciosos, permitindo que Portugal se possa tornar num exemplo, sustentável no tempo, no combate à sinistralidade rodoviária. As acções necessárias para se atingirem os Objectivos do Plano só poderão ser integradas se forem devidamente caracterizadas, calendarizadas e orçamentadas.
- Em nossa opinião, as metas a traçar deveriam ser: colocar, até 2010, a sinistralidade rodoviária em Portugal, em todas as suas componentes, próximo da média da Europa dos 15; descer essa sinistralidade para o primeiro quartil da Europa dos 15 em 2015.
- A execução do Plano será tanto mais efectiva quanto mais este obedecer a uma lógica de orçamento autónomo, isto é em que as acções que decorram do seu cumprimento não estejam sujeitas aos orçamentos gerais dos organismos que as tenham que executar. A fiscalização do cumprimento do Plano, nos seus aspectos quantitativos e qualitativos, deverá ser cometida a uma entidade externa.

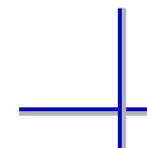
Lisboa, Abril de 2007

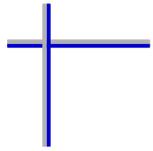


ANEXOS



Ministério da Administração Interna



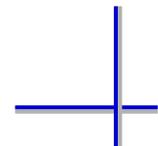


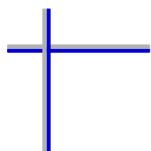
ANEXOS

- a) **Análise documental**
 - b) **Inquéritos com base em inquéritos estruturados**
 - c) **Espanha, França e Reino Unido – A regulação da condução numa perspectiva de Direito Comparado**
-



Ministério da Administração Interna

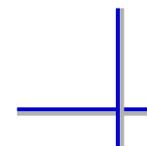


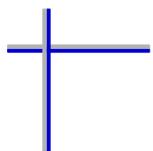


ANEXOS

a) Análise documental

1. Caracterização da Sinistralidade Rodoviária (DGV – 02/07)
2. Dados EP e PRP
3. Avaliação da execução do PNPR
4. Avaliação da execução do Anexo I ao PNPR
5. Medidas genéricas não contempladas no Anexo I ao PNPR





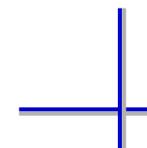
ANEXOS

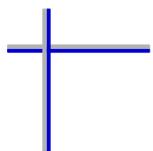
a) Análise documental

1. Caracterização da Sinistralidade Rodoviária (DGV – 02/07)



Ministério da Administração Interna



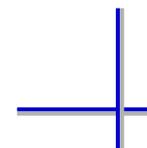


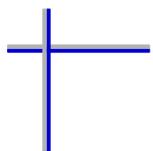
ANEXOS

- a) **Análise documental**
 - 2. **Dados EP e PRP**



Ministério da Administração Interna





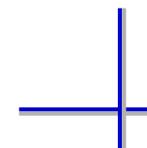
ANEXOS

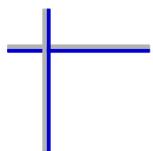
a) Análise documental

3. Avaliação da execução do PNPR



Ministério da Administração Interna





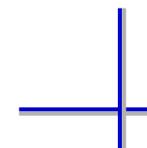
ANEXOS

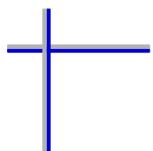
a) Análise documental

4. Avaliação da execução do Anexo I ao PNPR



Ministério da Administração Interna





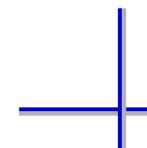
ANEXOS

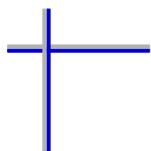
a) Análise documental

5. Medidas genéricas não contempladas no Anexo I ao PNPR



Ministério da Administração Interna





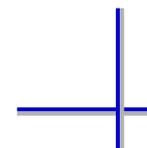
ANEXOS

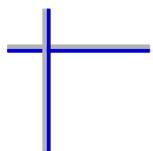
b) Inquéritos com base em inquéritos estruturados

1. Entidades contactadas
2. A Sinistralidade Rodoviária em Portugal – A Opinião dos Especialistas
3. A Sinistralidade Rodoviária em Portugal – A Opinião dos Especialistas (2)
4. Avaliação de Execução – Escolas de Trânsito
5. Questionário tipo de Inquérito a Condutores e não Condutores



Ministério da Administração Interna



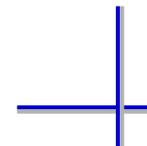


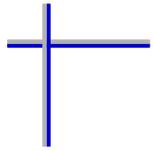
ANEXOS

- b) Inquéritos com base em inquéritos estruturados
- 1. Entidades contactadas



Ministério da Administração Interna





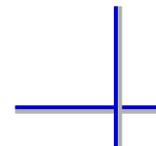
ANEXOS

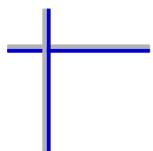
b) Inquéritos com base em inquéritos estruturados

2. A Sinistralidade Rodoviária em Portugal – A Opinião dos Especialistas



Ministério da Administração Interna





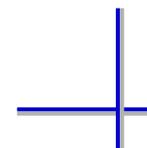
ANEXOS

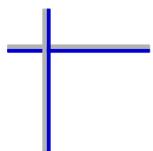
b) Inquéritos com base em inquéritos estruturados

3. A Sinistralidade Rodoviária em Portugal – A Opinião dos Especialistas (2)



Ministério da Administração Interna



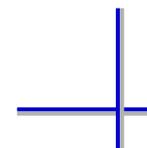


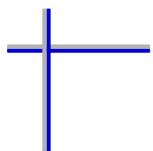
ANEXOS

- b) Inquéritos com base em inquéritos estruturados
- 4. Avaliação de Execução – Escolas de Trânsito



Ministério da Administração Interna





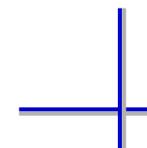
ANEXOS

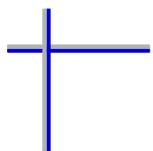
b) Inquéritos com base em inquéritos estruturados

5. Questionário tipo de Inquérito a Condutores e não Condutores



Ministério da Administração Interna



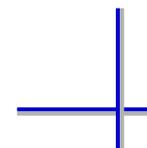


ANEXOS

c) Espanha, França e Reino Unido – A regulação da condução numa perspectiva de Direito Comparado



Ministério da Administração Interna





Ministério da Administração Interna