

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014

De acordo com as Grandes Opções do Plano para 2012-2015, aprovadas pela Lei n.º 64-A/2011, de 30 de dezembro, e no âmbito da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), o Governo tem como prioridade o combate à sinistralidade rodoviária, levando a cabo a avaliação do sistema em execução e reforçando, em coordenação com as instituições da sociedade civil, a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco, dedicando especial atenção à sinistralidade em meio urbano, aos utilizadores de veículos de duas rodas, bem como à condução sob o efeito do álcool ou de substâncias psicotrópicas.

No âmbito da implementação da ENSR para o período de 2008-2015, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho, e da execução das ações chave nela previstas, foram efetuadas, designadamente, a monitorização do desempenho e avaliação intermédia nos anos de 2011 e 2012.

Assim, em 2011 teve início o processo de Revisão Intercalar da ENSR, tendo em vista proceder à avaliação dos resultados obtidos na primeira fase, bem como o planeamento das ações a executar até 2015.

O processo de revisão intercalar foi coordenado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com a participação do ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa e o envolvimento de três estruturas: a Estrutura de Pilotagem, constituída pelos representantes políticos dos diversos Ministérios intervenientes no desenvolvimento da ENSR, a Estrutura Técnica, que integra as entidades oficiais com responsabilidades no sector da segurança rodoviária, e o grupo consultivo, constituído por representantes da sociedade civil.

A Revisão Intercalar da ENSR contemplou um aprofundamento conceptual relevante, ao estabelecer uma visão para a Segurança Rodoviária em Portugal: «Alcançar um Sistema de Transporte Rodoviário Humanizado», em que a sinistralidade rodoviária deverá tender, a longo prazo, para um resultado de zero mortos e zero feridos graves, reconhecendo-se como imperativo ético que «Ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal».

Após uma análise das estatísticas de sinistralidade e tendo presente a informação divulgada pela Organização Mundial de Saúde e pela Comissão Europeia, foram identificados novos grupos e fatores de risco, o que levou à redefinição dos objetivos estratégicos, com um espetro mais alargado de intervenção, mas concentrado em sete objetivos. A definição dos objetivos operacionais obedeceu ao mesmo método, o que conduziu à sua redução para 13. Deste trabalho resultou a produção de um documento de apoio à revisão intercalar e de uma proposta de constituição de 13 grupos de trabalho, no âmbito da estrutura técnica, ambos submetidos à apreciação da estrutura de pilotagem.

As atividades a desenvolver pelos grupos de trabalho tinham por missão analisar e, eventualmente, reformular os objetivos operacionais, bem como identificar um conjunto de Ações Chave a implementar em 2013 – 2015.

Das reuniões dos grupos de trabalho, que decorreram entre o final de 2012 e grande parte do ano de 2013, resultou uma proposta inicial de ações chave. No seguimento

de uma análise crítica das mesmas, validada pela estrutura de pilotagem, enviaram-se orientações e recomendações a todos os grupos de trabalho, tendo em vista a sua reformulação e a apresentação dos planos de ação finais, a integrar no documento de revisão intercalar da ENSR.

A participação do grupo consultivo, por sua vez, foi assegurada através de reunião e da consulta do documento de apoio à revisão intercalar no sítio na *Internet* da ANSR.

Desta forma, em setembro de 2013 foi submetido à apreciação da estrutura de pilotagem um documento da revisão intercalar para o período 2013-2015 que, após ter sido objeto de ligeiras alterações, contempla 13 objetivos operacionais e 131 ações chave.

Assim:

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

1 - Apreciar positivamente a Revisão Intercalar 2013 – 2015 da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), constante do anexo à presente resolução e que dela faz parte integrante.

2 - Submeter à Assembleia da República o documento da revisão intercalar, conforme recomendação expressa, para a obtenção de contributos das diferentes forças políticas com assento parlamentar.

3 - Determinar, sem prejuízo do acolhimento dos contributos referidos no número anterior, que os grupos de trabalho devem dar início à execução do plano de ações chave.

4 - Determinar que a assunção de compromissos para a execução das medidas previstas na ENSR depende da existência de fundos disponíveis por parte das entidades públicas competentes.

Presidência do Conselho de Ministros, 21 de novembro de 2013. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(a que se refere o n.º 1)

Revisão Intercalar 2013 – 2015 da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

O futuro da segurança rodoviária em Portugal
A VISÃO: «ALCANÇAR UM SISTEMA HUMANIZADO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO»

A sinistralidade rodoviária em Portugal deverá tender para um resultado que vise alcançar, a longo prazo, zero mortos e zero feridos graves, reconhecendo-se como imperativo ético que «ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal».

O sistema de transporte rodoviário é artificial, sendo criado, construído, gerido, operado e utilizado pelo homem. Destinado a servir a economia e os cidadãos, faz todo o sentido que nele sejam previstos e sistematicamente incluídos os mecanismos que visem progressivamente melhorar o seu nível de segurança inerente.

Tendo em consideração o acima exposto, na presente revisão intercalar da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) pretendeu-se evidenciar a visão que lhe está subjacente, tornando explícita a adoção da abordagem do Sistema de Transporte Rodoviário Seguro (STS), referido pela Organização Mundial de Saúde (OMS), pelo Banco Mundial (BM) e pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE).

Nesta abordagem é reconhecido que os utilizadores do sistema de transporte rodoviário irão cometer erros e que estes poderão originar acidentes de viação. Por essa razão o sistema deve ser mais explicativo e intuitivo, proporcionando menos erros humanos e, simultaneamente, ser mais tolerante e respeitoso da fragilidade humana perante as consequências desses erros.

Para atingir esses objetivos é necessário conceber o sistema de modo a que, ocorrendo uma falha que se transforme num acidente rodoviário, nunca seja ultrapassada a capacidade de resistência do ser humano à transferência de energia daí resultante. A capacidade de tolerância do corpo humano ao choque passa a ser, através desta abordagem, um fator de dimensionamento fundamental do sistema de transporte rodoviário.

Mas, para que tal aconteça, é necessário que a melhoria da segurança rodoviária seja considerada uma responsabilidade partilhada por todos os intervenientes no sistema de transporte rodoviário, quer seja como seus utilizadores (peões, condutores e passageiros), ou como responsáveis pela sua conceção, construção e exploração (decisores políticos, legisladores, agentes de autoridade, gestores rodoviários, projetistas, fabricantes automóveis, entidades reguladoras, empresas, etc.).

A explicitação do STS como base da ENSR constitui o reconhecimento da importância desta abordagem como forma de atuação eficiente em matéria de segurança rodoviária, marcando o acelerar de um processo que tem por visão transformar o nosso sistema de transporte rodoviário num sistema inerentemente seguro, focado no desempenho global das medidas de segurança rodoviária, prestando atenção a todos os seus elementos constituintes e chamando todos os cidadãos e entidades a contribuir para a segurança da sua utilização.

A revisão intercalar da ENSR tem este objetivo e esta ambição mas para a sua concretização, precisará do empenho de toda a sociedade, de forma a podermos afirmar a segurança rodoviária como um verdadeiro desígnio nacional.

Introdução

A ENSR 2008 – 2015ⁱ, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho, é o instrumento de gestão das políticas públicas de segurança rodoviária que, no seu período de vigência, tem como objetivo promover a diminuição da insegurança rodoviária em Portugal, procurando obter uma descida sustentada da sinistralidade rodoviária, num processo que nos permita aproximar dos resultados obtidos pelos países da União Europeia (UE) com melhores práticas.

De acordo com o seu calendário de execução, a ENSR foi sujeita a um processo de revisão que resultou desfasado no tempo em relação ao calendário previsto, desde logo porque a efetiva entrada em vigor da Estratégia não coincidiu com o programa inicial. Por outro lado, este processo, envolvendo um vasto conjunto de entidades, ocorreu num período de redefinição de estruturas da administração pública, algumas delas com intervenção relevante na condução de trabalhos sectoriais.

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) elaborou o presente documento que enquadra a revisão da ENSR, com o apoio científico e técnico do ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa tendo em vista a implementação da sua segunda fase de aplicação.

O processo de revisão contemplou, na sua primeira parte, o diagnóstico da aplicação da ENSR durante o primeiro

período de vigência e, na segunda parte, o seu desenvolvimento.

Na fase de diagnóstico foi: (a) contextualizada a sinistralidade rodoviária (a nível global e em Portugal); (b) definido o enquadramento da ENSR; (c) avaliada a evolução da sinistralidade no seu primeiro período de implementação; (d) efetuada a comparação dessa evolução com países de referência; (e) avaliado o seu desempenho organizacional e operacional; e (f) identificado o conjunto das principais preocupações resultantes desta avaliação e as suas consequências.

A fase de desenvolvimento envolveu dois períodos. Um primeiro, de trabalho interno em que, na decorrência do diagnóstico, se procedeu a uma significativa redefinição concetual ao nível dos objetivos estratégicos e foram estabelecidos os novos objetivos operacionais.

O segundo, em que estiveram envolvidos responsáveis por um significativo número de entidades públicas, de organizações não-governamentais e outras entidades que integram a estrutura técnica e o grupo consultivo, foi dedicado à análise dos objetivos operacionais e ao estudo das ações chave que serão desenvolvidas num primeiro tempo desta 2.ª fase da ENSR.

Para a realização do diagnóstico foi editado um documento de apoioⁱⁱ que foi sendo atualizado na fase de elaboração interna do desenvolvimento e serviu de orientação para os grupos de trabalho (GT) constituídos pelos membros da estrutura técnica. Este documento foi enviado a todos os elementos do grupo consultivo e esteve disponível para consulta no sítio na *Internet* da ANSR, tendo em vista a obtenção de contributos para a revisão.

PARTE 1

Diagnóstico

1.1 Sinistralidade rodoviária: Um problema à escala planetária...

A sinistralidade rodoviária, fruto da insegurança num sistema muito complexo, tem consequências devastadoras em termos humanos, sociais e económicos. Os sinistros ocorridos na estrada são reconhecidos pela OMSⁱⁱⁱ como uma das principais causas de morte (8.ª em 2010 e 5.ª nas projeções para 2030) a nível mundial. As suas consequências são particularmente severas para os jovens, sendo a principal causa de morte entre os 5 e os 29 anos. Os custos económicos da sinistralidade rodoviária estão estimados entre 1% e 3% do Produto Nacional Bruto, nos países com mais elevados e mais baixos rendimentos, respetivamente.

Para combater esse flagelo, tanto a Organização das Nações Unidas (ONU)^{iv} como a Comissão Europeia^v lançaram programas de ação para a corrente década, com vista a uma forte redução dessa insegurança.

... com forte incidência em Portugal

Em Portugal, os índices de sinistralidade rodoviária foram historicamente muito elevados, sendo um dos países da UE com pior desempenho em termos de segurança rodoviária.^{vi}

Nos anos mais recentes registaram-se progressos consideráveis, o que teve como consequência uma redução significativa da distância que separava Portugal da média europeia.^{vii} Este comportamento permitiu que a sinistralidade rodoviária passasse de 8.ª para 18.ª causa de morte no nosso país, entre 1990 e 2010.^{viii}

O valor estimado (a preços constantes de 2006) do custo económico e social dos acidentes rodoviários em Portugal em 2010 foi, de acordo com um estudo publicado recentemente^{ix}, de 1,890 mil milhões de euros, correspondente a cerca de 1,17% do Produto Interno Bruto (PIB). O mesmo estudo aponta para que o valor acumulado do custo económico e social dos acidentes rodoviários em Portugal tenha atingido, entre 1996 e 2010, 37,549 mil milhões de euros.

1.2 ENSR: Definição e enquadramento

Na sua génese, a ENSR distinguiu-se de instrumentos anteriores e mesmo de processos com a mesma finalidade levados a cabo noutros países, ao quantificar metas, definir e quantificar objetivos (estratégicos e operacionais) e organizar, calendarizar e orçamentar as ações chave necessárias à concretização daqueles, definidas num processo participativo de colaboração entre múltiplas organizações com responsabilidades públicas.

A ENSR assumiu-se como um programa com metas ambiciosas mas assumidamente exequíveis:

- Metas quantitativas: 78 e 62 M/10⁶H no final de 2011 e 2015, respetivamente;
- Meta qualitativa: colocar Portugal entre os 10 países da UE com mais baixos índices de sinistralidade rodoviária.

A implementação da ENSR foi dividida em dois períodos (2008/2011 e 2012/2015), tendo em vista a realização de uma revisão intercalar, a executar com base na experiência da introdução dos novos métodos e processos de trabalho, bem como à luz dos progressos e resultados entretanto alcançados.

Para alcançar essas metas foram definidos 10 objetivos estratégicos e 30 objetivos operacionais (revisíveis em 2011/2012), tendo sido constituídos 14 GT, pluridisciplinares, liderados pelas entidades coordenadoras dos objetivos operacionais que definiram um conjunto inicial de 91 ações chave, reprogramáveis numa base tendencialmente anual. Os objetivos e as ações têm associados indicadores de desempenho: Resultados (objetivos estratégicos), cumprimento (objetivos operacionais) e atividade e resultados (ações chave).

De acordo com a citada Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho o sucesso da ENSR foi assumido como dependente:

1.2.1 Do envolvimento político e do empenho dos mais altos responsáveis ao nível do Governo e do Estado;

1.2.2 Da capacidade efetiva de coordenação de todo o processo pela ANSR, em sintonia com uma Comissão Interministerial – estrutura de pilotagem – a definir;

1.2.3 De um processo de monitorização e auditoria externa, para avaliação do desenvolvimento e cumprimento da ENSR.

1.3 ENSR: Evolução da sinistralidade 2008 – 2011

A determinação direta e rigorosa do número de «Mortos a 30 Dias», iniciada em 2010, revelou que o número real de vítimas mortais nesse espaço de tempo (+26,5% e +29,3% em relação às vítimas no local do acidente, em 2010 e 2011, respetivamente) era muito superior aos 14% anteriormente estimados (pós 1998).

O conhecimento desta realidade, base para a definição das metas da ENSR, traduziu-se num valor para os «M/10⁶H» muito superior ao previsto para esses dois anos e, conseqüentemente, para o final do primeiro período da ENSR.

Contudo, a evolução em termos de «Mortos no Local do Acidente», de -18,9% durante este primeiro período de vigência da ENSR (2008-2011), tendo como base o número de mortos em 2006, ultrapassou a taxa de diminuição prevista e que era de -14,3%. Deve-se assinalar, como preocupação acrescida, que o ritmo de diminuição da sinistralidade abrandou no final do período em observação. No entanto, em 2012, verificou-se uma acentuada redução das vítimas mortais (-16,8%).

Na presente revisão, por uma questão de rigor estatístico, o cálculo do indicador passou também a contemplar apenas a população do Continente. Sendo assim, em 2010 o valor de «M/10⁶H» foi de 93 (contra os anteriormente calculados 81) e em 2011 atingiu os 89, contra os 78 estabelecidos como Meta para a primeira fase da ENSR. Este desvio terá que ser, assim, recuperado até 2015 com um ainda maior esforço na diminuição da sinistralidade, caso Portugal pretenda atingir os resultados a que se propôs.

1.4 ENSR: Comparação internacional

Espanha, França e Áustria foram selecionados como países de referência para uma ação de *benchmark*, destinada a promover a comparação de práticas e resultados.

Nesta avaliação Portugal apresentou, no período em análise, uma evolução desfavorável da sinistralidade em relação aos países de referência, sendo de destacar, pela negativa, a «Sinistralidade dentro das localidades», onde o nosso país ocupa a penúltima posição na UE e em que o peso deste tipo de ocorrências, no total das vítimas mortais, tem vindo a aumentar.

1.5 ENSR: Principais preocupações e conseqüências

Também a condução sob o efeito do álcool continua a ser uma preocupação, não estando a ser atingida a meta de redução estabelecida na ENSR no que se refere à percentagem de condutores mortos: 37,1% e 32,7% de condutores autopsiados com álcool acima do valor permitido, contra os esperados 33,9% e 32,0%, em 2010 e 2011, respetivamente. Em 2012 registou-se um preocupante aumento desta percentagem para 37,4%.

Para além da «Sinistralidade dentro das localidades» e da «Condução sob o efeito do álcool e das substâncias psicotrópicas», são ainda de referir, como principais grupos de risco, os «Peões» e os «Cidadãos Seniores», situação que se tornou mais visível, ainda, com a contabilização dos «Mortos a 30 dias». É aqui de referir a existência de grupos particularmente sensíveis entre as vítimas que vêm a falecer nos 30 dias seguintes ao acidente: peões seniores (um terço das vítimas tinha 75 ou mais anos) e vítimas de atropelamento dentro das localidades.

O valor do indicador «Morto a 30 Dias» implica que Portugal não atingiu a sua primeira meta quantitativa (2011) e, com grande probabilidade, não irá alcançar em 2015 a meta qualitativa de ser um dos 10 países da UE com menor taxa de mortalidade, considerando que, em 2011, 11 países já baixaram dos 62 M/10⁶H e um igualou essa marca e que a média dos países da UE atingiu os 60 M/10⁶H.

A dimensão, *lato sensu*, dos problemas da sinistralidade, o ritmo da sua evolução recente, a revelação da realidade do «Morto a 30 dias» e o desempenho da «sinistralidade dentro das localidades» marcam, de forma globalmente negativa do ponto de vista estatístico, a primeira fase de implementação da ENSR.

Esta situação, sendo preocupante e merecedora da maior atenção por parte de todos os responsáveis e de todas as entidades envolvidas, não deve constituir um bloqueio para o futuro, antes deve ser um estímulo para ultrapassar os constrangimentos, tal como sucedeu, por exemplo, na Suécia (1996-2007), um dos países líderes neste combate à insegurança rodoviária.

1.6 ENSR: Avaliação de desempenho (2008 – 2011)

Não se verificaram, neste período, os pressupostos anteriormente referidos como fatores de sucesso da ENSR (cf. 1.2.1, 1.2.2 e 1.2.3) ou de qualquer estratégia de prevenção e segurança rodoviária corajosa e focada nos resultados.

Consequentemente, não se concretizaram importantes processos operacionais do que resultou um grau de execução muito baixo das ações chave (47% por executar), bem como do seu previsto desenvolvimento, e a não identificação dos indicadores de resultados para os fatores de risco dos objetivos estratégicos.

Neste período da ENSR também se verificou uma diminuição acentuada no investimento em campanhas de comunicação e em estudos de comportamentos e atitudes dos utilizadores do sistema de transporte rodoviário.

PARTE 2

Desenvolvimento

2.1 Análise e redefinição de objetivos estratégicos e operacionais

Na primeira fase de desenvolvimento da revisão intercalar da ENSR foi necessário, de acordo com o diagnóstico, criar um novo grupo de risco, «Ciclistas» e um novo fator de risco, «Utilização dos Meios de Comunicação Móvel na Condução», para incorporar em dois objetivos estratégicos existentes, um novo objetivo estratégico, «Condutores em deslocação de trabalho», e 10 novos objetivos operacionais, «Utilização dos Meios de Comunicação Móvel na Condução», «Regulamentação das Redes Rodoviárias Municipais», «Planos Municipais de Segurança Rodoviária (PMSR)», «Fadiga e sono na condução», «Condução sob o efeito de medicamentos e/ou em condições físicas e/ou psicológicas adversas», «Condutores de veículos pesados de mercadorias e passageiros», «Definição de um modelo de financiamento da segurança rodoviária» e «Programa de informação sobre condutores e veículos», «Limitadores de velocidade nos veículos comerciais ligeiros» e «Introdução de limites de utilização dos veículos de transporte público de passageiros em função da idade». Todos estes objetivos operacionais foram integrados nos novos objetivos operacionais entretanto definidos.

A definição do novo grupo de risco e dos novos objetivos estratégicos e operacionais, bem como o conhecimento existente quanto aos que haviam sido inicialmente previstos, levaram a uma alteração significativa do seu modelo de organização, modificando-os, de forma profunda, consciente e deliberada, tendo em vista a sua melhor organização e a eficácia do processo de desenvolvimento e implementação. Esta alteração também teve em conta os documentos entretanto elaborados pela OMS e pela Comissão Europeia. Recorde-se que os objetivos estratégicos haviam sido considerados inicialmente como imutáveis ao longo do período de vigência da ENSR.

Depois de tomada essa decisão, procedeu-se à reclassificação e ao reajuste dos objetivos estratégicos e dos objetivos

operacionais, organizando-os em 7 objetivos estratégicos e 13 objetivos operacionais. Os diagramas seguintes ilustram esse processo de redefinição e concentração:

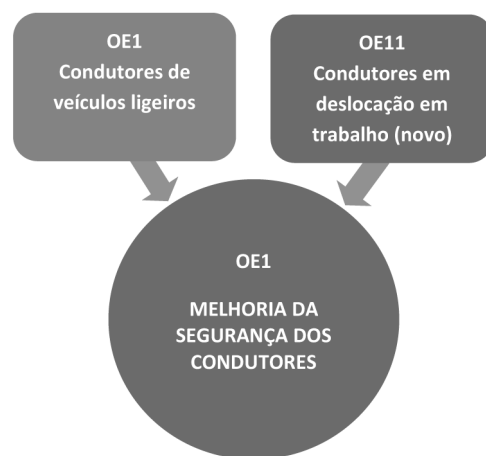
NOTA:

Nos diagramas referentes aos objetivos estratégicos fundo verde identifica os objetivos estratégicos anteriores e o fundo vermelho os objetivos estratégicos novos ou que mudaram de designação. Os retângulos correspondem aos anteriores objetivos estratégicos ou aos que foram, entretanto, acrescentados e os círculos representam os objetivos estratégicos propostos para a 2.ª fase de implementação da ENSR.

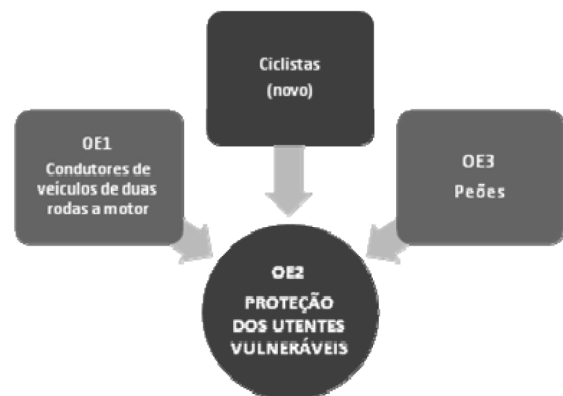
No caso dos objetivos operacionais, o fundo azul significa os objetivos operacionais anteriores e o fundo vermelho os objetivos operacionais novos ou que mudaram de designação. Os retângulos correspondem aos anteriores objetivos operacionais ou aos que foram, entretanto, acrescentados e os círculos representam os objetivos operacionais propostos para a 2.ª fase de implementação da ENSR.

Objetivos estratégicos (OE)

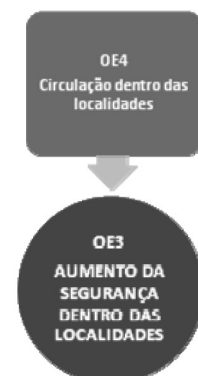
OE1 – Melhoria da segurança dos condutores



OE2 – Proteção dos utentes vulneráveis



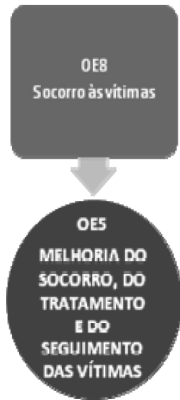
OE3 – Aumento da segurança dentro das localidades



OE4 – Redução dos principais comportamentos de risco



OE5 – Melhoria do socorro, do tratamento e do seguimento das vítimas



OE6 – Infraestruturas mais seguras e mobilidade



OE7 – Promoção da segurança nos veículos

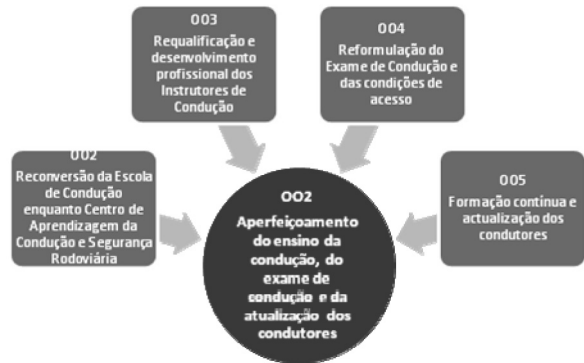


Objetivos operacionais (OO)

OO1 – Programas e Iniciativas de Educação e Formação para o Desenvolvimento de uma Cultura de Segurança Rodoviária



OO2 – Aperfeiçoamento do ensino da condução, do exame de condução e da atualização dos condutores



OO3 – Aplicação da recomendação da Comissão Europeia relativa à Fiscalização dos Grupos e Fatores de Risco



OO4 – Aperfeiçoamento da legislação e da aplicação do regime sancionatório no âmbito da segurança rodoviária



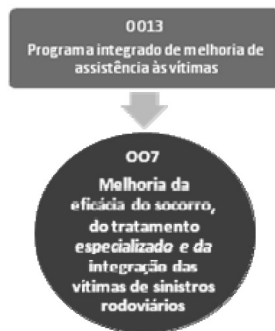
OO5 – Desenvolvimento de um programa integrado de gestão da rede viária urbana e de incentivo à utilização de modos suaves de transporte



OO6 - PMSR como instrumento de gestão do ordenamento de território



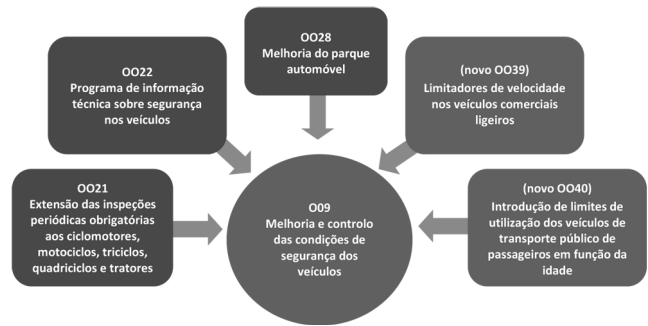
OO7 – Melhoria da eficácia do socorro, do tratamento especializado e da integração das vítimas de sinistros rodoviários



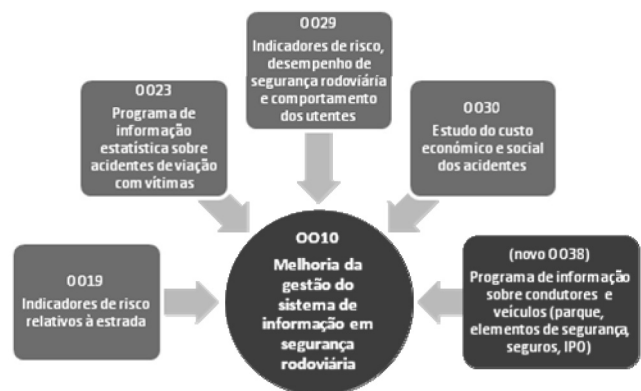
OO8 – Infraestrutura rodoviária mais segura e incremento de programas ITS



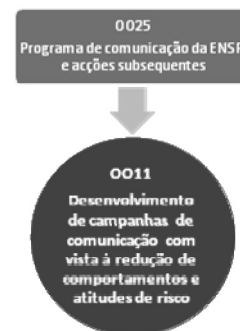
OO9 – Melhoria e controlo das condições de segurança dos veículos



OO10 – Melhoria da gestão do sistema de informação de segurança rodoviária



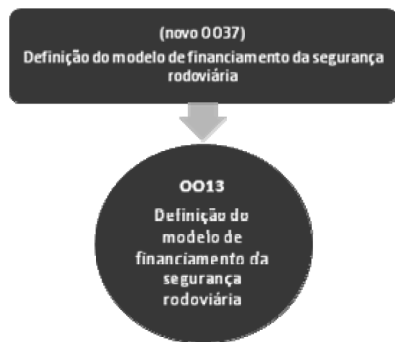
OO11 – Desenvolvimento de campanhas de comunicação com vista à redução de comportamentos e atitudes de risco



OO12 – Desenvolvimento de programas de redução de comportamentos e atitudes de risco



OO13 – Modelo de financiamento da segurança rodoviária e atribuição de recursos



2.2 Desenvolvimento das ações chave

De acordo com os respetivos objetivos operacionais foram constituídos 13 GT liderados pelas entidades que serão responsáveis pela implementação do plano de ações chave. Os GT foram constituídos pelos membros da estrutura técnica relevantes em cada um, a que se juntaram, como convidados em alguns casos pontuais, membros do grupo consultivo. Os GT reuniram-se a partir de outubro de 2012 e as ações chave por eles definidas e aprovadas encontram-se discriminadas no anexo ao presente documento.

As ações que constam dos quadros do anexo reúnem cumulativamente os seguintes requisitos:

- ✓ Definição completa, orçamento (quando aplicável) e calendarização;
- ✓ Responsabilidade pela sua execução assumida por organismo da Administração Pública;
- ✓ Contributo reconhecido pela ANSR para o objetivo de diminuição da sinistralidade rodoviária.

2.3 Síntese do funcionamento dos grupos de trabalho

O breve resumo que a seguir é apresentado pretende dar uma nota muito sucinta da composição e do esforço levado a cabo pelos diferentes GT no desenvolvimento de planos de ação que, no quadro das suas atividades, contribuam de forma efetiva para a desejada e procurada melhoria da segurança rodoviária em Portugal.

O GT 1 abordou as matérias relacionada com «Programas e Iniciativas de Educação e Formação para o Desenvolvimento de uma Cultura de Segurança Rodoviária», foi coordenado pela Direção-Geral da Educação e dele fizeram parte representantes das seguintes entidades: ANSR, Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I.P. (ANQEP, I.P.), Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos (CCISP), Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas (CRUP), Direção-Geral do Ensino Superior (DGES), Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares (DGEstE), Direção-Geral do Consumidor (DGC), Direção-Geral de Pessoal e Recrutamento Militar (DGPRM), Direção-Geral da Saúde (DGS), Guarda Nacional Republicana (GNR), Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), Instituto Nacional de Emergência Médica, I.P. (INEM, I.P.), Instituto Português do Desporto e Juventude, I.P. (IPDJ, I.P.), Instituto Português da Qualidade, I.P. (IPQ, I.P.), Laboratório Nacional de Engenharia

Civil (LNEC), Polícia de Segurança Pública (PSP), Associação de Cidadãos Automobilizados (ACA-M), Associação Portuguesa do Ensino Superior Privado (APESP), Automóvel Club de Portugal (ACP) e Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP).

Este GT realizou nove reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla 20 ações chave, organizadas em torno de quatro grandes áreas de intervenção: Referenciais/Normativos; Formação/Sensibilização; Materiais e Projetos.

O GT 2 centrou os seus trabalhos no «Aperfeiçoamento do ensino da condução, do exame de condução e da atualização dos condutores», tendo sido coordenado pelo IMT, I.P. Integrou representantes das seguintes entidades: Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), ANSR, Direção Geral da Saúde (DGS), INEM, I.P., Associação Nacional dos Industriais do Ensino da Condução Automóvel (ANIECA) e PRP.

Este GT realizou nove reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla nove ações chave, organizadas em três grupos, de acordo com as grandes áreas de intervenção previstas no âmbito da sua intervenção: ensino e exame de condução e atualização de condutores.

O GT 3 abordou a «Aplicação da recomendação da Comissão Europeia relativa à Fiscalização dos Grupos e Fatores de Risco», sob a coordenação da ANSR. Deste grupo fizeram parte representantes da DGS, GNR, Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, I. P. (INMLCF, I.P.), IPQ, I.P., Instituto de Seguros de Portugal (ISP), PSP e Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências (SICAD).

Este GT realizou seis reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla oito ações chave.

O GT 4 analisou o «Aperfeiçoamento da Legislação e da Aplicação do regime Sancionatório no Âmbito da Segurança Rodoviária», sendo coordenado pela ANSR. As entidades que integraram este grupo foram o Conselho Superior da Magistratura (CSM), o Conselho Superior do Ministério Público (CSMP), a DGS, a GNR, o IMT, I.P., o ISP, a PSP e o SICAD.

Este GT realizou nove reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla 10 ações chave.

O GT 5 centrou os seus trabalhos na «Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano com requalificação do espaço público», sob coordenação do IMT, I.P., dele fazendo parte as seguintes entidades: ANSR, Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA, I.P.), Direção-Geral das Autarquias Locais (DGAL), Direção-Geral do Território (DGT), GNR, Instituto Nacional para a Reabilitação, I.P. (INR, I.P.), LNEC e PSP.

Este GT realizou sete reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla 11 ações chave.

O GT 6 abordou os PMSR como instrumento de planeamento e gestão do território, da mobilidade e dos transportes e a articulação entre a Administrações Central e Local, tendo os seus trabalhos sido coordenados pela ANSR. Este grupo integrou a DGAL, a DGT, a GNR, o IMT, I.P., e a PSP.

Este GT realizou seis reuniões de trabalho e o seu Plano de Ação contempla quatro Ações Chave.

O GT 7 analisou a «Melhoria da Eficácia do Socorro, do Tratamento Especializado e da Integração das Vítimas de Acidentes Rodoviários», tendo a sua coordenação ficado a cargo da DGS. O grupo foi constituído por representantes da ANSR, Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), Comissão para a Reavaliação da Rede

Nacional de Emergência e Urgência, GNR, INEM, I.P., INR, I.P., PSP, Ordem dos Médicos (OM): Colégio de Competência em Emergência Médica, Grupo de Estudos de Trauma da Sociedade Portuguesa de Ortopedia e Traumatologia.

Este GT realizou cinco reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla 16 ações chave, organizadas nas seguintes áreas: melhoria da eficácia do socorro e da rapidez da assistência; melhoria do tratamento especializado e da qualidade do serviço prestado; melhoria da integração das vítimas de acidentes de viação; melhoria das competências dos intervenientes no ciclo do trauma; melhoria do Registo Nacional de Trauma.

O GT 8 centrou os seus trabalhos na análise da «Infraestrutura rodoviária mais segura e incremento de programas de ITS», sob a coordenação do IMT, I.P., e contou com a participação de representantes da ANSR, APA, I.P., CSM, GNR e Estradas de Portugal, S.A. (EP, S.A.).

Este GT realizou quatro reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla 13 ações chave, agregadas em dois grupos: quadro legal e quadro normativo e técnico.

O GT 9 abordou a «Melhoria e controlo das condições de segurança dos veículos», foi coordenado pelo IMT, I.P., e constituído por representantes da ACT, ANSR, DGC, Associação Automóvel de Portugal (ACAP), Associação Nacional de Centros de Inspeção Automóvel e Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel.

Este GT realizou duas reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla cinco ações chave.

O GT 10 analisou a «Melhoria do Sistema de Informação de Segurança Rodoviária», sendo coordenado pela ANSR. Este grupo integrou representantes das seguintes entidades: DGS, GNR, IMT, I.P., Instituto Nacional de Estatística, I.P. (INE, I.P.), INEM, I.P., INMLCF, I.P., ISP, LNEC e PSP.

Este GT realizou quatro reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla 17 ações chave.

O GT 11 abordou o «Desenvolvimento de campanhas de comunicação com vista à redução de comportamentos e atitudes de risco», sob a coordenação da ANSR, tendo integrado representantes da DGC, DGS, GNR, IMT, I.P., IPDJ, I.P., ISP, PSP e SICAD.

Este GT realizou quatro reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla quatro Ações Chave.

O GT 12 centrou a sua atividade no «Desenvolvimento de Estudos e/ou Programas visando a Alteração de Comportamentos e Atitudes de Risco», tendo sido coordenado pela ANSR e nele participaram representantes das seguintes entidades: ACT, Autoridade Nacional de Comunicações (ANC), DGS, GNR, IMT, I.P., INMLCF, I.P., PSP e SICAD.

Este GT realizou seis reuniões de trabalho e o seu plano de ação contempla sete ações chave.

Quanto ao GT 13 tratou-se de um GT de caráter embrionário que, neste período, foi desenvolvido internamente pela ANSR, tendo em vista a definição das bases de uma futura ferramenta de atribuição e gestão de recursos destinados à segurança rodoviária. Neste contexto, este GT identificou, para o seu plano de ação, três ações chave.

Nos trabalhos estiveram envolvidos 40 organismos da Administração Pública, dependentes de 10 Ministé-

rios e da Presidência do Conselho de Ministros (PCM), e da sociedade civil. Os GT realizaram 71 reuniões presenciais e os seus planos de ação contemplam um total de 127 ações chave. Comparativamente ao número de organizações envolvidas nos GT, estas ações chave serão desenvolvidas por um número ainda mais alargado de entidades.

PARTE 3

Conclusão

3.1 Recomendações para a implementação eficiente da ENSR

Sendo fundamental para o País prosseguir com determinação a sua luta contra o flagelo da sinistralidade rodoviária, dreno de importantes recursos humanos e económicos, será necessário recuperar, com urgência, as debilidades anteriormente identificadas pelo que, a nível estratégico, serão adotadas:

3.1.1 A Visão de Segurança Rodoviária Portuguesa, implementada através de um STS;

3.1.2 A adequação, após análise, das políticas públicas de segurança rodoviária, de acordo com os mais exigentes padrões internacionais, e a sua execução, através das melhores práticas, em todos os organismos da administração pública envolvidos na sua implementação.

Será desejável, ao mesmo tempo, a obtenção de um compromisso político nacional, por via do envolvimento dos partidos políticos com assento na Assembleia da República, quer seja na discussão da Visão de Segurança Rodoviária, a implementar através do referido «STS», quer seja na aprovação da revisão intercalar da ENSR, considerando que aquele é um processo de longo prazo que tem de se constituir como um desígnio nacional e esta se desenvolve de forma transversal ao funcionamento da sociedade, com implicações em praticamente todos os domínios da atividade legislativa

Ao nível operacional, deverão ser implementadas as seguintes medidas:

3.1.3 Funcionamento permanente da estrutura de pilotagem, considerada à luz da experiência anterior como indispensável para o bom funcionamento e dinamização transversal das diferentes entidades envolvidas na operacionalização da ENSR;

3.1.4 Estabelecimento de regras para o funcionamento eficaz dos GT, até 2015, tendo em vista o contínuo desenvolvimento das suas atividades;

3.1.5 Concomitante implementação de um processo independente de monitorização da ENSR que deverá ter início quanto antes.

3.2 Nota final

Finalmente, uma palavra para os utilizadores do sistema de transporte rodoviário: Este desafio apenas será superado se todos os portugueses colaborarem com a sua quota-parte num esforço que tem de ser, verdadeiramente, coletivo e partilhado.

ANEXO

Lista de ações chave

Objetivo operacional 1 – Programas e Iniciativas de Educação e Formação para o Desenvolvimento de uma Cultura de Segurança Rodoviária

Coordenação: Direção-Geral da Educação

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
1.1	Elaboração do Referencial de Educação Rodoviária para o Ensino Secundário e para a Educação de Adultos	DGE (coord.) ANQEP, I.P. DGEstE ACA-M, ANSR, DGC, DGS, GNR, IMT, I.P., IPDJ, I.P., PRP, PSP, CCISP, APESP	1.º semestre 2014	n.a.
1.2	Conceção e acreditação de ações de formação de docentes	DGE ACA-M, ANQEP, I.P., IMT, I.P., PRP, CCISP, APESP	Níveis pré- -escolar e ensino básico 2013 Ensino secundário 2014	n.a.
1.3	Realização de encontros/ seminários sobre «A Educação Rodoviária, no quadro da Educação para a Cidadania»	DGE ACA-M, ACP, ANQEP, I.P., ANSR, APESP, CCISP, Centros de Formação, CRUP, DGES, DGEstE, DGS, IMT, I.P., PRP	2013-2015	n.a.
1.4	Formação inicial de auditores de segurança rodoviária a um máximo de 125 formandos	LNEC PRP	2013	A suportar pelos formandos (Custo total: 25 000,00)
1.5	Formação inicial de inspetores de segurança rodoviária a um máximo de 125 formandos	LNEC PRP	2013	A suportar pelos formandos (Custo total: 37 500,00)
1.6	Formação em técnicas de intervenção de segurança em zonas de acumulação de acidentes a um máximo de 125 formandos	LNEC PRP	2014	A suportar pelos formandos (Custo total: 37 500,00)
1.7	Formação: Intervenção na infraestrutura para redução da velocidade. Recomendações para definição e sinalização de limites de velocidade máxima em estradas portuguesas a um máximo de 125 formandos	LNEC PRP	2013	A suportar pelos formandos (Custo total: 37 500,00)
1.8	Formação: Área adjacente à faixa de rodagem. Critérios de segurança para o seu dimensionamento em estradas da Rede Rodoviária Nacional a um máximo de 125 formandos	LNEC PRP	2013	A suportar pelos formandos (Custo total: 25 000,00)
1.9	Criação de um Guia de apoio à elaboração de Planos/ Projetos de Mobilidade Escolar	IMT, I.P. DGEstE, ANMP, Autoridades Locais, Associações de Pais / Encarregados de Educação	2013-2014	n.a.
1.10	Projeto «Queremos ir para a escola em segurança»: Diagnóstico dos riscos no trajeto escola-casa	DGS ACA-M, DGE	2013-2014	n.a.
1.11	Sensibilização para aquisição de uma cultura de segurança rodoviária	GNR – NES	2013-2015	n.a.
1.12	Sensibilização para aquisição de uma cultura de segurança rodoviária	PSP DGEstE, Autoridades Locais, Associações de Pais / Encarregados de Educação, Empresas	2013-2015	n.a.
1.13	Material informativo: Inclusão de conteúdos relativos à prevenção rodoviária nas brochuras sobre segurança	DGC DGE, ANSR, PRP, GNR, PSP	2013	n.a.
1.14	Produção dos REDER (Recursos Educativos Digitais de Educação Rodoviária) para alunos do pré-escolar e Ensino Básico	ANSR DGE	2013-2015	300 000,00
1.15	Criação de um <i>microsite</i> de Segurança Rodoviária	ANSR ACA-M, DGE, DGS, IMT, I.P., PRP	2013-2015	7 000,00
1.16	Tradução e adaptação do livro «Color me safe» do CDC	DGS	2.º semestre 2013	n.a.
1.17	Criação de <i>Microsite</i> sobre prevenção de acidentes na página web da DGS, no âmbito do Programa Nacional de Prevenção dos Acidentes (PNPA)	DGS	2.º semestre 2013	n.a.
1.18	Promoção do «Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de empresas e polos geradores e atractores de deslocações (PME)» junto das instituições de ensino superior	IMT, I.P. CCISP, CRUP, DGES	2013-2014	n.a.

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
1.19	Criação de um Guia de apoio à elaboração de Planos/ Projetos de Mobilidade Escolar	IMT, I.P. DGEstE, ANMP, Autoridades Locais, Associações de Pais / Encarregados de Educação	2013-2014	n.a.
1.20	Projeto «Queremos ir para a escola em segurança»: Diagnóstico dos riscos no trajeto escola-casa	DGS ACA-M, DGE	2013-2014	n.a.
1.21	Concurso anual «Segurança para todos» destinado aos alunos do 1.º ciclo do ensino básico	DGS Renault, ACAP, MAI	2013-2015	n.a.
1.22	Identificar e capacitar jovens voluntários no âmbito da educação não formal sobre educação para a Segurança Rodoviária	IPDJ, I.P.	2015	n.a.
1.23	Projeto ACP Kids	DGE, DGEstE (Nos termos acordados no protocolo entre DGE, DGEstE e ACP)	2013-2014	n.a.

Objetivo operacional 2 – Aperfeiçoamento do ensino da condução, do exame de condução e da atualização dos condutores

Coordenação: Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P.

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
2.1	Elaboração de documento de especificação da monitorização do ensino e dos exames de condução	IMT, I.P. PRP, ANIECA, ACP, ACT	2013-2014	30 000,00
2.2	Elaboração de estudo de modelo de formação e avaliação para pessoas com especiais dificuldades	IMT, I.P.	2013-2014	15 000,00
2.3	Elaboração de Manual do Instrutor de Condução	PRP, ANIECA, ANSR IMT, I.P., PRP, ANIECA, INEM, I.P., ACT, ANSR	2013 - 2015	20 000,00
2.4	Introdução de prova de perceção do risco na avaliação dos candidatos a condutor	IMT, I.P. ANSR, INEM, I.P., ANIECA, PRP, ACP	2014-2015	40 000,00
2.5	Elaboração de Manual de provas práticas de todas as categorias	IMT, I.P. ACP, PRP, ANIECA, INEM, I.P.	2013-2015	30 000,00
2.6	Realização de ação de formação sobre uniformização da aplicação dos critérios de exame para examinadores de condução	IMT, I.P. ANIECA, PRP	2013	20 000,00
2.7	Conceção de curso de formação para a atualização de condutores das categorias A e B	IMT, I.P. ACT, ANSR, INEM, I.P., PRP, ACP, ANIECA	2013-2014	30 000,00
2.8	Elaboração de folheto «O Condutor Seguro»	IMT, I.P. ACT, ANSR, INEM, I.P., PRP, ACP, ANIECA	2013-2015	35 000,00
2.9	Realização de seminário sobre ensino e avaliação da condução	IMT, I.P. INEM, I.P., PRP, ACP, ANIECA	2013	50 000,00

Objetivo operacional 3 – Aplicação da Recomendação da Comissão Europeia relativa à Fiscalização dos Grupos e Fatores de Risco

Coordenação: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
3.1	Elaboração do plano nacional de fiscalização da velocidade, álcool e dispositivos de retenção (inclui Sistemas de Retenção para Crianças) e estudo e implementação de ação programada na fiscalização do uso do telemóvel	ANSR/GNR/PSP	3.º trimestre de cada ano	n.a.
3.2	Elaboração de um plano de meios necessários à implementação deste plano nacional de fiscalização	ANSR/GNR/PSP	3.º trimestre de cada ano	n.a.
3.3	Preparação de diploma regulamentar relativo a equipamentos de fiscalização automática do cumprimento da sinalização luminosa	IPQ, I.P.	2013	n.a.
3.4	Difusão das orientações sobre os procedimentos técnicos inerentes à aplicação nos serviços de saúde do regulamento da fiscalização da condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas	DGS SICAD	2013	n.a.
3.5	Realização do Concurso Público Internacional relativo à Rede Nacional de Fiscalização Automática da Velocidade	ANSR	2014	n.a.
3.6	Implementação da rede nacional de fiscalização automática da velocidade	ANSR	2014	5 000 000,00
3.7	Protocolo com vista a facultar os acessos automáticos entre os seguintes sistemas: SIGA/SCOT/SIIV/SIVH/SICC	ANSR/IMT, I.P.	2015	n.a.
3.8	Adesão do IMT, I.P., à base dados da Tachonet	IMT, I.P.	2013	n.a.

**OBJETIVO OPERACIONAL 4 – Aperfeiçoamento da Legislação e da Aplicação do Regime Sancionatório
no Âmbito da Segurança Rodoviária**

Coordenação: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
4.1	Avaliação da introdução do Regime da Carta por Pontos como alternativa ao atual regime da aplicação da sanção de inibição de conduzir, ao nível da alteração de comportamentos por parte dos condutores e seus reflexos na sinistralidade rodoviária	ANSR	2014	n.a.
4.2	Estudo comparado sobre a perceção por parte dos condutores da introdução da carta por pontos em relação ao atual regime sancionatório	ANSR	1.º semestre 2014	75 000,00
4.3	Alteração do diploma do registo de infrações do condutor (RIC) com vista à introdução de novas regras decorrentes da adoção do regime da Carta por Pontos	ANSR	Dependente de 4.1 e 4.2	n.a.
4.4	Adaptação da base de dados do RIC	ANSR	Dependente de 4.3	n.a.
4.5	Revisão do Código da Estrada e legislação complementar	ANSR	Dependente de 4.1 e 4.2	n.a.
4.6	Alteração do Regime da condução sob o efeito do álcool e das substâncias psicotrópicas, através da redução da taxa de alcoolemia para determinado tipo de condutores	ANSR	2013	n.a.
4.7	Recomendação no sentido de rever os artigos 291º e 292º do Código Penal.	ANSR	2014	n.a.
4.8	Edição Institucional do Código da Estrada e legislação complementar revista	ANSR	Dependente de 4.5	75 000,00
4.9	Avaliação da aplicação do Código da Estrada	ANSR	Dependente de 4.8	75 000,00
4.10	Revisão do regime das ações de formação como condicionante à suspensão da sanção acessória de inibição de conduzir	ANSR IMT, I.P.	2014	n.a.

Objetivo operacional 5 – Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano com requalificação do espaço público

Coordenação: Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P.

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
5.1	Estudar a implementação em Portugal de documentos clarificadores de procedimentos e regras para todos os utilizadores do espaço rodoviário, como os designados «Códigos de Rua»	IMT, I.P. ANSR, PRP	2013	n.a.
5.2	Elaborar normas técnicas para a rede viária municipal, tendo em conta a sua hierarquia e a circulação de todos os modos de transporte (motorizados e não motorizados)	IMT, I.P. ANMP, LNEC, DGT	2013 – 2014	75 000,00
5.3	Elaborar manual de boas práticas para a melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano com particular ênfase no que se refere aos modos suaves	IMT, I.P. ANSR, ANMP, DGT, LNEC, PRP	Dependente de 5.2 2014-2016	90 000,00 (Inclui edição)
5.4	Rever o Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto	INR, I.P. LNEC, ANMP	2013	n.a.
5.5	Elaborar estudo de caracterização dos acidentes com peões e ciclistas em meio urbano	ANSR PSP, GNR, LNEC, IMT, I.P., PRP, EP, S.A., ANMP	2013-2014	75 000,00
5.6	Criar um programa de intervenções piloto nos aglomerados urbanos para a implementação e monitorização de áreas de acalmia de tráfego	ANSR / IMT, I.P., ANMP, ANAFRE, EP, S.A., DGT	Dependente de 5.2 2014-2015	n.a.
5.7	Criar um programa de ação para a progressiva eliminação de zonas de maior sinistralidade rodoviária em meio urbano	ANSR ANMP, EP, S.A., GNR, PSP	2014-2015	n.a.
5.8	Promover a aplicação de recomendações para a definição e sinalização de limites de velocidade máxima	IMT, I.P. LNEC, PRP, ANMP, EP, S.A., ANSR	2013-2015	n.a.
5.9	Promover a aplicação de auditorias de segurança rodoviária (ASR) aos projetos de novas intervenções urbanas	IMT, I.P. ANSR, PRP, LNEC	2013-2015	n.a.
5.10	Monitorizar a evolução dos modos suaves e da sinistralidade envolvendo peões e ciclistas, no país	ANSR IMT, I.P., ANMP, GNR, PSP, EP, S.A., APA, I.P., LNEC	2013-2015	50 000,00
5.11	Desenvolver um guião orientador dos conteúdos e metodologias para escolinhas de condução de bicicletas e circulação pedonal em segurança	ANSR IMT, I.P., PRP, GNR, PSP, MEC, ANMP, ANAFRE, Organizações Não Governamentais.	2013-2015	25 000,00

Objetivo operacional 6 – Os PMSR como instrumento de planeamento e gestão do território, da mobilidade e dos transportes e a articulação entre a Administração Central e Local

Coordenação: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
6.1	Avaliação da abordagem das matérias da segurança rodoviária nos instrumentos de ordenamento e planeamento do território	ANSR DGT, IMT, I.P., ANMP, CCDR's	2014	n.a.
6.2	Monitorização e avaliação do impacto dos PMSR já elaborados	ANSR IMT, I.P.	2013-2015	70 000,00
6.3	Avaliação crítica do “Guia para a elaboração dos Planos Municipais de Segurança Rodoviária”	ANSR	2015	n.a.
6.4	Articulação da componente de segurança rodoviária nos demais planos e iniciativas municipais	ANSR MADR, ME, MAOTE	2013-2015	70 000,00

Objetivo operacional 7 – Melhoria da Eficácia do Socorro, do Tratamento Especializado e da Integração das Vítimas de Acidentes Rodoviários

Coordenação: Direção-Geral de Saúde

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
7.1	Produzir um Guia para a “Melhoria das comunicações entre as diversas entidades intervenientes no socorro”, com o respetivo fluxograma	INEM, I.P.	2014	n.a.
7.2	Divulgar o “Manual de procedimentos operacionais em caso de acidentes de viação”, da GNR e da PSP, sobre sinalização e investigação de acidentes	GNR, PSP	2013-2014	n.a.
7.3	Produzir um manual de boas práticas sobre «Melhoria das competências dos operacionais no âmbito da extração/ desencarceramento»	ANPC	2015	n.a.
7.4	Criar um Grupo de Trabalho (GT) tendo em vista estruturar o pedido de socorro de pessoas com limitação da audição e/ou da fala	INR. I.P.	2014	n.a.
7.5	Alargar os Planos Prévios de Intervenção (PPI), aos eixos viários de maior fluxo de trânsito e para os quais não foram ainda elaborados outros planos de intervenção	ANPC	2014	n.a.
7.6	Renomear uma Comissão Nacional de Trauma e propor a criação de Comissões Regionais	MS	2013	n.a.
7.7	Constituir um GT para a elaboração de um Plano Nacional de Trauma e definir a Rede Nacional de Emergência / Urgência	MS/INEM, I.P./CNT	2014	n.a.
7.8	Divulgar, sob a forma de Orientação Técnica da DGS e Ordem dos Médicos, as Normas de Boa Prática em Trauma e sobre estabilização das vítimas de acidentes	DGS/OM	2014	n.a.
7.9	Rever e qualificar a rede de transporte primário (local do acidente – hospital) e secundário (inter-hospitalar)	INEM, I.P.	2014	n.a.
7.10	Desenvolver e implementar Normas de atuação precoce e de Referência para Centros de Reabilitação, contemplando recuperação funcional, cognitiva e adaptação vocacional	INR, I.P./CNT	2015	n.a.
7.11	Elaborar uma proposta de «Rede de Apoio Social e Psicológico» para vítimas de acidentes e seus familiares	INR, I.P./DGS	2015	n.a.
7.12	Sensibilizar a Ordem dos Médicos, a Ordem dos Enfermeiros, Faculdades, Escolas Superiores de Enfermagem e as sociedades científicas, para a formação pré e pós-graduada em trauma	MS/OM/OE	2015	n.a.
7.13	Sensibilizar as Universidades para o desenvolvimento de um currículo formativo, estruturado nos domínios do Suporte Avançado de Vida em Trauma e de um programa de acompanhamento, definindo um currículo mínimo de formação pós-graduada, e um programa de aquisição e melhoria contínua de formação em trauma	MS	2015	n.a.
7.14	Constituir um Grupo de Estudo para a definição dos indicadores do Registo Nacional de Trauma, incluído na Rede Nacional de Trauma, e que integre todas as áreas de intervenção (acidente, pré-hospitalar, transporte, hospital, reabilitação e resultados)	MS/MAI/CNT	2015	n.a.
7.15	Definição e implementação do conceito de «Ferido grave de acidente» associado ao Registo Nacional de Trauma	ANSR/DGS/INEM, I.P.	2013-2014	n.a.

Objetivo operacional 8 – Infraestrutura rodoviária mais segura e Incremento de programas de ITS

Coordenação: Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P.

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
8.1	Promoção da definição dos <i>standards</i> preferenciais para a troca de dados em serviços de informação de tráfego em tempo real	IMT, I.P. ANSR, EP, S.A., Concessionárias de vias, GNR, PSP	2014-2015	n.a.

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
8.2	Definição dos conteúdos mínimos de informação relacionados com segurança rodoviária em serviços de informação em tempo real	IMT, I.P. ANSR, EP, S.A., Concessionárias de vias, GNR, PSP	2014-2015	n.a.
8.3	Desenvolver <i>site</i> de informação, no âmbito do Programa <i>EasyWay</i> (FLS/ESG3), sobre: - Transporte de mercadorias perigosas “ <i>Access to dangerous goods transport regulation</i> ”, e - Trânsito de veículos de grandes dimensões e cargas indivisíveis “ <i>Access to abnormal goods transport regulation</i> ”	IMT, I.P. APA, I.P., ASAE, ANPC, DRE, EP, S.A., Concessionárias das vias, GNR, PSP, IST	2013-2015	31 000,00
8.4	Regulamentação sobre Auditorias de Segurança Rodoviária ao projeto de estradas (ASR)	IMT, I.P. ANSR, LNEC	2013-2014	n.a.
8.5	Regulamentação sobre Inspeções de Segurança Rodoviária (ISR) a estradas da Rede Rodoviária Nacional	IMT, I.P. ANSR, LNEC	2013-2014	n.a.
8.6	Aplicação de recomendações para a definição e sinalização de limites de velocidade	LNEC ANSR, PRP, EP, S.A., Concessionárias das vias, IMT, I.P.	2014-2015	A suportar pelas concessionárias (50 000,00)
8.7	Análise de Risco em Túneis Rodoviários	LNEC	2014-2015	45 000,00
8.8	Criação do Centro Nacional de Informação de Tráfego	IMT, I.P., Concessionárias das vias EP, S.A.	2014-2015	150 000,00
8.9	Automatização de um Plano de Gestão de Tráfego Rodoviário Transfronteiriço	IMT, I.P., Concessionárias das vias, GNR, PSP EP, S.A.	2014-2015	30 000,00
8.10	Elaboração da Tabela de <i>Alert-C</i> para a implementação dos serviços de RDS-TMC	IMT, I.P., RTP ANSR	2015	50 000,00
8.11	Deteção dos Pontos Negros e sua comunicação imediata às competentes entidades gestoras de vias	IMT, I.P., EP, S.A., Concessionárias das vias, GNR, PSP	2013-2015	n.a.
8.12	Inspeções à sinalização do trânsito em Pontos Negros	ANSR IMT, I.P., EP, S.A., Concessionárias das vias, GNR, PSP	2013-2015	n.a.
8.13	Sinalização de mensagem variável – Enquadramento legal da Instrução Técnica de Sinalização de Mensagem Variável	ANSR IMT, I.P.	2013-2015	n.a.
8.14	Implementação do Projeto <i>ecall</i> sistema de chamada automática de emergência em caso de acidente rodoviário	IMT, I.P.	2013-2015	n.a.

Objetivo operacional 9 – Melhoria e controlo das condições de segurança dos veículos

Coordenação: Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P.

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
9.1	Revisão do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho Extensão da obrigatoriedade de inspeção periódica aos ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos, com cilindrada inferior a 250 cm ³ , de forma faseada	IMT, I.P.	2013-2014	n.a.
9.2	Preparação de guia de informação ao consumidor sobre elementos de segurança dos veículos a desenvolver por Grupo constituído pelas Associações do setor e dos Centros de Inspeção	IMT, I.P.	2013-2014	n.a.
9.3	Implementação de incentivos ao abate de veículos	IMT, I.P.	2013-2015	n.a.
9.4	Estudo da implementação de limitadores de velocidade nos veículos comerciais ligeiros	ANSR	2013-2014	n.a.
9.5	Estudo da introdução de limites de utilização de veículos de transporte público de passageiros em função da idade do veículo	ANSR	2013-2014	n.a.

Objetivo operacional 10 – Melhoria do Sistema de Informação de Segurança Rodoviária

Coordenação: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
10.1	Envio eletrónico dos Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV's) da GNR	GNR/ANSR	2015	n.a.
10.2	Alteração do BEAV	ANSR	2013	n.a.

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
10.3	Elaboração de um Manual de Preenchimento do BEAV	ANSR	2013	n.a.
10.4	Conceção e execução de um programa de formação dos agentes da GNR/PSP no âmbito do registo de acidentes (BEAV)	ANSR/GNR/PSP	2013	n.a.
10.5	Conceção e divulgação de um glossário de segurança rodoviária	ANSR Vários	2013 – Constituição GT 2014 – Conceção e produção 2015 – Divulgação	n.a.
10.6	Desenvolvimento e implementação de um Sistema de Informação Geográfica (SIG) dos acidentes de viação	ANSR GNR, PSP	2014-utilização rádios SIRESP 2014 – Concurso SIAV 2015 – Implementação SIAV	600 000,00
10.7	Cálculo bianual do Indicador de Segurança da Rede Rodoviária Interurbana do Continente	ANSR LNEC	2013 e 2015	42 000,00
10.8	Elaboração de projeto-piloto visando o cálculo do Indicador de Segurança das Vias Secundárias	ANSR LNEC, IMT, I.P.	2015	n.a.
10.9	Cálculo anual do Indicador do volume de circulação para automóveis ligeiros e pesados	ANSR LNEC, IMT, I.P.	2013-2015	100 000,00
10.10	Cálculo anual do Indicador de Desempenho de Segurança Rodoviária relativo ao Alcool	ANSR	2013-2015	n.a.
10.11	Cálculo anual do Indicador de Desempenho de Segurança Rodoviária relativo às Substâncias psicotrópicas	INMLCF, I.P., GNR, PSP ANSR	2013-2015	n.a.
10.12	Cálculo bianual do Indicador de Desempenho de Segurança Rodoviária relativo à velocidade	ANSR PRP	2013 e 2015	280.000,00
10.13	Cálculo bianual do Indicador de Desempenho de Segurança Rodoviária relativo ao cinto segurança (CS)	ANSR PRP	2013 e 2015	34 000,00
10.14	Cálculo bianual do Indicador de Desempenho de Segurança Rodoviária relativo aos sistemas retenção crianças (SRC)	ANSR PRP	2013 e 2015	50 000,00
10.15	Cálculo anual do Indicador de Desempenho de Segurança Rodoviária relativo aos veículos	IMT, I.P.	2014	n.a.
10.16	Cálculo anual do Indicador de Desempenho de Segurança Rodoviária relativo ao socorro às vítimas	INEM, I.P.	2014	n.a.
10.17	Cálculo do Indicador Desempenho de Segurança Rodoviária relativo à utilização telemóvel	ANSR	2013	25 125,00
10.18	Criação de um conjunto de Indicadores de Fiscalização	ANSR	2014 – Definição dos indicadores 2015 – Desenvolvimento	n.a.

Objetivo operacional 11 – Desenvolvimento de campanhas de comunicação com vista à redução de comportamentos e atitudes de Risco

Coordenação: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
11.1	Celebração de Protocolo entre entidades para criação de uma rede de difusão mútua de iniciativas no âmbito da segurança rodoviária	ANSR, DGC, DGS, GNR, IMT, I.P., IPDJ, I.P., ISP, PSP, SICAD	2013-2014	50 000,00
11.2	Elaboração do Plano de Comunicação da ENSR 2014-2015	ANSR	2014	n.a.
11.3	Realização de campanhas de Segurança Rodoviária	ANSR	2013-2015	600 000,00
11.4	Elaboração de um Guião de apoio ao desenvolvimento de campanhas de segurança rodoviária	ANSR	2014	n.a.

Objetivo operacional 12 – Desenvolvimento de Estudos e/ou Programas visando a Alteração de Comportamentos e Atitudes de Risco

Coordenação: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
12.1	Identificação dos acidentes rodoviários de trabalho mortais (em missão)	ANSR ACT, GNR, PSP	2013 – Planificação 2014 – Implementação 2015 – Avaliação de resultados	n.a.
12.2	Elaboração de uma coletânea de orientações no âmbito da Segurança Rodoviária no contexto laboral	ANSR	2013 – Planificação 2014 – Implementação 2015 – Avaliação resultados	n.a.
12.3	Submissão ao FNAS de uma proposta de criação de um prémio anual de reconhecimento para os melhores projetos/programas de prevenção do consumo abusivo de álcool desenvolvidos no âmbito do Fórum Nacional Álcool e Saúde (FNAS) e Diretório do Álcool	ANSR/SICAD	2014	n.a.

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
12.4	Exploração de conteúdos visando a problemática da Segurança Rodoviária para introdução no projeto “Eu e os Outros”	ANRS/SICAD	2013 – Definição de conteúdos 2014 e 2015 – Formação (dependente das necessidades)	n.a
12.5	Definição de metodologia para estudo das decisões judiciais relacionadas com acidentes de viação desde o ano 2000 (plano civil/criminal)	ANRS/CSMP	2013 – Levantamento de dados 2014 – Planificação 2015 - Início do projeto	n.a
12.6	Projeto-piloto – <i>check points</i> nas áreas de serviço das autoestradas	ANRS/DGS/SICAD	2014	n.a.
12.7	Estudo da influência de alguns fármacos no metabolismo do etanol	INMLCF, I.P.	2015	n.a.

Objetivo operacional 13 – Modelo de Financiamento da Segurança Rodoviária e atribuição de recursos

Coordenação: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

	Ações chave	Responsável	Prazo	Orçamento (em euros)
13.1	Definir metodologia para a elaboração da conta da segurança rodoviária identificando todos os investimentos que são feitos a nível nacional na segurança rodoviária	PCM/MF/ANRS	2014	50 000,00
13.2	Execução da primeira conta da segurança rodoviária	INE, I.P.	2014-2015	25 000,00
13.3	Estudo da criação de um seguro obrigatório para a cobertura do risco de danos corporais do condutor	ANRS/APS	2014	n.a.

SIGLAS

ACA-M – Associação De Cidadãos Automobilizados
 ACAP – Associação Automóvel de Portugal
 ACP – Automóvel Club de Portugal
 ACT – Autoridade para as Condições de Trabalho
 ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações
 ANAFRE – Associação Nacional de Freguesias
 ANIECA – Associação Nacional dos Industriais do Ensino da Condução Automóvel
 ANMP – Associação Nacional de Municípios Portugueses
 ANPC – Autoridade Nacional de Proteção Civil
 ANQEP, I.P. – Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I.P.
 ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
 APA, I.P. – Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.
 APESP – Associação Portuguesa do Ensino Superior Privado
 APS – Associação Portuguesa e Seguradores
 APSI – Associação para a Promoção da Segurança Infantil
 ASAE – Autoridade para a Segurança Alimentar e Económica
 CCDR – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
 CCISP – Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos
 CNT – Centro Nacional de Trauma
 CRUP – Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas
 CSM – Conselho Superior da Magistratura
 CSMP – Conselho Superior do Ministério Público
 DGADR – Direção-Geral da Agricultura e do Desenvolvimento Rural
 DGAL – Direção-Geral das Autarquias Locais
 DGC – Direção-Geral do Consumidor
 DGE – Direção-Geral da Educação
 DGES – Direção-Geral do Ensino Superior
 DGEstE – Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares
 DGO – Direção-Geral do Orçamento

DGS – Direção-Geral da Saúde
 DGPRM – Direção-Geral de Pessoal e Recrutamento Militar
 DGT – Direção-Geral do Território
 EP, S.A. – Estradas de Portugal, S.A.
 GEP – Gabinete de Estratégia e Planeamento
 GNR – Guarda Nacional Republicana
 IEFP – Instituto de Emprego e Formação Profissional
 IMT, I.P. – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
 INE, I.P. – Instituto Nacional de Estatística, I.P.
 INEM, I.P. – Instituto Nacional de Emergência Médica
 INMLCF, I.P. – Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, I.P.
 INR, I.P. – Instituto Nacional para a Reabilitação, I.P.
 IPDJ, I.P. – Instituto Português do Desporto e Juventude, I.P.
 IPQ, I.P. – Instituto Português da Qualidade, I.P.
 IRN – Instituto dos Registos e Notariado
 ISP – Instituto de Seguros de Portugal
 IST – Instituto Superior Técnico
 LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil
 MADR – Ministro Adjunto e do Desenvolvimento Regional
 MAI – Ministério da Administração Interna
 MAOTE – Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia
 ME – Ministério da Economia
 MEC – Ministério da Educação e Ciência
 MF – Ministério das Finanças
 NES – Núcleo Escola Segura
 PCM – Presidência do Conselho de Ministros
 PRP – Prevenção Rodoviária Portuguesa
 PSP – Polícia de Segurança Pública
 RTP – Rádio e Televisão de Portugal
 SICAD – Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e Dependências.

ⁱ <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=397&language=pt-PT>

ⁱⁱ http://www.ansr.pt/Portals/0/centroDoc/ENSR_Doc_Apoio_Rev_Intercalar_Preliminar_25_10_2012.pdf

ⁱⁱⁱ *Global status report on road safety 2013*

^{iv} *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan_plan_english.pdf

^v *Rumo a uma área de segurança rodoviária Europeia: orientações de política de segurança rodoviária 2011-2020*

http://ec.europa.eu/transport/road/_safey/pdf/com_20072010_en.pdf

^{vi} *Road Safety Vademecum – Road safety trends, statistics and challenges in the EU 2011-2012*

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2013.pdf

^{vii} *The Global Burden of Diseases, Injuries, and Risk Factors Study 2010 (GBD 2010)*

[http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(13\)60283-4/fulltext?_eventId=login&&&elsca1=ETOC-LANCET&elsca2=email&elsca3=E24A35F](http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(13)60283-4/fulltext?_eventId=login&&&elsca1=ETOC-LANCET&elsca2=email&elsca3=E24A35F)

^{viii} *The Global Burden of Diseases, Injuries, and Risk Factors Study 2010 (GBD 2010)*

[http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(13\)60283-4/fulltext?_eventId=login&&&elsca1=ETOC-LANCET&elsca2=email&elsca3=E24A35F](http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(13)60283-4/fulltext?_eventId=login&&&elsca1=ETOC-LANCET&elsca2=email&elsca3=E24A35F)

^{ix} *Donário, Arlindo; Santos, Ricardo – Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal. Lisboa: Edial, 2012*

Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2014

No âmbito do processo de alienação do capital social das sociedades Fidelidade — Companhia de Seguros, S.A., Multicare — Seguros de Saúde, S.A., e Cares — Companhia de Seguros, S.A., ou da sociedade ou sociedades que detenham, direta ou indiretamente, a totalidade ou parte dos respetivos ativos, adiante designadas por Empresas Seguradoras, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 80/2013, de 12 de junho, e nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 11.º do caderno de encargos anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 57-A/2013, de 30 de agosto, os dois potenciais investidores de referência selecionados, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 57-C/2013, de 6 de setembro, para participarem na fase subsequente do processo de venda direta de referência, apresentaram, no dia 16 de dezembro de 2013, as respetivas propostas vinculativas, em conformidade com o Despacho n.º 15378/2013, de 24 de outubro de 2013, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, de 26 de novembro de 2013.

Nos termos previstos no n.º 1 do artigo 13.º do referido caderno de encargos, a Caixa Geral de Depósitos, S.A., elaborou um relatório fundamentado de apreciação de ambos os proponentes que apresentaram propostas vinculativas no processo de venda direta de referência, bem como das respetivas propostas, datado de 27 de dezembro de 2013, tendo ouvido previamente a Caixa Seguros e Saúde, S.G.P.S., S.A., quanto à adequação aos interesses das Empresas Seguradoras das propostas vinculativas de projetos estratégicos.

No mesmo dia 27 de dezembro de 2013, o aludido relatório foi remetido à comissão especial para o acompanhamento do processo de reprivatização das Empresas Seguradoras, constituída ao abrigo do disposto no artigo 27.º do caderno de encargos anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 57-A/2013, de 30 de agosto, e cujos mem-

brós foram nomeados pelo Despacho n.º 11536-A/2013, de 4 de setembro de 2013, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, de 4 de setembro de 2013, para os efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 13.º do aludido caderno de encargos.

No dia 7 de janeiro de 2014, a referida comissão especial de acompanhamento emitiu parecer a respeito da regularidade, imparcialidade e transparência do processo de alienação, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 13.º do caderno de encargos anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 57-A/2013, de 30 de agosto.

Após análise do relatório apresentado pela Caixa Geral de Depósitos, S.A., e do parecer emitido pela comissão especial de acompanhamento, verifica-se que a apreciação dos proponentes e das respetivas propostas vinculativas, em face dos critérios estabelecidos no artigo 5.º do caderno de encargos anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 57-A/2013, de 30 de agosto, conduz à seleção de um dos proponentes, atento o mérito da respetiva proposta.

De modo a reforçar a absoluta transparência e concorrência do processo de reprivatização, o Governo decide colocar à disposição do Tribunal de Contas e da Comissão do Mercado de Valores Mobiliários todos os elementos informativos respeitantes aos procedimentos adotados no âmbito do referido processo.

Assim:

Nos termos do n.º 1 do artigo 14.º e do n.º 1 do artigo 16.º, ambos do caderno de encargos anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 57-A/2013, de 30 de agosto, e das alíneas c) e g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Selecionar o proponente Fosun International Limited, para proceder à aquisição de 96 800 000 ações representativas de 80% do capital social e direitos de voto da Fidelidade — Companhia de Seguros, S.A. (Fidelidade), 4 320 000 ações representativas de 80% do capital social e direitos de voto da Multicare — Seguros de Saúde, S.A. (Multicare), e 1 200 000 ações representativas de 80% do capital social e direitos de voto da Cares — Companhia de Seguros, S.A. (Cares), adiante abreviadamente designadas por Empresas Seguradoras, que constituem parte do objeto da venda direta de referência relativa ao processo de reprivatização das Empresas Seguradoras, atendendo ao maior mérito da respetiva proposta vinculativa em relação à outra proposta recebida, tendo em conta a observância, em termos que satisfazem adequadamente o Governo, dos critérios de seleção previstos no artigo 5.º do caderno de encargos, anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 57-A/2013, de 30 de agosto, em especial no que respeita às condições financeiras que permitem uma adequada salvaguarda dos interesses patrimoniais do Estado e da Caixa Geral de Depósitos, S.A. (CGD), à qualidade e adequabilidade do projeto estratégico apresentado, à minimização de condicionantes jurídicas para a concretização da aquisição e ao contributo para a preservação da unidade estratégica do grupo segurador composto pelas Empresas Seguradoras.

2 — Aprovar os instrumentos jurídicos a celebrar entre, *inter alia*, a CGD, a Caixa Seguros e Saúde, S.G.P.S., S.A. (Caixa Seguros), e a Fosun International Limited, proponente selecionado nos termos do número anterior, nomeadamente a minuta do acordo de venda direta de referência, a minuta de acordo parassocial, a minuta de acordo de bancassurance e a minuta de acordo de transição, as