

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

2008-2018



OBSERVATÓRIO **ACP**

MAIO 2019

ÍNDICE

1. ENQUADRAMENTO	3
PORTUGAL E A INSEGURANÇA RODOVIÁRIA – VERDADE E CONSEQUÊNCIA	4
ENQUADRAMENTO, RAZÃO DE SER E METODOLOGIA	16
2. AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020	27
MORTOS E FERIDOS GRAVES: EVOLUÇÃO E PREVISÃO	28
LOCALIZAÇÃO	32
REGIÕES COM MAIOR SINISTRALIDADE – MORTOS E FERIDOS GRAVES	35
ENTIDADES INTERMUNICIPAIS COM MAIOR SINISTRALIDADE	42
CONCELHOS COM MAIOR SINISTRALIDADE	45
UTILIZADORES	52
NATUREZA	56
VEÍCULOS	59
3. PROPOSTA DE MEDIDAS DE CURTO PRAZO 2019-2020	64
Novas medidas (Plano de Ações e Medidas Urgentes)	65
Medidas prioritárias do Plano de Ação do PENSE 2020	68
Medidas “não prioritárias” do Plano de Ação do PENSE 2020	71



1. ENQUADRAMENTO



PORTUGAL E A INSEGURANÇA RODOVIÁRIA VERDADE E CONSEQUÊNCIA



PORTUGAL E A INSEGURANÇA RODOVIÁRIA (2008-2018*)

MORTOS	8.099
FERIDOS GRAVES	23.835
FERIDOS LEVES	439.418
TOTAL DE VÍTIMAS	471.352

* 2008 e 2009 estimativa; 2018 previsão



PORTUGAL E A INSEGURANÇA RODOVIÁRIA (2008-2018*)

**Custo económico e social da
sinistralidade rodoviária
de 2008 a 2018**

24,1

mil milhões de euros

**Custo estimado de apoios à
banca de 2008 a 20??**

23,3

mil milhões de euros



PORTUGAL E A INSEGURANÇA RODOVIÁRIA (2015)

ACIDENTES COM VÍTIMAS/10⁶ HABITANTES

1	Denmark	502	15	Hungary	1.669
2	Cyprus	568	16	Luxembourg	1.734
3	Poland	862	17	Latvia	1.853
4	France	878	18	Czech Republic	2.033
5	Finland	942	19	Spain	2.107
6	Slovakia	951	20	United Kingdom	2.236
7	Bulgaria	1.007	21	Croatia	2.606
8	Greece	1.020	22	Italy	2.933
9	Lithuania	1.034	23	Portugal	3.067
10	Estonia	1.058	24	Slovenia	3.170
11	Netherland	1.094	25	Malta	3.227
12	Ireland	1.161	26	Belgium	3.570
13	Romania	1.456	27	Germany	3.741
14	Sweden	1.503	28	Austria	4.374

TOTAL DE FERIDOS/10⁶HABITANTES

1	Denmark	555	15	Hungary	2.123
2	Poland	1.034	16	Latvia	2.309
3	France	1.064	17	Luxembourg	2.367
4	Cyprus	1.117	18	Czech Republic	2.551
5	Finland	1.165	19	Spain	2.897
6	Netherland	1.196	20	United Kingdom	2.981
7	Lithuania	1.237	21	Malta	3.132
8	Slovakia	1.245	22	Croatia	3.570
9	Bulgaria	1.250	23	Italy	4.066
10	Greece	1.303	24	Portugal	4.163
11	Estonia	1.339	25	Slovenia	4.221
12	Ireland	1.504	26	Belgium	4.613
13	Romania	1.857	27	Germany	4.816
14	Sweden	2.012	28	Austria	5.489



PORTUGAL E A INSEGURANÇA RODOVIÁRIA

MORTOS/10⁶HABITANTES 2015

1	Malta	26	15	Italy	58
2	Sweden	27	16	Slovenia	58
3	United Kingdom	28	17	Portugal	60
4	Denmark	31	18	Luxembourg	64
5	Netherland	31	19	Belgium	65
6	Ireland	35	20	Hungary	66
7	Spain	36	21	Czech Republik	69
8	Germany	42	22	Greece	71
9	Cyprus	49	23	Poland	77
10	Finland	49	24	Croatia	82
11	Estonia	51	25	Lithuania	83
12	France	54	26	Latvia	94
13	Austria	55	27	Romania	95
14	Slovakia	57	28	Bulgaria	99

Mortos/10⁶Habitantes 2017

1	Sweden	25	15	Slovakia	51
2	United Kingdom	28	16	Belgium	54
3	Denmark	30	17	Czech Republik	55
4	Netherland	31	18	Italy	56
5	Ireland	33	19	Portugal	61
6	Estonia	36	20	Cyprus	62
7	Germany	39	21	Hungary	64
8	Spain	39	22	Latvia	67
9	Malta	41	23	Greece	69
10	Finland	42	24	Lithuania	70
11	Luxembourg	42	25	Poland	75
12	Austria	47	26	Croatia	80
13	Slovenia	50	27	Bulgaria	96
14	France	51	28	Romania	99



PORTUGAL E A INSEGURANÇA RODOVIÁRIA (2010-2017)

**A CONSEQUÊNCIA DE PORTUGAL
NÃO ATINGIR A MÉDIA
EUROPEIA (Mortos/Milhão de
Habitanes) ENTRE 2010 E 2017**

1.269

VIDAS PERDIDAS



PORTUGAL E A INSEGURANÇA RODOVIÁRIA

1.269

VIDAS PERDIDAS

RAZÕES:

Ignorância?

Incapacidade?

Incompetência?

Incúria?

Irresponsabilidade?



ENQUADRAMENTO, RAZÃO DE SER E METODOLOGIA



O QUÊ

(1 de 2)

Este é um trabalho de avaliação de resultados das políticas públicas de segurança rodoviária e de apresentação de medidas que podem contribuir para a sua melhoria.

É um projeto que tem como únicas fontes de informação dados públicos, e dele resulta o objetivo de tornar as ruas e estradas mais seguras e, por essa via, diminuir a sinistralidade muito grave e grave em Portugal, poupando vidas, sofrimento e brutais perdas económicas.

Este trabalho não tem como objetivo encontrar culpados para o atual estado da segurança rodoviária nem identificar, pela enésima vez, os problemas da sinistralidade, fenómeno multidisciplinar e interdisciplinar e, como tal, extremamente complexo.



O QUÊ

(2 de 2)

O presente trabalho tem, contudo, uma visão crítica mas construtiva sobre as causas da sinistralidade rodoviária e sobre quem tem responsabilidades políticas, institucionais e operacionais no seu combate. No entanto, esta visão é apenas feita como um meio de diagnóstico, ou seja, como um passo intermédio num processo, também ele complexo, que permite apresentar soluções.

Os instrumentos para medir e prever, bem como as soluções apresentadas são sustentados em três princípios básicos:

- ✓ Solidez, científica e técnica
- ✓ Razoabilidade
- ✓ Exequibilidade



PORQUÊ

A preocupação com a segurança rodoviária está inserida numa necessidade, cada vez mais sentida e presente na sociedade, de equilibrar harmoniosamente o desenvolvimento e a mobilidade com a segurança e a sustentabilidade.

O Observatório ACP, através das mais variadas entidades representadas no seu Conselho Consultivo, participa ativamente e apoia os esforços da ONU, consubstanciados na Década de Ação para a Segurança Rodoviária (2011-2020) e nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável até 2030.

Com esta iniciativa, o Observatório ACP propõe-se associar a divulgação e a consciencialização para um problema grave, com o facto de a sua solução depender, a dois níveis, de todos e de cada um de nós:

- Enquanto atores conscientes do nosso papel num Sistema de Transporte Rodoviário Seguro,
e
- Enquanto cidadãos exigentes que sabem pedir responsabilidades a quem tem a Missão e a Obrigação de fornecer e garantir a nossa segurança.



Pressupostos para o *benchmarking* do PENSE 2020¹

A definição das metas do PENSE 2020 teve em consideração:

- A evolução da sinistralidade rodoviária no período 2006-2015
- A avaliação dos programas anteriores de políticas públicas de segurança rodoviária
- A visão dos seus autores, quanto às melhorias a introduzir na gestão dessas políticas

Num contexto em que Portugal:

- Reconhecia e assumia que a insegurança rodoviária é um risco social quantificável, cuja dimensão é intolerável numa sociedade que procura a satisfação do bem-estar dos seus cidadãos
- Encarava a redução com Vontade política, Determinação institucional e Empenho coletivo
- Fazia corresponder à vontade, à determinação e ao empenho, uma estratégia coerente e uma prática sustentada em programas de ação monitorizáveis e auditáveis, ambiciosos, mas exequíveis, coerentes, quantificáveis e sujeitos a prazos e orçamentos realistas

¹ De acordo com a Resolução do Conselho de Ministros 85/2017, publicada no Diário da República, 1.ª Série, n.º 116 de 19 de junho de 2017



Pressupostos para o *benchmarking* do PENSE 2020

A capacidade de alcançar as metas estava dependente:

- De uma liderança política institucional forte
- De uma vontade de “fazer acontecer” a mudança na cultura de segurança rodoviária em Portugal por parte de todas as autoridade envolvidas
- Do estabelecimento da metodologia e aplicação das regras e dos critérios a que respeitou a elaboração do Plano de Ação
- Da identificação das ações que obedeceram ao princípio da adequabilidade aos resultados esperados, em termos de objetivos estratégicos, operacionais e metas setoriais, medidas pelos Indicadores de Desempenho de Segurança Rodoviária
- Da definição da forma de aprovação dos programas de ação setoriais e da interligação das respetivas ações nos planos o orçamentos das entidades da Administração Pública responsáveis pela sua execução
- Do compromisso com objetivos, orçamentos e prazos de execução das ações, monitorizadas ao longo da sua execução através de indicadores de cumprimento e desempenho e avaliadas pelo cumprimento dos resultados obtidos



Pressupostos para o *benchmarking* do PENSE 2020

A capacidade de alcançar as metas estava dependente:

- De um processo de acompanhamento rigoroso do Plano de Ação, corporizado no modelo de estruturas e mecanismos de controlo de execução
- A tudo isto acrescia a identificação do papel das Autarquias Locais enquanto “um dos principais atores do PENSE 2020

Os organismos a quem compete a responsabilidade de decisão, gestão, acompanhamento e controlo para fazer cumprir o PENSE 2020 são:

- Conselho Interministerial para a Segurança Rodoviária (reuniões semestrais)
- Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (reuniões semestrais)
- Conselho Científico de Monitorização (publica relatório anual)



Avaliação da evolução da sinistralidade 2010-2017, ponto de situação sobre 2018, projeções para 2020 e suas consequências

Não sendo ainda conhecido o primeiro relatório anual do Conselho Científico de Monitorização, não é possível avaliar o grau de cumprimento e desempenho do Plano de Ação do PENSE 2020, pelo que apenas podemos avaliar o desempenho dos indicadores de evolução da sinistralidade

Descrição

- Definição, a partir das metas do PENSE 2020, de objetivos de diminuição de sinistralidade setoriais (grupos, fatores e situações de risco) que permitem uma monitorização mais objetiva da evolução e dos desvios verificados, possibilitando uma melhor, mais adequada e, por isso, mais eficiente intervenção corretiva, considerando que as metas foram originalmente definidas a partir da soma daquelas realidades setoriais e não de um exercício teórico desvinculado dessa realidade¹;
- Determinação de tendências e projeções face às metas definidas, totais e setoriais, para avaliar os desvios verificados, atuais e previsíveis, e antecipar as referidas intervenções;
- Utilização de “semáforos” nos gráficos para qualificar a situação atual, e de previsões quantificadas para os desvios que irão acontecer no final de 2020, caso não sejam tomadas medidas de curto prazo, adequadas à urgência dos problemas diagnosticados.

¹ No caso dos Feridos Graves foi utilizado, por indisponibilidade de dados, a definição atual e não a prevista no PENSE 2020.



Proposta de medidas de muito curto prazo (2019-2020) para melhorar a situação:**Descrição**

- Avaliação do Plano de Ação do PENSE 2020 através de várias análises preparatórias (PESTLE, SWOT), da aplicação de uma adaptação tridimensional da Matriz de *Haddon* e da Matriz de *Eisenhower* aprofundada (Importância, Urgência e Facilidade de Aplicação), bem como da teoria dos 3C (adaptada) de *Michel Le Net*, sempre que possível avaliadas de acordo com o melhor Sistema de Apoio à Decisão em segurança rodoviária disponível (*DSS* do projeto *SafetyCube*), tendo em vista definir, e justificar, três níveis de prioridades para as medidas que aconselhamos venham a ser desenvolvidas/implementadas até ao final de 2020:
 - **Novas medidas (Plano de Ações e Medidas Urgentes)**
 - **Medidas prioritárias do Plano de Ação do PENSE 2020**
 - **Medidas do Plano de Ação “não prioritárias” do PENSE 2020**



Notas de reflexão

Quer a análise dos resultados, quer a sugestão destas medidas tiveram em consideração que:

- ✓ “Dados não são informação, informação não é conhecimento, conhecimento não é compreensão e compreensão não é sabedoria” (*Clifford Stoll*)
- ✓ A implementação de intervenções efetivas no terreno é a chave para reduzir o número de mortos. Esse objetivo, por seu turno, requer não só a disponibilização de um conjunto de ações, mas também a consideração de cinco questões-chave: compromisso político; ambiente institucional propício; apoio efetivo à implementação; uma sociedade que exija responsabilidades aos seus governantes; o reconhecimento das ameaças que impedem o progresso dessa implementação (*Prof. Adnan A. Hyder*)
- ✓ A visão estratégica deve apoiar-se na abordagem da “raposa e do porco-espinho” (*Isaiah Berlin, Philip Tetlock, John Lewis Gaddis*)
- ✓ A melhor fórmula para conseguir progressos sistemáticos é a “agregação dos ganhos marginais” (*Dave Brailsford*)



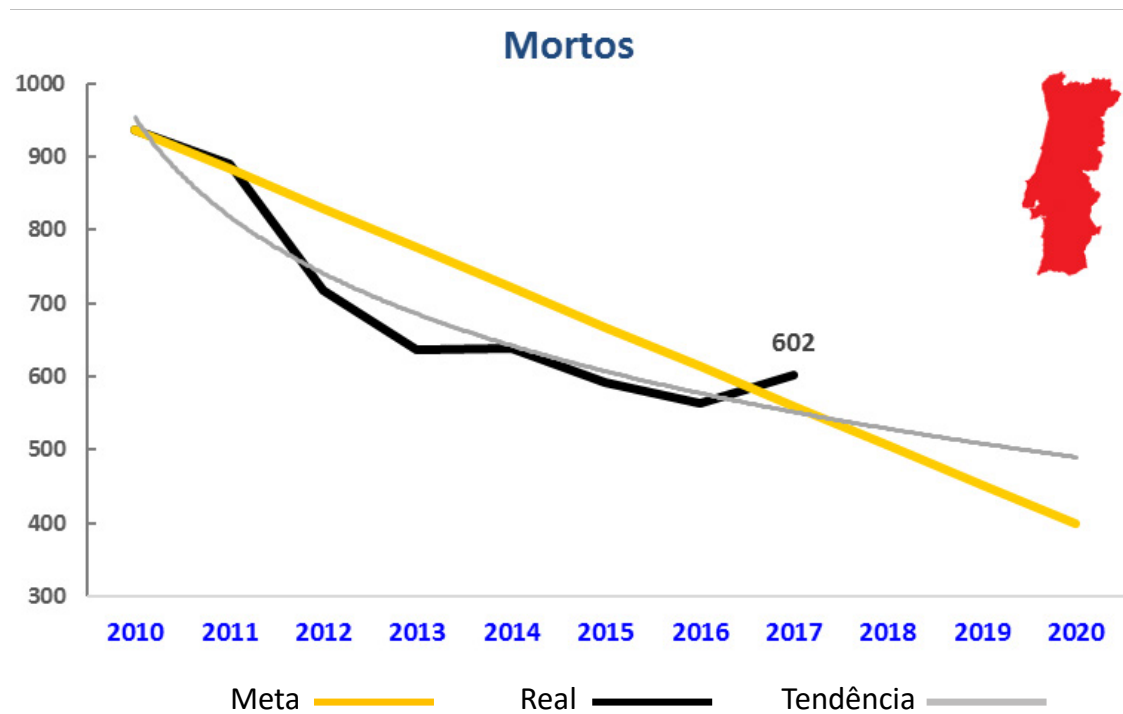
2. AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020



MORTOS E FERIDOS GRAVES: EVOLUÇÃO E PREVISÃO



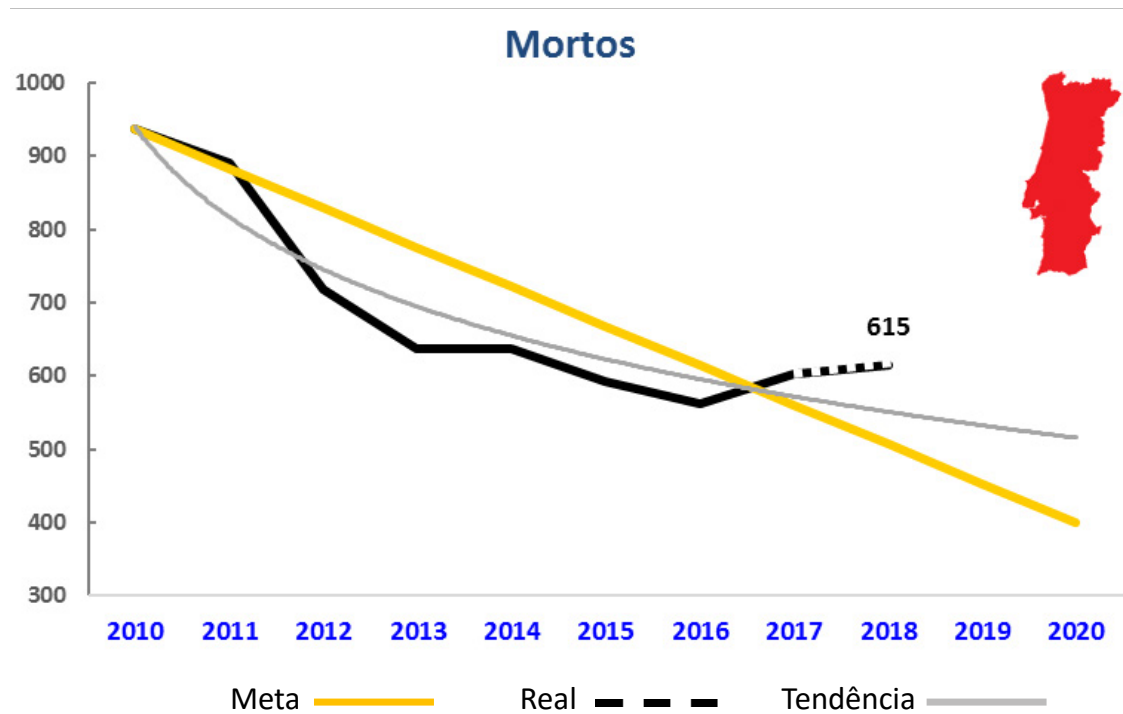
AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade
2017



Meta 2020
399 Mortos
41 M/Mh

Previsão 2020
490 Mortos
50 M/Mh

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade
2018*

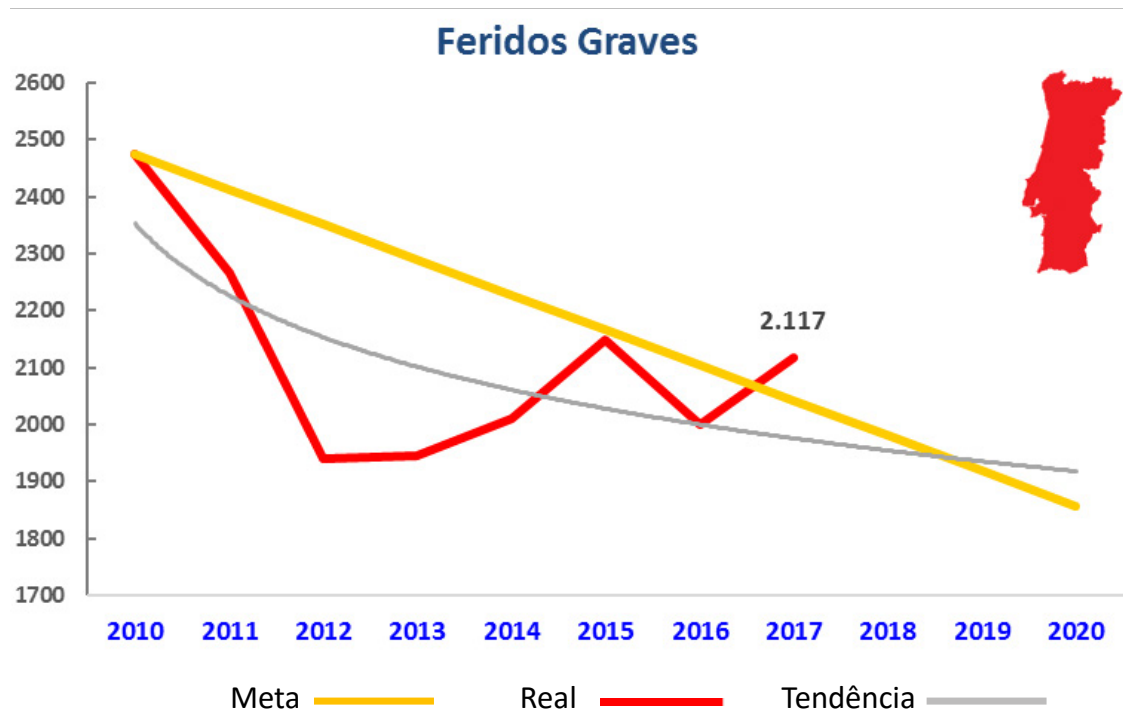


Meta 2020
399 Mortos
41 M/Mh

Previsão 2020
520 Mortos
53 M/Mh

* Previsão

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade
2017



Meta 2020

1.858

Feridos Graves

Previsão 2020

1.920

Feridos Graves



LOCALIZAÇÃO

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – DENTRO DAS LOCALIDADES
2017

Dentro das Localidades



Meta 2020

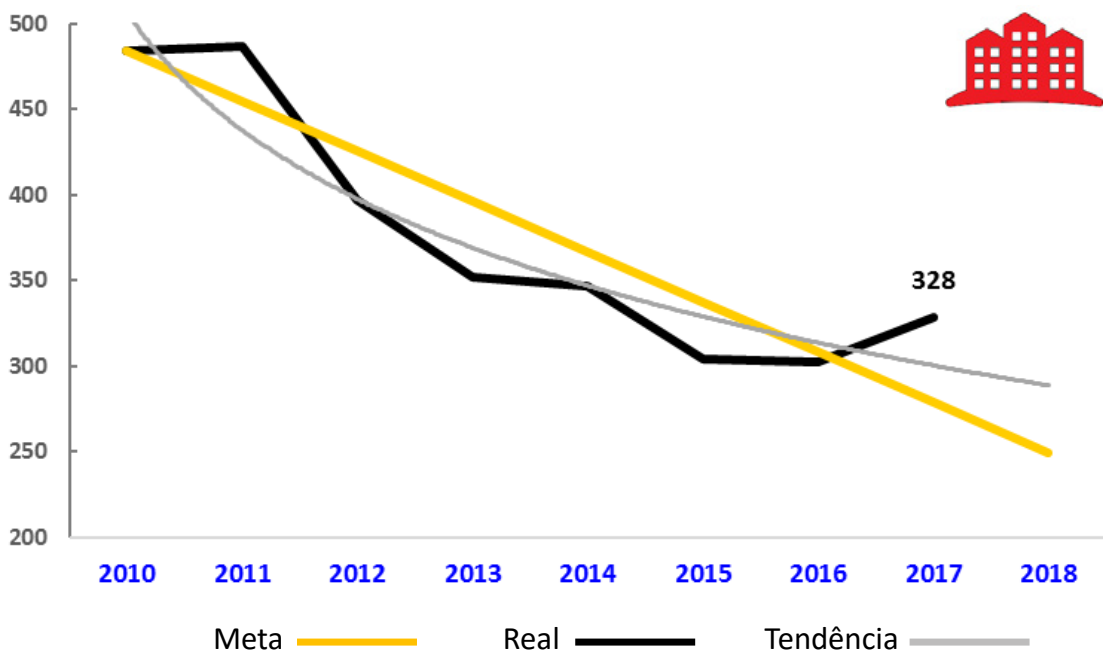
191

Mortos

Previsão 2020

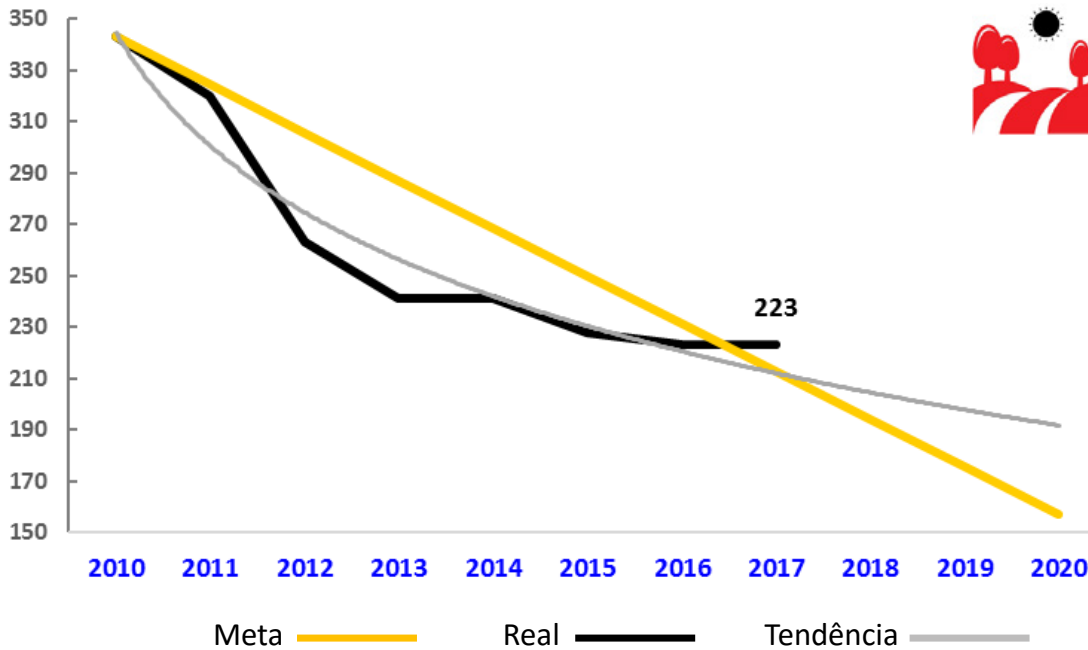
270

Mortos



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – FORA DAS LOCALIDADES
2017

Fora das Localidades (sem AE)



Meta 2020

157

Mortos

Previsão 2020

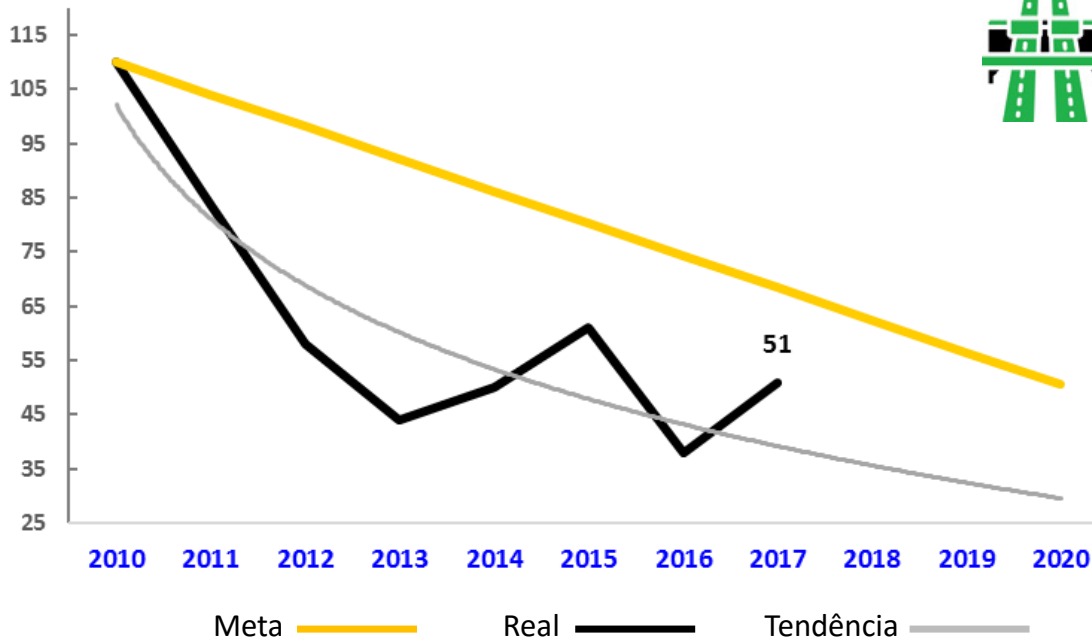
190

Mortos



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – FORA DAS LOCALIDADES
2017

Autoestradas



Meta 2020

51

Mortos

Previsão 2020

30

Mortos



REGIÕES COM MAIOR SINISTRALIDADE MORTOS E FERIDOS GRAVES

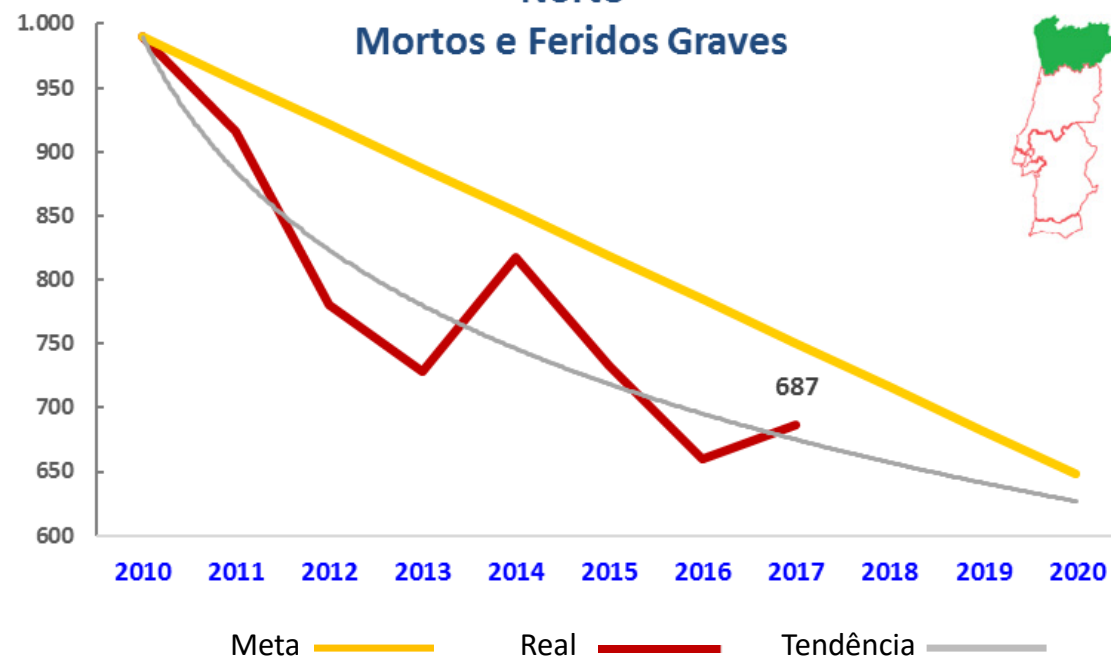


AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020 2017



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – Região NORTE
2017

Norte
Mortos e Feridos Graves



Meta 2020

648

Mortos e Feridos Graves

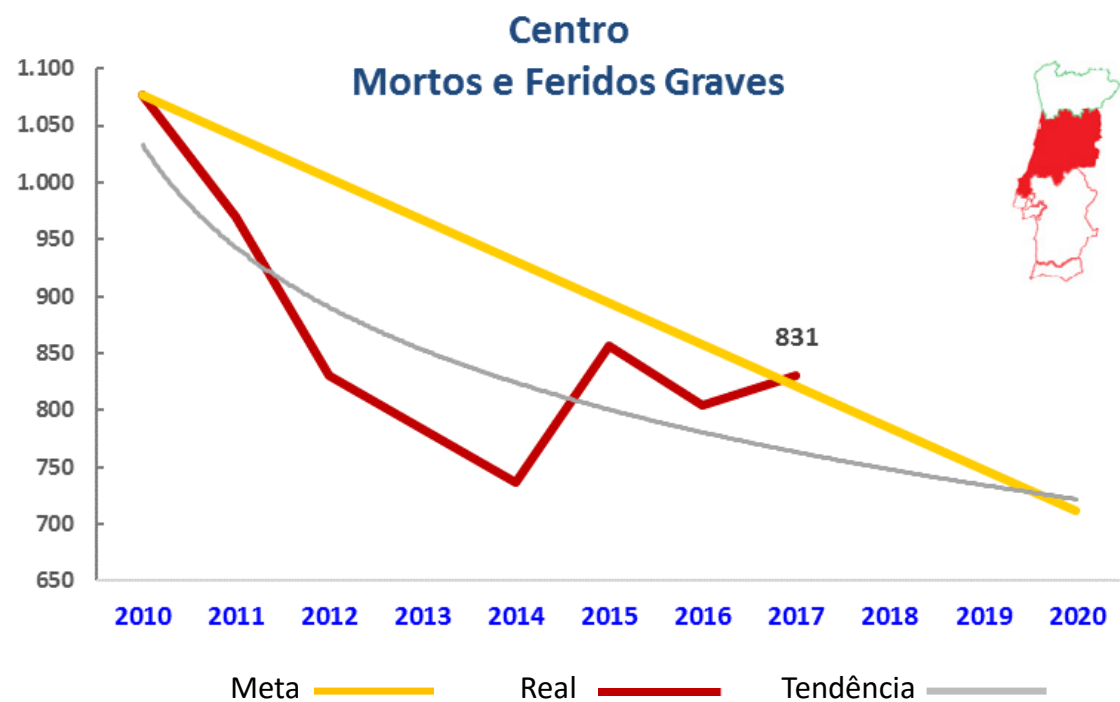
Previsão 2020

625

Mortos e Feridos Graves



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – Região CENTRO
2017



Meta 2020

712

Mortos e Feridos Graves

Previsão 2020

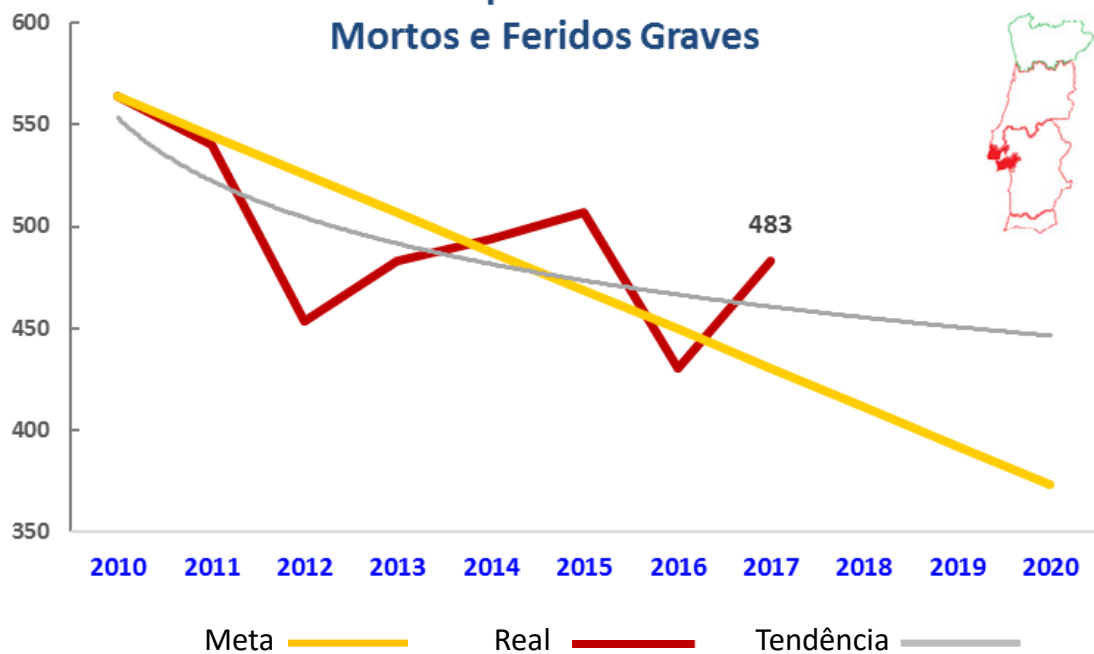
715

Mortos e Feridos Graves



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – Área Metropolitana de LISBOA
2017

Área Metropolitana de Lisboa
Mortos e Feridos Graves



Meta 2020

373

Mortos e Feridos Graves

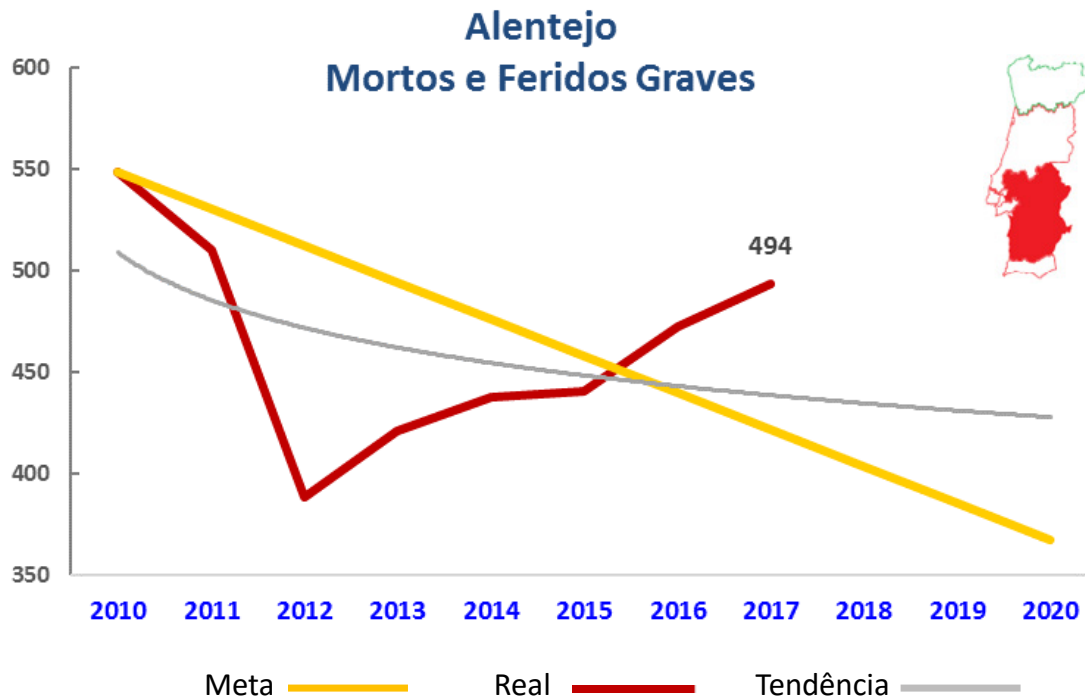
Previsão 2020

445

Mortos e Feridos Graves



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – Região ALENTEJO
2017



Meta 2020

368

Mortos e Feridos Graves

Previsão 2020

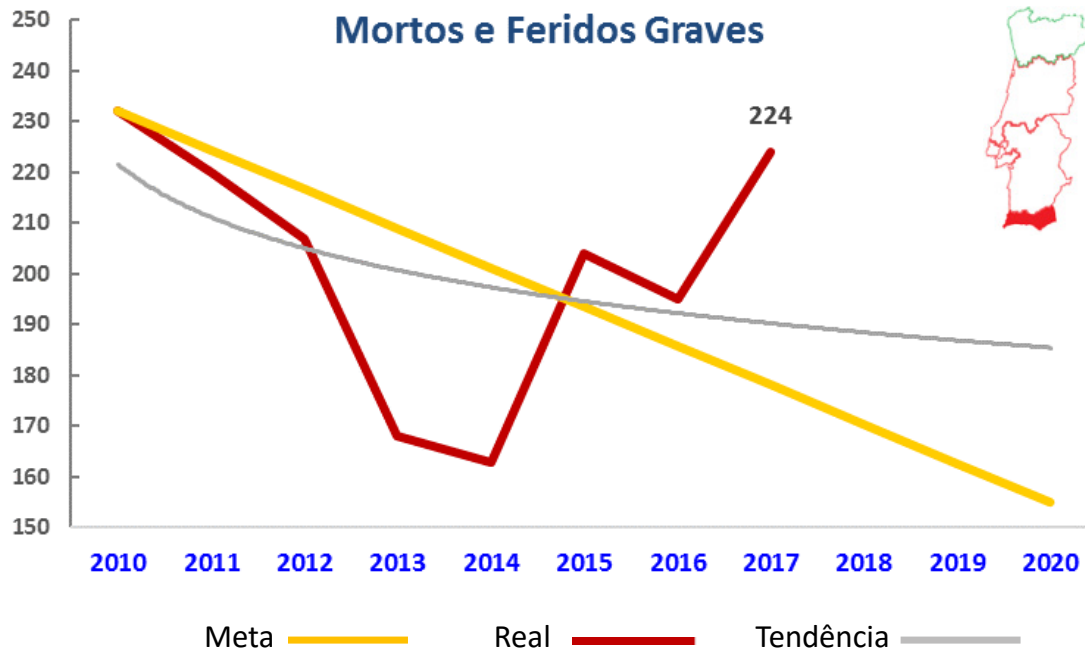
440

Mortos e Feridos Graves



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – Região ALGARVE
2017

Algarve
Mortos e Feridos Graves



Meta 2020

156

Mortos e Feridos Graves

Previsão 2020

185

Mortos e Feridos Graves

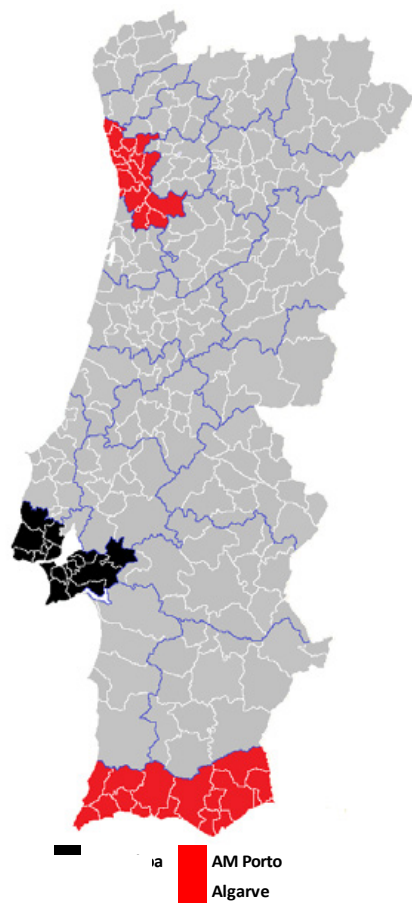


ENTIDADES INTERMUNICIPAIS COM MAIOR SINISTRALIDADE

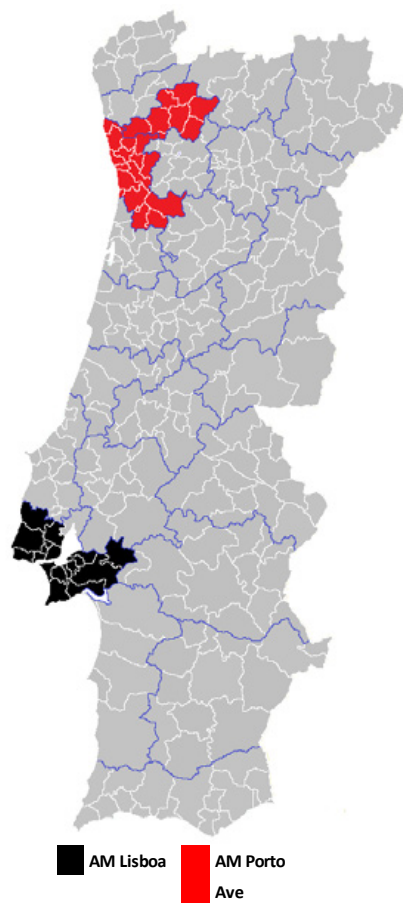
AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020

Entidades Intermunicipais com maior sinistralidade – Total de Vítimas

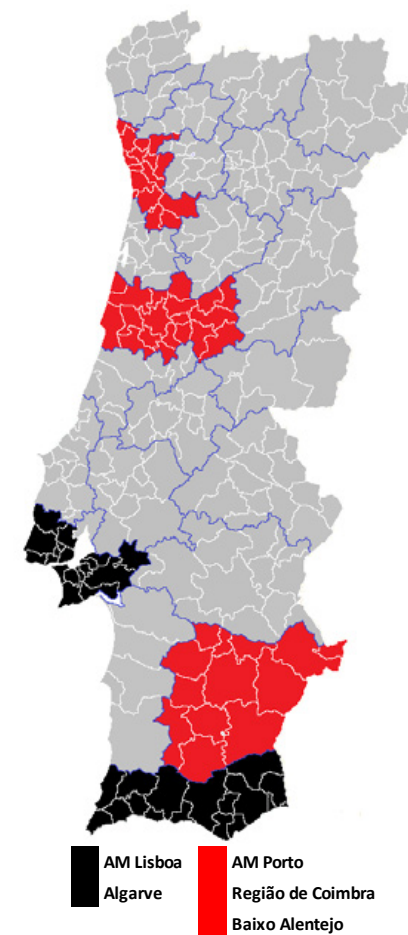
TOTAL



DENTRO DAS LOCALIDADES



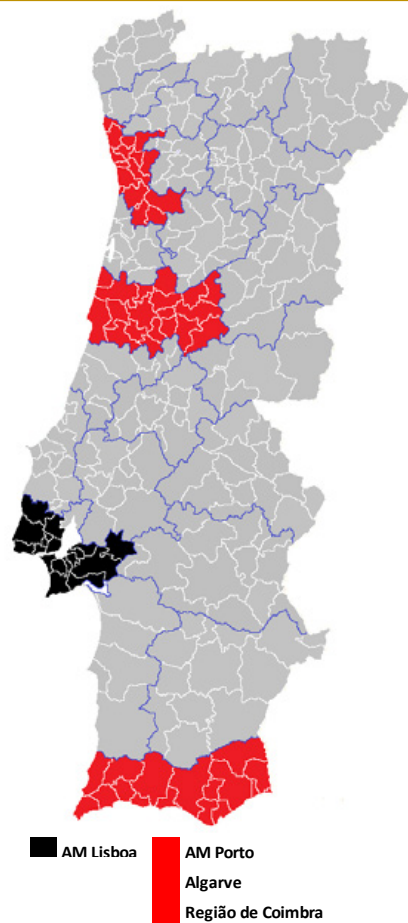
FORA DAS LOCALIDADES



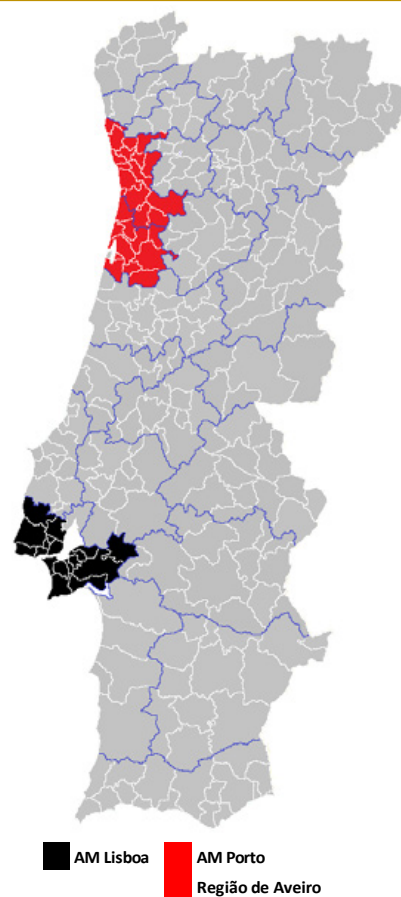
AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020

Entidades Intermunicipais com maior sinistralidade – Mortos e Feridos Graves

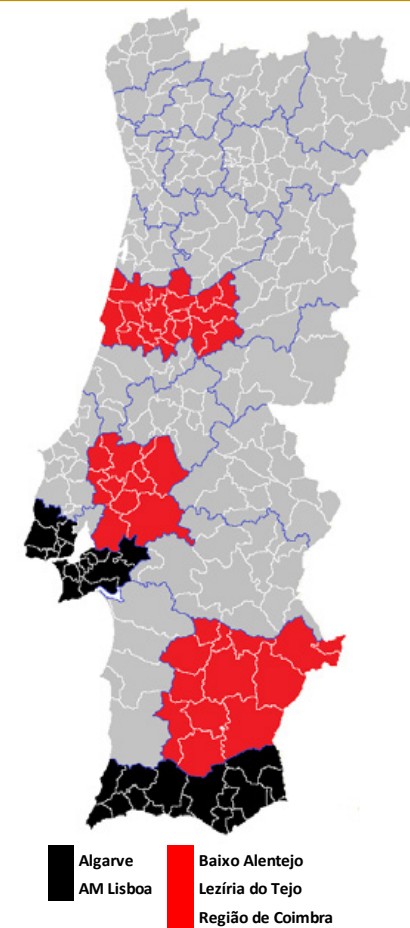
TOTAL



DENTRO DAS LOCALIDADES



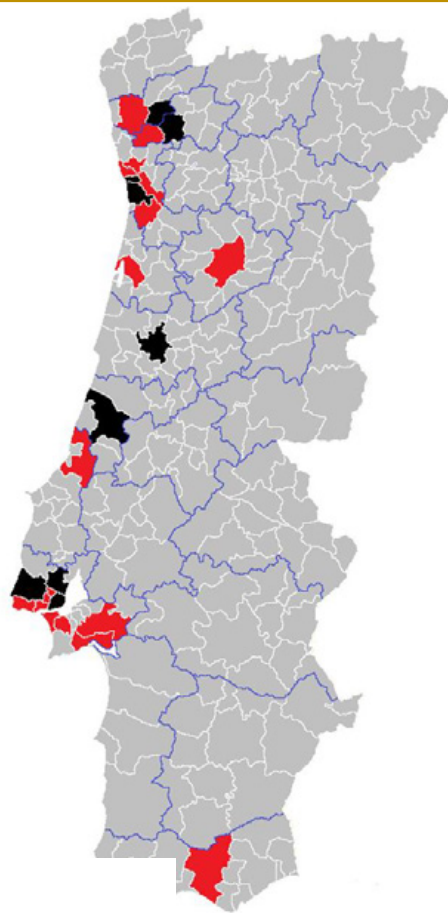
FORA DAS LOCALIDADES



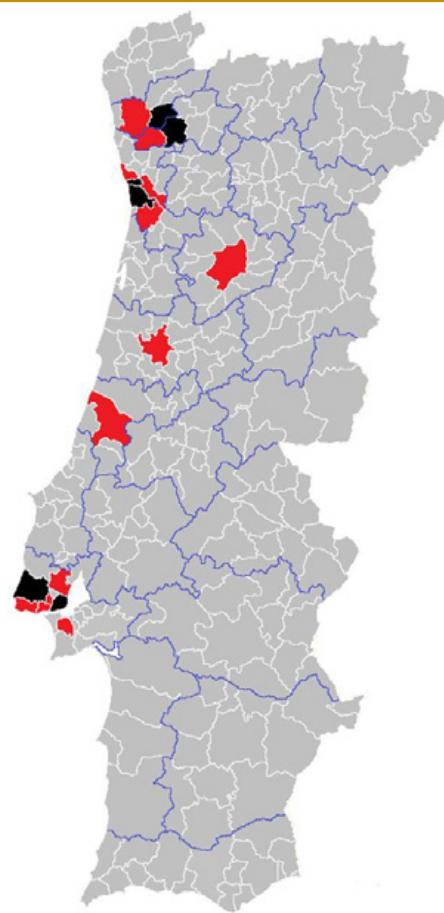
CONCELHOS COM MAIOR SINISTRALIDADE

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Concelhos com maior sinistralidade – Total de vítimas

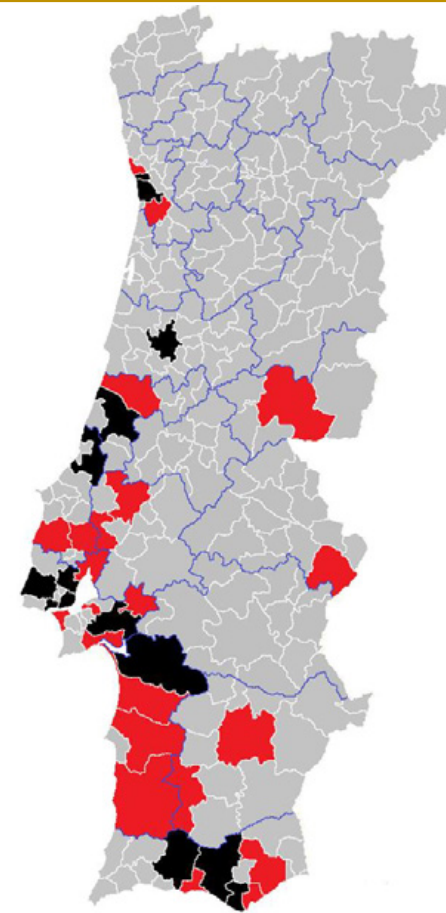
TOTAL



DENTRO DAS LOCALIDADES



FORA DAS LOCALIDADES



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020

Concelhos com maior sinistralidade – Total de vítimas

TOTAL

Lisboa, Porto, Sintra, Vila Nova de Gaia, Leiria, Loures, Braga, Guimarães, Coimbra
Cascais, Oeiras, Santa Maria da Feira, Seixal, Vila Nova de Famalicão, Barcelos, Matosinhos, Viseu, Setúbal, Almada, Amadora, Loulé Gondomar, Maia, Odivelas, Aveiro, Palmela, Alcobaça

27 concelhos (9,7% dos concelhos e 46,9% da população do Continente) representam ± 40% do **ISRM 2017** total

DENTRO DAS LOCALIDADES

Lisboa, Sintra, Porto, Vila Nova de Gaia, Braga, Guimarães
Leiria, Cascais, Loures, Vila Nova de Famalicão, Barcelos, Seixal, Santa Maria da Feira, Oeiras, Matosinhos, Coimbra, Gondomar, Viseu, Amadora

19 concelhos (6,8% dos concelhos e 38,3% da população do Continente) representam ± 40% do **ISRM 2017** (total) dentro das localidades

FORA DAS LOCALIDADES

Loures, Porto, Leiria, Loulé, Coimbra, Palmela, Alcácer do Sal, Faro, Silves, Vila Nova de Gaia, Sintra, Alcobaça, Oeiras, Lisboa
Olhão, Odemira, Albufeira, Ourique, Santarém, Montijo, Vila Franca de Xira, Pombal, Beja, Torres Vedras, Santiago do Cacém, Tavira, Almada, Grândola, Elvas, Castelo Branco, Santa Maria da Feira, Alenquer, Azambuja, Matosinhos, Setúbal

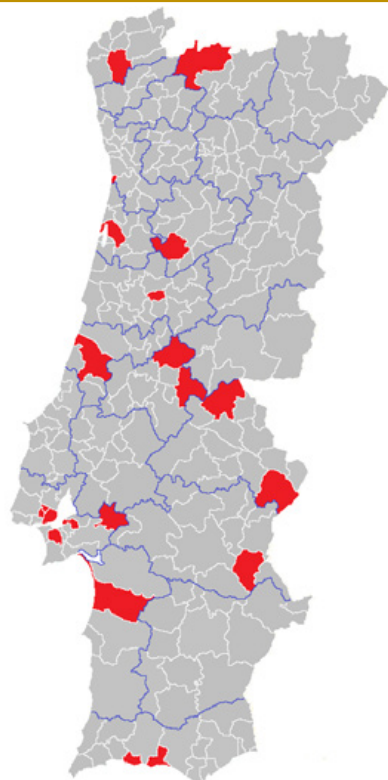
35 concelhos (12,6% dos concelhos e 37,6% da população do Continente) representam ± 40% do **ISRM 2017** (total) dentro das localidades



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020

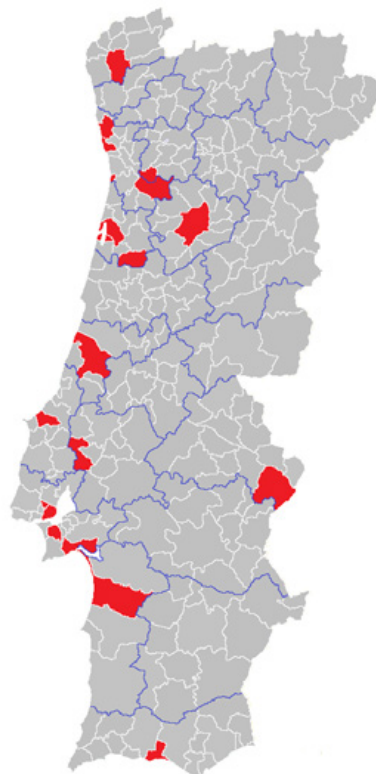
20 Concelhos com pior evolução da sinistralidade – Total de vítimas (valores absolutos)

TOTAL



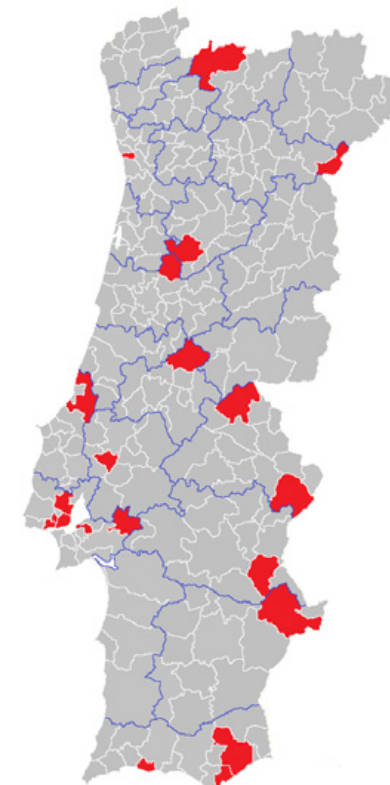
Lisboa, Elvas, Seixal, Albufeira, Grândola, Tondela, Espinho, Nisa, Ponte de Lima, Amadora, Odivelas, Aveiro, Lagoa, Reguengos de Monsaraz, e Póvoa de Varzim, Leiria, Montijo, Mação

DENTRO DAS LOCALIDADES



Seixal, Leiria, Lisboa, Odivelas, Aveiro, Viseu, Albufeira, Grândola, Ponte de Lima, Matosinhos, Espinho, Elvas, Arouca, Azambuja, Vila do Conde, Óbidos, Castelo de Paiva, Anadia, Setúbal, Ílhavo

FORA DAS LOCALIDADES

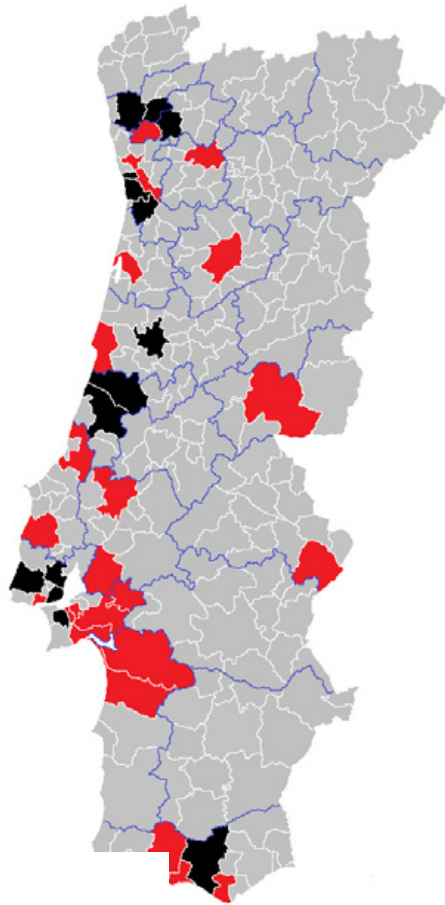


Elvas, Nisa, Montijo, Tondela, Oeiras, Sertã, Alcobaça, Montalegre, Lisboa, Porto, Cartaxo, Tavira, Olhão, Amadora, Loures, Mortágua, Lagoa, Reguengos de Monsaraz, Moura, Freixo de Espada à Cinta

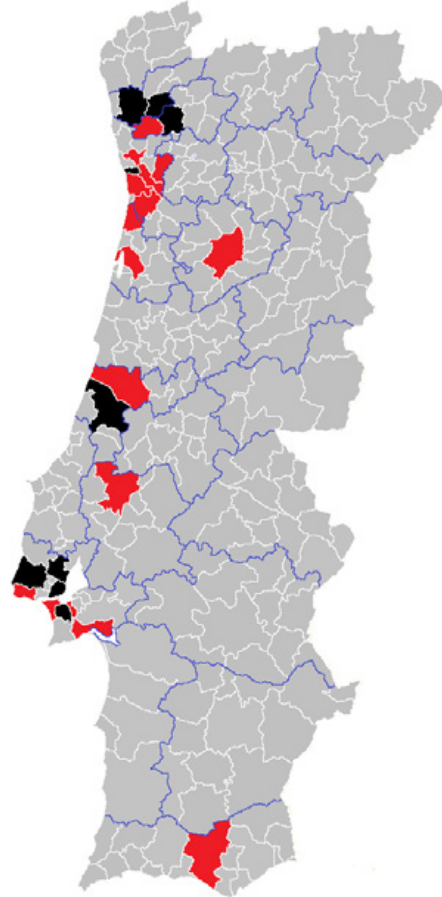


AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Concelhos com maior sinistralidade – Mortos e Feridos Graves

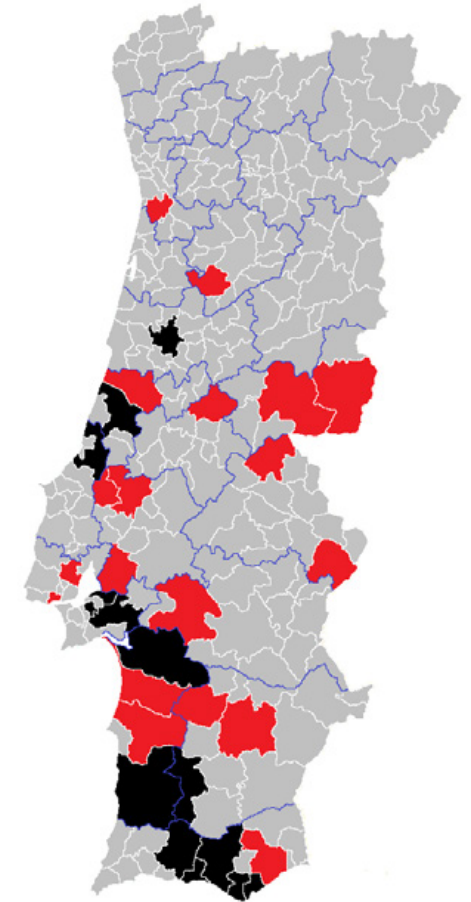
TOTAL



DENTRO DAS LOCALIDADES



FORA DAS LOCALIDADES



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020

Concelhos com maior sinistralidade – Mortos e Feridos Graves

TOTAL

Lisboa, Leiria, Loures, Sintra, Seixal, Guimarães, Loulé, Barcelos, Porto, Santa Maria da Feira, Coimbra, Pombal, Braga, Vila Nova de Gaia
Alcobaça, Palmela, Setúbal, Santarém, Viseu, Albufeira, Castelo Branco, Torres Vedras, Montijo, Aveiro, Grândola, Gondomar, Maia, Oeiras, Barreiro, Elvas, Silves, Vila Nova de Famalicão, Figueira da Foz, Faro, Alcácer do Sal, Amarante, Benavente

37 concelhos (13,3% dos concelhos e 45,1% da população do Continente) representam \pm 40% do **ISRM 2017** (MFG)

DENTRO DAS LOCALIDADES

Lisboa, Leiria, Guimarães, Braga, Seixal, Sintra, Barcelos, Loures, Porto
Vila Nova de Gaia, Santa Maria da Feira, Gondomar, Viseu, Aveiro, Cascais, Setúbal, Vila Nova de Famalicão, Pombal, Paredes, Maia, Barreiro, Almada, Santarém, Loulé, Ovar

25 concelhos (9,0% dos concelhos e 40,7% da população do Continente) representam \pm 40% do **ISRM 2017** (MFG) dentro das localidades

FORA DAS LOCALIDADES

Coimbra, Leiria, Alcácer do Sal, Alcobaça, Ourique, Loulé, Silves, Olhão, Palmela, Montijo, Odemira, Faro, Albufeira
Loures, Pombal, Beja, Tavira, Grândola, Santiago do Cacém, Elvas, Idanha-a-Nova, Oeiras, Nisa, Rio Maior, Ferreira do Alentejo, Santarém, Tondela, Benavente, Castelo Branco, Santa Maria da Feira, Sertã, Montemor-o-Novo

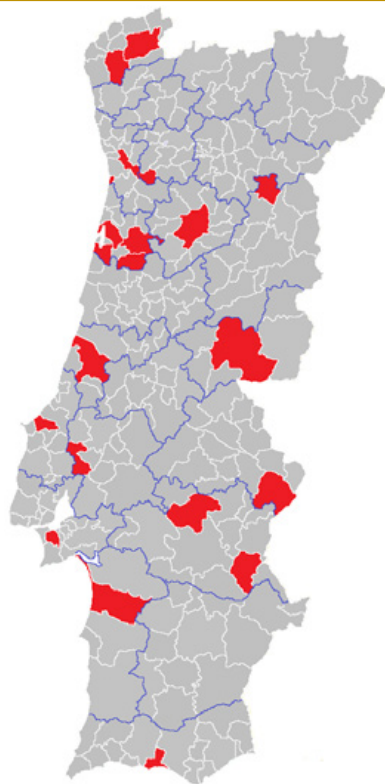
32 concelhos (11,5% dos concelhos e 17,0% da população do Continente) representam \pm 40% do **ISRM 2017** (MFG) dentro das localidades



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020

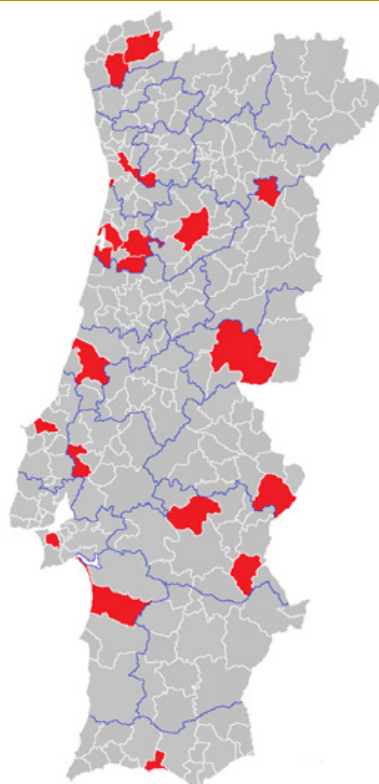
20 Concelhos com pior evolução da sinistralidade – Mortos e Feridos Graves (valores absolutos)

TOTAL



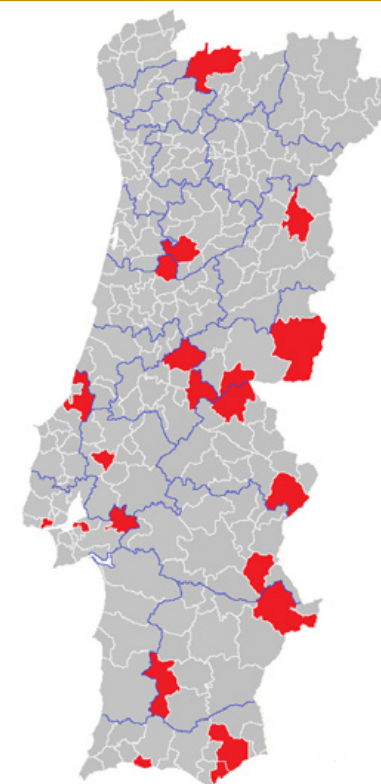
Elvas, Seixal, Grândola, Tondela, Nisa, Espinho, Reguengos de Monsaraz, Leiria, Aveiro, Anadia, Sertã, Montalegre, Ourique, Vila Nova de Poiares, Albufeira, Arruda dos Vinhos

DENTRO DAS LOCALIDADES



Seixal, Leiria, Aveiro, Grândola, Espinho, Elvas, Vagos, Anadia, Viseu, Ponte de Lima, Azambuja, Óbidos, Albufeira, Meda, Castelo Branco, Gondomar, Castelo de Paiva, Arcos de Valdevez, Reguengos de Monsaraz, Arraiolos, Arouca

FORA DAS LOCALIDADES

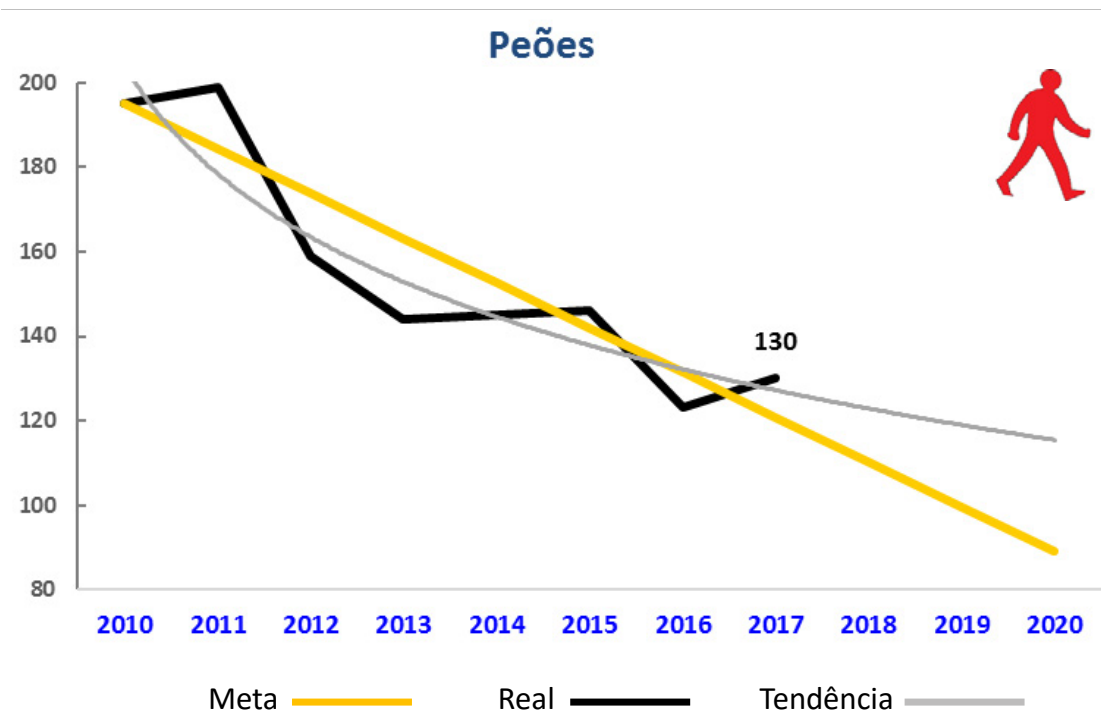


Montijo, Nisa, Elvas, Oeiras, Tondela, Sertã, Alcobça, Montalegre, Ourique, Olhão, Cartaxo, Reguengos de Monsaraz, Tavira, Pinhel, Lagoa, Mortágua, Vila Velha de Rodão, Idanha-a-Nova, Mação, Moura



UTILIZADORES

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade - PEÕES
2017



Meta 2020

89

Mortos

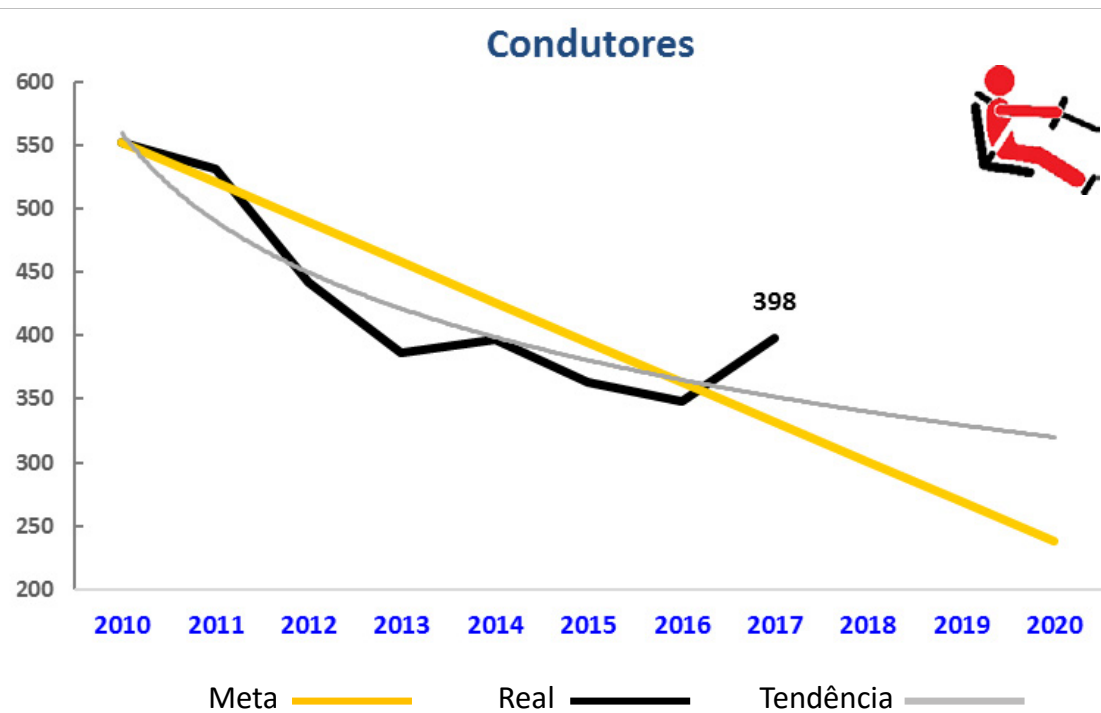
Previsão 2020

118

Mortos



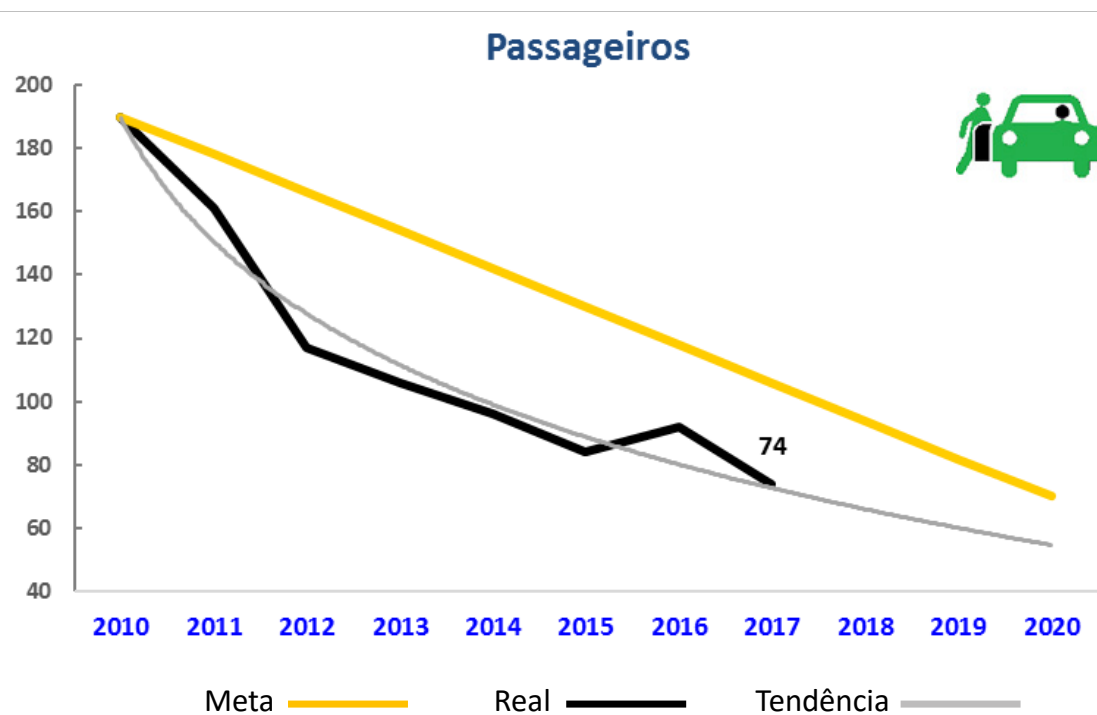
AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade - CONDUTORES
2017



Meta 2020
240
Mortos

Previsão 2020
320
Mortos

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade - PASSAGEIROS
2017



Meta 2020

70

Mortos

Previsão 2020

52

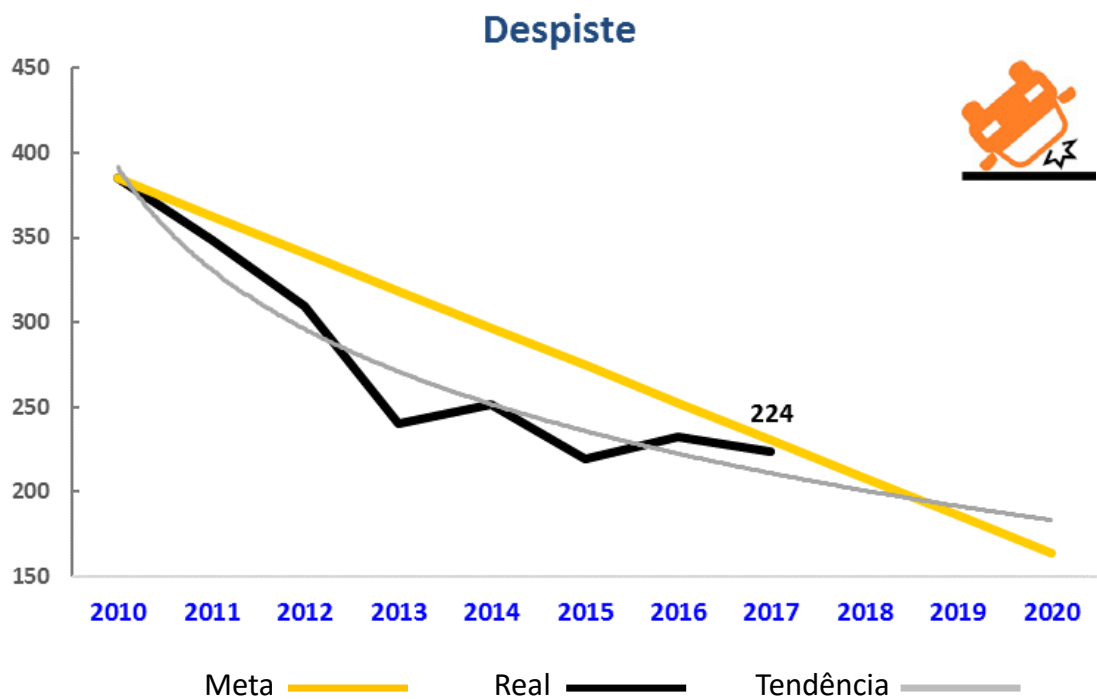
Mortos



NATUREZA



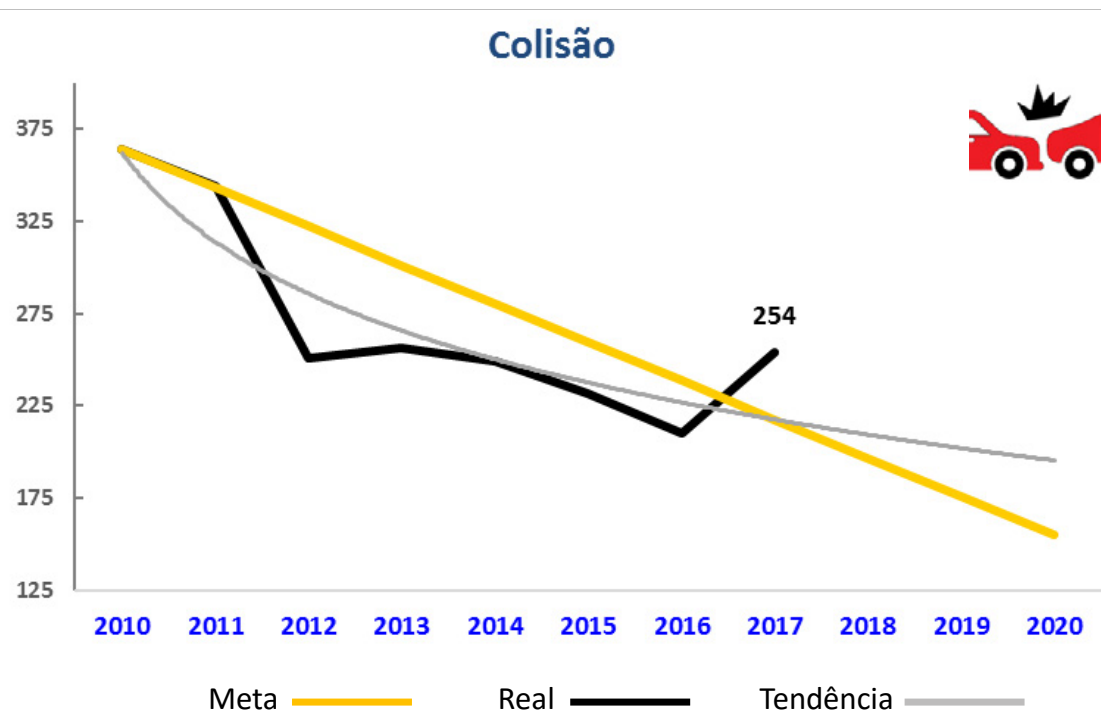
AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade - DESPISTE
2017



Meta 2020
165
Mortos

Previsão 2020
180
Mortos

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade - COLISÃO
2017



Meta 2020

156
Mortos

Previsão 2020

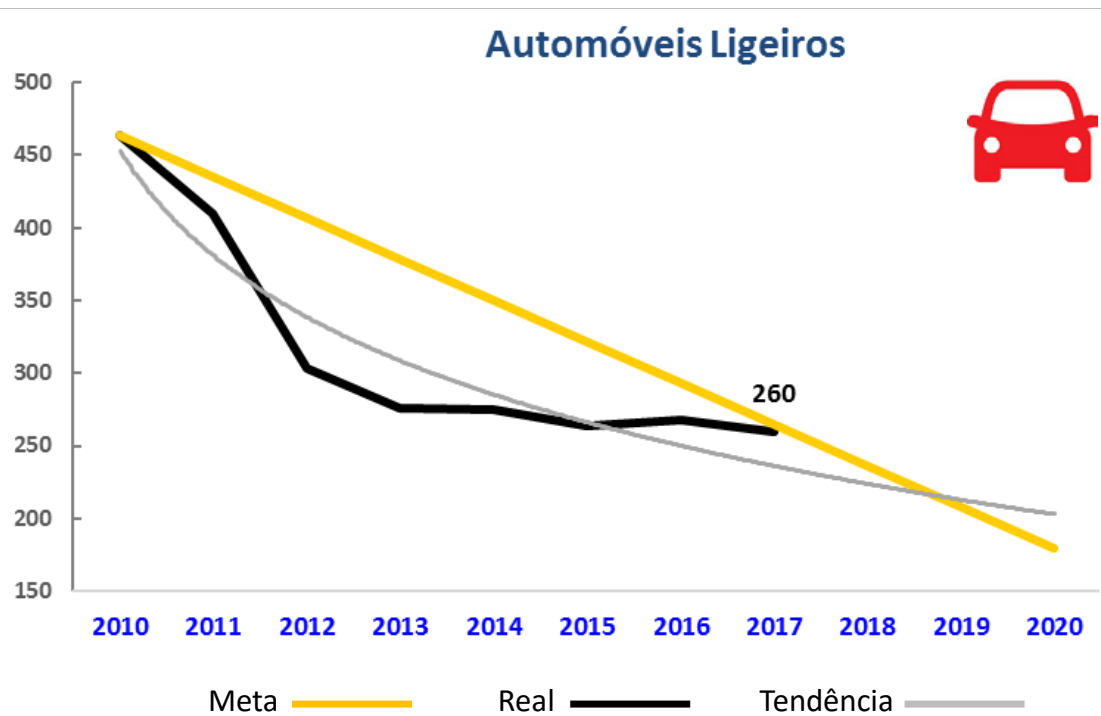
192
Mortos



VEÍCULOS



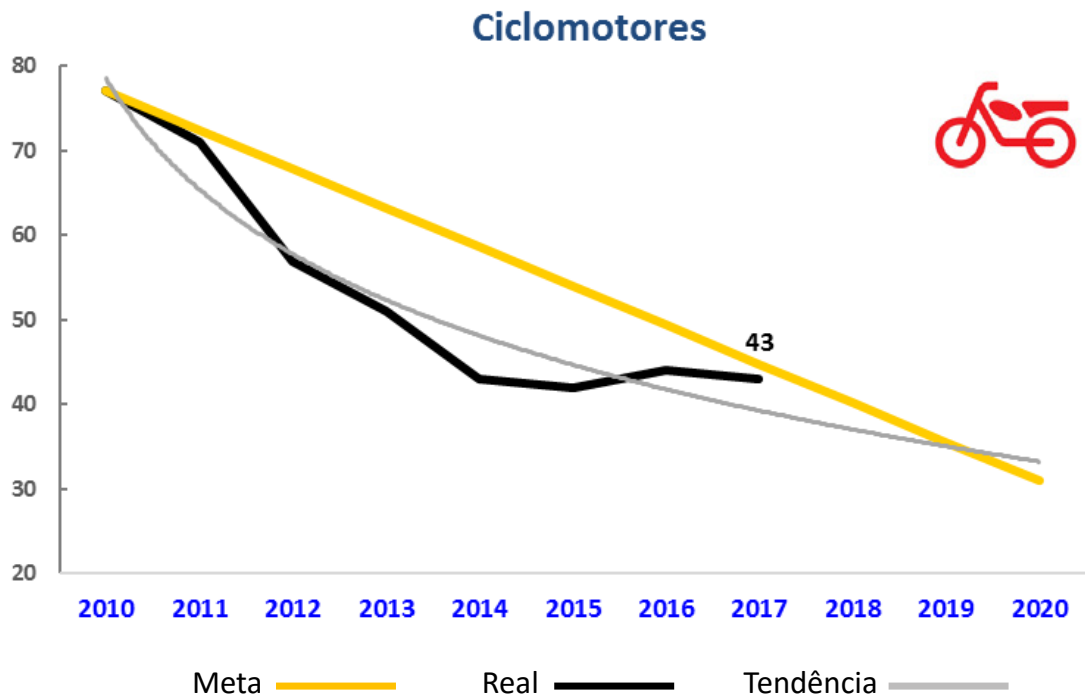
AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – AUTOMÓVEIS LIGEIOS
2017



Meta 2020
180
Mortos

Previsão 2020
207
Mortos

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – CICLOMOTORES
2017



Meta 2020

31

Mortos

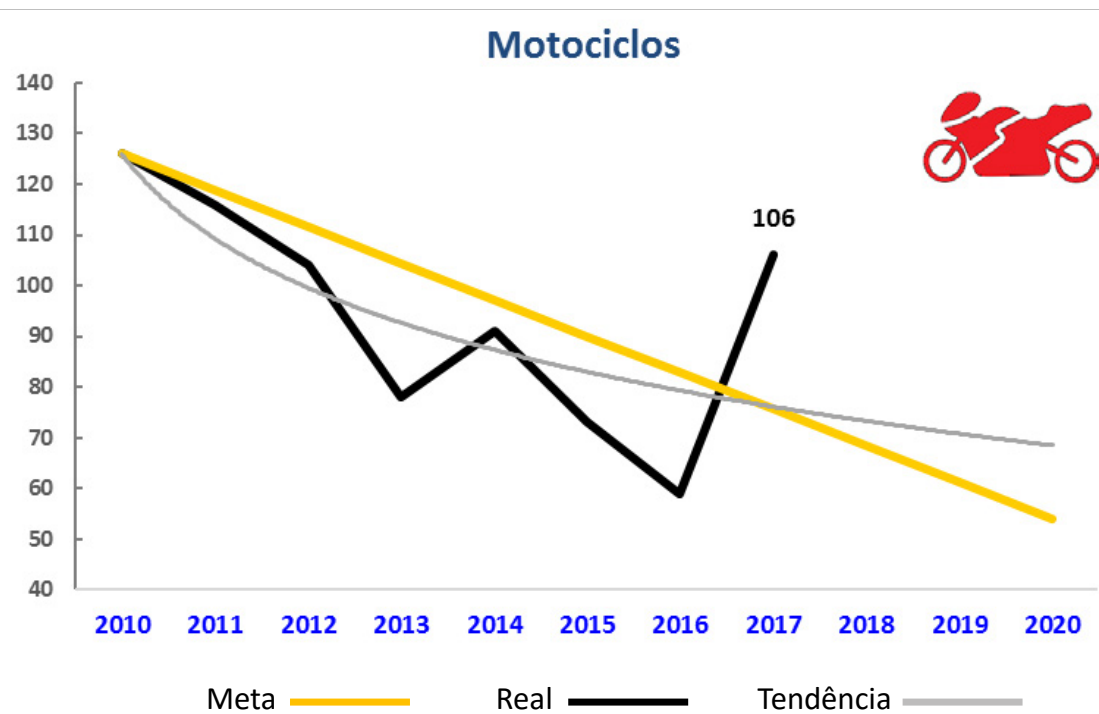
Previsão 2020

32

Mortos



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – MOTOCICLOS
2017



Meta 2020

54

Mortos

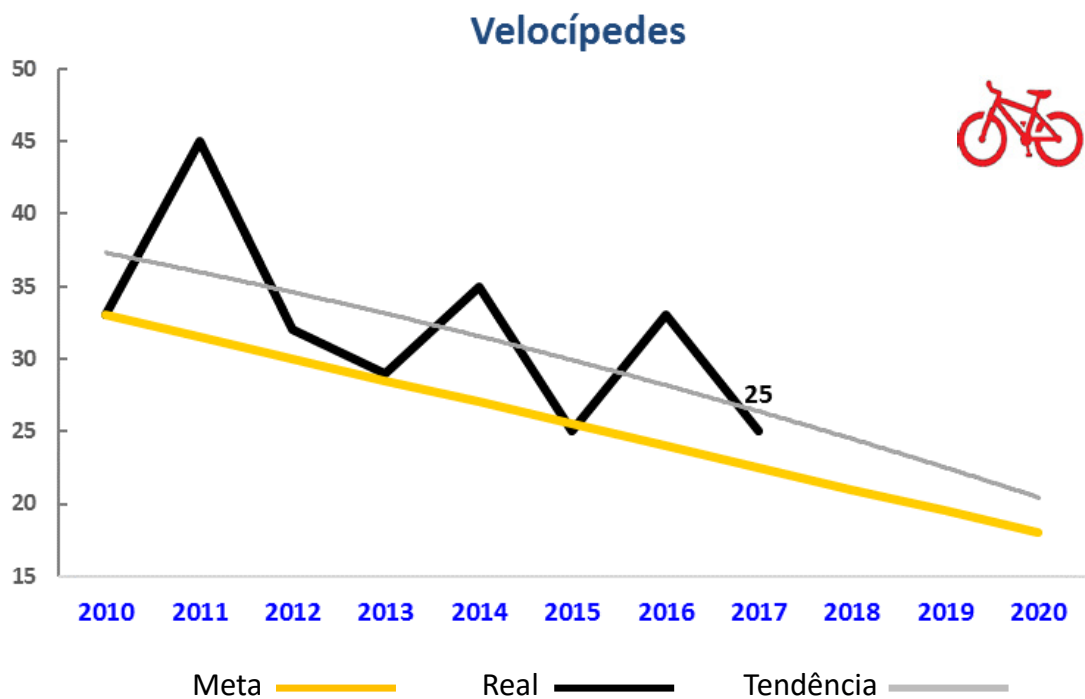
Previsão 2020

65

Mortos



AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO PENSE 2020
Evolução e previsão da sinistralidade – VELOCÍPEDES
2017



Meta 2020

18

Mortos

Previsão 2020

21

Mortos



3. PROPOSTA DE MEDIDAS DE CURTO PRAZO 2019-2020



3. Proposta de medidas de muito curto prazo (2019-2020)

(1 de 3)

3.1 Novas medidas (Plano de Ações e Medidas Urgentes)

INSTITUCIONAIS

Governo

- Cumprir os pressupostos para a implementação do PENSE 2020, conforme estabelecido na Resolução do Conselho de Ministros que o instituiu (conforme slides 18 e 19)

Assembleia da República

- Criar um Grupo de Trabalho Transversal para acompanhamento e avaliação da execução do PENSE 2020 e para reflexão sobre a futura estratégia 2021-2030 (Comissões de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias; Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa; Economia, Inovação e Obras Públicas; Saúde; Educação e Ciência; Trabalho e Segurança Social; Ambiente, Ordenamento do Território, Descentralização, Poder Local e Habitação; Justiça)

Sistema Judiciário

- Necessidade de criar no Ministério Público de uma estrutura especializada em crimes rodoviários



3. Proposta de medidas de muito curto prazo (2019-2020)

(2 de 3)

3.1 Novas medidas (Plano de Ações e Medidas Urgentes)

OPERACIONAIS

- Introduzir com caráter de urgência legislação contemplando a figura do “condutor responsável” (a cada veículo corresponde um condutor identificável) e de um sistema dissuasor do seu não cumprimento
- Introduzir um sistema monitorização e de vigilância ativa de veículos sem seguro e sem inspeção válida e de comunicação com os respetivos proprietários
- Atuar sobre a fiscalização da velocidade e outros comportamentos de risco:
 - ↳ Lançamento imediato de projeto-piloto para a fiscalização móvel da velocidade por entidades privadas;
 - ↳ Estudar com carácter de urgência o lançamento de radares de trecho e a introdução dos radares de nova geração (“multifunções”), prioritariamente em meio urbano
 - ↳ Introdução da fiscalização por radar em semáforos

--



3. Proposta de medidas de muito curto prazo (2019-2020)

(3 de 3)

3.1 Novas medidas (Plano de Ações e Medidas Urgentes)

OPERACIONAIS

- Colocar em prática os resultados das avaliações *EuroRAP* (Avaliação de Risco e Mapa de Risco), depois de analisados com carácter de urgência pelas entidades responsáveis pela sua implementação, tendo em vista atuar de forma prioritária, organizada e sistemática na rede rodoviária em função da relação custo-benefício dos investimentos
- Estudar, definir, aprovar legislação e implementar com carácter de urgência as “Zonas 30”
- Introduzir nos relatórios de sinistralidade, com carácter retroativo, a informação das ocorrências na Região Autónoma dos Açores e na Região Autónoma da Madeira
- Levantar as necessidades de informação sobre o desempenho do Sistema de Transporte Rodoviário e rever a informação periódica disponibilizada pela ANSR, GNR e PSP, tendo visto a melhoria da perceção da informação e a sua padronização



3. Proposta de medidas de muito curto prazo (2019-2020)

(1 de 3)

3.2 Medidas prioritárias do Plano de Ação do PENSE 2020

- Analisar a legislação aplicável à condução sob o efeito de substâncias psicotrópicas e propor eventuais alterações (A3.12), **alteração do Código Penal**; Estudar a introdução de equipamentos inibidores de condução (*alcohol-locks*) (A10.38); Avaliar anualmente o sistema da “Carta por pontos” e **propor alterações** (A5.17);
- Melhorar a articulação e a partilha de informação entre todas as entidades sobre condutores, veículos e seus proprietários (A5.18)
- Estruturar a definição e a contabilização do investimento público em segurança rodoviária e realizar de forma sistemática análises custo-benefício sobre os principais investimentos nesta área (A6.22);
- Lançar, **em bases substancialmente diferentes de anteriores concursos**, o Concurso Plurianual de Prevenção e Segurança Rodoviária (A6.23), **que traduzam de forma efetiva o suprimento de carências funcionais e operacionais do Estado**

NOTA: A **negrito** estão descritas alterações à formulação original da medida



3. Proposta de medidas de muito curto prazo (2019-2020)

(2 de 3)

3.2 Medidas prioritárias do Plano de Ação do PENSE 2020

- Desenvolver procedimentos legislativos com impacto nas obrigações das autarquias em relação ao Sistema de Transporte Rodoviário e à Sinalização (A8.27), **enquadrados pelas medidas estruturantes do “Plano de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos”**
- Atualizar o “Guia para a Elaboração de Programas de Segurança Rodoviária” com a inclusão de um guia de aplicação prática (A8.28); Promover a elaboração de Programas Municipais e Intermunicipais de Segurança Rodoviária e a sua implementação (A8.29)
- Estudar o alargamento dos equipamentos de segurança obrigatórios nos veículos motorizados de duas rodas (A16.70)
- Estudar as condições de aplicação da metodologia *EuroRAP* na avaliação da infraestrutura rodoviária de responsabilidade autárquica (A24.89) **e aplicar essa metodologia, se aplicável** (A24.90 e A24.91)

NOTA: A **negrito** estão descritas alterações à formulação original da medida



3. Proposta de medidas de muito curto prazo (2019-2020)

(3 de 3)

3.2 Medidas prioritárias do Plano de Ação do PENSE 2020

- Criar condições que promovam a adoção de políticas de segurança rodoviária laboral (A9.34)
- Avaliar o sistema de Inspeção Periódica Obrigatória de veículos, incluindo o respetivo regime jurídico, e definir e implementar medidas que melhorem o desempenho do sistema (inspeções e seu controlo) (A28.97)



3. Proposta de medidas de muito curto prazo (2019-2020)

(1 de 2)

3.3 Medidas do Plano de Ação “não prioritárias” do PENSE 2020

- Aplicar a definição de ferido grave (MAIS ≥ 3) às vítimas registadas na Base de Dados de Acidentes da ANSR (A1.2)
- Disponibilizar o acesso às forças de segurança ao Sistema de Informação dos Certificados de Óbito (SICO) (A1.6), **de forma a ter números de mortos a 30 dias num prazo de dois a três meses**
- Realizar estudos em amostras representativas sobre atitudes e comportamentos dos utilizadores do sistema de transporte rodoviário, tendo em consideração a dimensão de género (A2.8)
- Avaliar a possibilidade de recolher evidências sobre o uso de telemóvel por condutores e peões envolvidos em acidentes com vítimas, nos inquéritos da responsabilidade das forças de segurança (A11.42)
- Estudar a criação do “Registo Nacional do Trauma” (A1.3)

NOTA: A **negrito** estão descritas alterações à formulação original da medida



3. Proposta de medidas de muito curto prazo (2019-2020)

(2 de 2)

3.3 Medidas do Plano de Ação “não prioritárias” do PENSE 2020

- Estudar a viabilidade de implementar a atualização obrigatória de conhecimentos teóricos para os condutores do Grupo 1 (condutores de motociclos e automóveis ligeiros) (A17.73)
- Promover a sensibilização dos condutores idosos por profissionais de saúde no sentido de alertar para os problemas relacionados com a idade, as doenças, a medicação e os seus potenciais efeitos na condução, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género (A17.74)
- Atualizar e disponibilizar em formato digital o Manual de Fichas de Segurança e promover ações de formação de utilização dos mesmos pelos Corpos de Bombeiros (A31.101)
- **Concretizar** a Ação 34: Definir o âmbito do programa de apoio às vítimas da sinistralidade rodoviária, desenvolver os seus processos de funcionamento, suportes e materiais de apoio



FICHA TÉCNICA

Autor

João Queiroz

Presidente da Associação ESTRADA MAIS SEGURA; Presidente do IOD – Instituto de Comunicação e Imagem; CEO da AXIMAGE – Comunicação e Imagem, Lda.

Coordenação científica e técnica (ISCTE-IUL, AUDAX-ISCTE, AXIMAGE, ESTRADA MAIS SEGURA):

Execução do “*RISK MAP*” e consultoria na “*STAR RATING*” do projeto *EuroRAP* (avaliação de 5.000kms. da Rede Rodoviária Nacional); “PLANO DE PROTEÇÃO DE PEÕES E DE COMBATE AOS ATROPELAMENTOS”; “PLANO INTERMUNICIPAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DA COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DA LEZÍRIA DO TEJO”; Revisão do “PLANO MUNICIPAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE MAFRA”; “PLANO ESTRATÉGICO NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA – PENSE 2020”; Revisão intercalar da “ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA”; “PLANO MUNICIPAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE MAFRA”; “ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2008-2015 – ENSR”; “REVISÃO DO PLANO NACIONAL DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA – PNPR” (1.ª Fase Avaliação do Processo de Implementação”; Dezenas de estudos sobre atitudes e comportamentos declarados e de avaliação de campanhas de segurança rodoviária.

Autoria:

“DOCUMENTO DE APOIO À REVISÃO DA ENSR”

“GUIA PARA A ELABORAÇÃO DE PLANOS MUNICIPAIS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Iniciativas:

Coorganização em Portugal, com a ANCIA (Associação Nacional dos Centros de Inspeção Automóvel) e a GNR, das três edições do “*EDWARD*” (Dia Europeu Sem Uma Morte Na Estrada)



Definições, Notas de leitura e Fontes

Definições

Para Acidente, Acidente com vítimas, Acidente mortal, Acidente com feridos graves, Acidentes com feridos leves, Vítima, Morto/Vítima mortal a 30 dias, Ferido grave, Ferido leve, Condutor, Passageiro, Peão, Índice de gravidade, Indicador de gravidade, ver Relatórios de Sinistralidade em <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx>; ISRM, ver definição no “Plano de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos” em <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Pages/default.aspx>; ISRM (MFG), fórmula idêntica, aplicada apenas a Mortos e Feridos graves

Notas de leitura

Neste documento todos os dados de sinistralidade são referidos a Vítimas a 30 dias; Portugal = Portugal Continental; Funcionamento dos “Semáforos” (ícone no canto superior direito dos gráficos) no ano “n”: Verde = Número de vítimas inferior ao valor da meta para o ano “n” e a linha de tendência tem um valor inferior à meta em 2020; Amarelo = Número de vítimas superior ao valor da meta para o ano “n”, mas inferior ao valor da linha de tendência, e esta tem um valor inferior à meta em 2020; Vermelho = Número de vítimas superior ao valor da tendência para o ano “n” e esta tem um valor superior à meta em 2020.

Fontes

Relatórios de Sinistralidade – ANSR; CARE; autoridades estatísticas nacionais, Tribunal de Contas citado pela imprensa nacional, para o custo do apoio à banca nacional; "Update of the Handbook on External Costs of Transport. Final report" Ricardo-AEA/R/ ED57769 Issue Number 1 8th January 2014 (valores atualizados IPC sem habitação, Continente), para o custo económico e social dos acidentes; imprensa internacional (Acidentes com vítimas, Feridos e Vítimas por distância percorrida)





OBSERVATÓRIO **ACP**

MAIO 2019