

**SÍNTESE DO RELATÓRIO EUROPEU:**  
*“INTERIM EVALUATION OF THE POLICY ORIENTATIONS  
ON ROAD SAFETY 2011-2020”*

Julho 2015



O presente relatório síntese decorre de uma solicitação do Sr. Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), Eng. Jorge Jacob, dirigida ao Núcleo de Apoio à Presidência no passado dia 11 de junho de 2015.

Esta informação consiste, resumidamente, numa análise e balanço do relatório da Comissão Europeia *“Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020”* o qual se insere no âmbito do programa europeu de segurança rodoviária estabelecido para a década 2011-2020, adotado em 20 de julho de 2010 e que visou “desenhar” um conjunto de medidas concretas por forma a promover a melhoria da Segurança Rodoviária dos vários países da União Europeia (28).

Com vista a tal desiderato, traçou-se como meta a redução para metade do número de vítimas mortais a atingir em 2020 face aos números atingidos em 2010, os quais por sua vez constituíram quase 50% dos verificados em 2001. A este propósito convém salientar o facto de na União Europeia (a dados de 2001) terem perdido a vida 54.900 pessoas ao invés de 2011 em que haviam falecido 30.700 o que se traduziu, no espaço de uma década, numa descida de 44%, facto verdadeiramente notável. Acresce que o objetivo da UE é chegar ao ano de 2020 com 15.750 mortos, ou seja, 50% do valor atingido em 2010, que foi de 31.500 mortos.

Na verdade, aquele programa europeu previa um conjunto de iniciativas, a nível europeu e nacional, assentes nos princípios da subsidiariedade e proporcionalidade, e fundamentalmente centrados na melhoria da segurança dos veículos, das infraestruturas e dos comportamentos dos utilizadores das estradas.

Como dados essenciais, e de certa forma estruturantes, para uma maior e melhor compreensão deste relatório síntese, urge revelar que a segurança rodoviária é uma questão de importância capital para a sociedade e em especial para a União Europeia (UE), ou não fosse a mesma consagrada nos Tratados Fundamentais da União Europeia, designadamente nos seus preâmbulos quando refere que os Estados estão resolvidos a *“facilitar a livre circulação de pessoas, sem deixar de garantir a segurança dos seus povos, através da criação de um espaço de liberdade, de segurança e de justiça”*.

No que à Segurança Rodoviária respeita e considerando que esta está no coração dos objetivos da UE e do seu funcionamento, é de mencionar o facto de anualmente ainda morrerem na europa um número de pessoas equivalente à da população de uma cidade de média dimensão europeia.

Um outro importante dado é o facto de por cada morte nas estradas europeias estima-se que haja 4 acidentados com incapacidades permanentes, tais como lesões cerebrais ou na coluna vertebral, 10

feridos graves e 40 feridos ligeiros. Tudo isto se traduzia à data (2010), num custo económico estimado para a sociedade de 130.000 milhões de euros por ano.

## **O programa de segurança rodoviária (2011-2020) assentou em sete objetivos estratégicos, a saber:**

### **❖ Melhorar a segurança dos veículos**

Muito se fez no período de 2001-2010 no que respeita aos equipamentos de segurança «passiva» para veículos, tais como os cintos de segurança e as almofadas de ar (airbags). Entre 2011-2020 ficaram de entrar em vigor novas medidas de «segurança ativa» para os equipamentos de segurança, entre as quais, destaca-se os sistemas obrigatórios de controlo eletrónico da estabilidade (para automóveis, autocarros e camiões) por forma a reduzir o risco de desestabilização ou de capotagem, mas também sistemas obrigatórios de alerta em caso de saída da via (para camiões e autocarros) e os sistemas obrigatórios de travagem de emergência (para camiões e autocarros).

Para além destes sistemas previa-se também sistemas obrigatórios de alerta para o uso do cinto de segurança (automóveis e camiões) e limitadores de velocidade obrigatórios para os veículos comerciais ligeiros/furgonetas e para veículos elétricos. A Comissão Europeia ficou de apresentar um pacote de medidas concretas que estabelecem as normas técnicas de segurança e ainda de estudar a possibilidade de generalizar a instalação de sistemas avançados de assistência ao condutor, como alertas anti-colisão, através da sua instalação pós-venda nos veículos comerciais e/ou particulares.

Desde 2003, a legislação da UE tem sido reforçada para reduzir os riscos para os grupos vulneráveis, como os peões ou os ciclistas, nomeadamente tornando obrigatórios os para-choques absorvedores de energia e os retrovisores que corrigem o «ângulo morto». Ficou também determinado haver um conjunto de outras ações técnicas neste domínio, nomeadamente naquilo que tiver relacionado com a segurança dos veículos na estrada, designadamente inspeções técnicas. A Comissão ficou também de reforçar a legislação da UE relativa ao controlo técnico dos veículos, tendo em vista instituir o reconhecimento mútuo das inspeções, para que as efetuadas num Estado-Membro possam ser reconhecidas nos outros Estados-Membros.

### ❖ **Construir infraestruturas rodoviárias mais seguras**

Apenas serão concedidos fundos europeus às infraestruturas que estejam conformes com as diretivas relativas à segurança rodoviária e à segurança dos túneis. Esta medida entrou em vigor para o financiamento da RTE-T e a Comissão quer alargar o seu âmbito, como princípio geral para a atribuição de fundos da UE, nomeadamente os fundos de coesão. Ficou estabelecido estudar-se o alargamento dos princípios da atual legislação da UE relativos à gestão da segurança das infraestruturas às estradas rurais dos Estados-Membros. Essa legislação exige que os requisitos de segurança sejam tidos em conta no processo de planeamento e nas fases de pré-projeto e projeto, quando a infraestrutura está a ser desenvolvida, exigindo igualmente auditorias de segurança às infraestruturas, a identificação dos «pontos negros» e inspeções. A extensão destes princípios às estradas rurais poderá fazer-se com base no intercâmbio das melhores práticas entre os Estados-Membros.

### ❖ **Promover as tecnologias inteligentes**

A Comissão ficou de propor novas especificações técnicas, no quadro da Diretiva STI (Diretiva relativa aos sistemas de transporte inteligentes), para que possam ser facilmente trocados dados e informações entre veículos e entre veículos e infraestruturas (por exemplo, para permitir informações em tempo real sobre limites de velocidade, fluxos de tráfego, congestionamentos ou reconhecimento de peões). A Comissão ficou de acelerar a instalação do sistema de chamadas de emergência automáticas em veículos (e-Call) e estudar a possibilidade de extensão deste sistema aos motociclistas, aos veículos pesados de mercadorias e aos autocarros.

### ❖ **Reforçar a educação e a formação dos utilizadores da estrada**

O utilizador da estrada é o primeiro elo da cadeia de segurança e o mais propenso a erros. Sejam quais forem as medidas técnicas implementadas, a eficácia da política de segurança rodoviária depende em última análise do comportamento dos utilizadores. A educação, a formação e a repressão são essenciais. A Comissão ficou de trabalhar com os Estados-Membros na elaboração de

uma estratégia comum de educação e formação no domínio da segurança rodoviária. A nível da UE, esse trabalho inclui, como prioridade, a melhoria da qualidade do sistema de licenciamento e formação, nomeadamente alargando o âmbito da Diretiva relativa às cartas de condução, por forma a estabelecer critérios mínimos para os instrutores de condução, e integrar a condução acompanhada e o estatuto de aprendiz no período pré-carta (ou seja, estabelecimento de uma idade, experiência e condições mínimas para os países que optaram por este sistema). Estudar a possibilidade de introduzir períodos probatórios após o exame de condução (em que são aplicados controlos mais rigorosos para os condutores recém-encartados) e estudar a possibilidade de introduzir a condução ecológica nos exames teóricos e práticos, tendo em vista uma condução mais segura e mais respeitadora do ambiente.

#### ❖ **Melhorar a ação repressiva**

A eficácia das políticas de segurança rodoviária depende em grande medida da intensidade dos controlos e do cumprimento dos requisitos de segurança. A repressão continua a ser um fator essencial para a criação de condições para reduzir consideravelmente o número de mortos e feridos. A velocidade, o álcool e a não utilização dos cintos de segurança continuam a ser considerados os três principais fatores de morte na estrada.

As medidas para reforçar os controlos policiais a nível da UE e a nível nacional incluem, a elaboração, pelo Estados-Membros, de planos nacionais de execução (por exemplo, o estabelecimento de metas no que respeita às questões prioritárias e a intensificação dos controlos a nível nacional), mas também as campanhas de sensibilização à escala europeia. Para a condução sob o efeito do álcool, as sanções deverão ser acompanhadas de medidas preventivas. Por exemplo, a Comissão considerou a hipótese de propor medidas legislativas que tornem obrigatória a utilização de alcoobloqueadores (dispositivos que apenas permitem o arranque do veículo depois de testado o nível de alcoolemia do condutor) para atividades profissionais específicas, como motoristas de autocarros escolares, ou no quadro de programas de reabilitação (para motoristas profissionais e outros condutores) na sequência de crimes por condução sob o efeito do álcool.

O excesso de velocidade continua a ser a principal infração cometida pelos condutores em todos os Estados Membros. A Comissão ficou de dar prioridade à adoção de medidas juridicamente vinculativas para o intercâmbio de informações entre os Estados Membros no domínio da segurança

rodoviária (Diretiva proposta em 2008), para permitir a identificação e a aplicação de sanções aos infratores estrangeiros pela não utilização de cintos de segurança, excesso de velocidade, excesso de álcool e desrespeito dos semáforos.

#### ❖ **Estabelecer uma meta para o número de feridos**

A redução do número de feridos foi considerada como uma ação prioritária fundamental para a década 2011-2020 a nível europeu. A Comissão ficou de definir elementos de uma estratégia geral de ação no que respeita aos feridos de acidentes rodoviários e aos primeiros socorros, que incluem o estabelecimento de definições comuns de feridos graves e ligeiros, tendo em vista o estabelecimento posterior de uma meta comum para toda a UE quanto ao número de feridos, que será integrado nas orientações sobre segurança rodoviária para 2010-2020.

Também a promoção do intercâmbio das melhores práticas entre os Estados-Membros em matéria de resposta dos serviços de emergência a acidentes e a recolha e análise de dados a nível europeu sobre as lesões, bem como a avaliação do valor acrescentado do desenvolvimento e instalação de gravadores de dados de eventos («caixas negras»), sobretudo nos veículos profissionais, por forma a melhorar as investigações técnicas e as análises dos acidentes foram prioridades definidas pela Comissão Europeia.

#### ❖ **Prever novas medidas para os motociclistas**

A Comissão focará as atenções em particular nos motociclos e noutros veículos a motor de duas rodas (VMDR). Contrariamente a outros modos de transporte em que o número de mortos e de feridos graves tem vindo a diminuir significativamente, a nível dos condutores de VMDR essa diminuição tem sido muito mais reduzida ou mesmo estacionária.

A nível europeu, ficaram de ser propostas medidas que terão como alvo os VMDR, nomeadamente, a introdução de uma série de medidas no domínio da segurança do veículo, como a instalação obrigatória de sistemas avançados de travagem, de sistemas de ativação automática dos faróis e medidas anti-violação atualizadas (para que os controladores de velocidade não possam ser removidos) para certas categorias de VMDR. Também o desenvolvimento de normas técnicas para os

equipamentos de proteção, como o vestuário, e a promoção de um estudo sobre a viabilidade de equipar os motociclos com almofadas de ar, inclusivamente no vestuário de proteção. Por fim, tornar a legislação da UE sobre o controlo técnico dos veículos extensível aos motociclos e a outros veículos a motor de duas rodas.

O anterior programa de ação para a segurança rodoviária de 2001-2010 constituiu-se como um forte catalisador dos esforços nacionais e da UE para a melhoria da segurança rodoviária. Pensa-se que o de 2011-2020 poderá dar continuidade àquele e até ser mais ambicioso ainda.

## **Balanço relativo ao “Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020”**

### **❖ Quais os resultados alcançados até à data?**

Em 2013, o último ano para o qual existem dados completos e que se encontram disponíveis, morreram 25.966 pessoas em colisões rodoviárias na UE, o que representou uma diminuição de 18% no número de mortes desde 2010.

O valor socioeconómico para todas essas mortes foi estimado em quase 50.000 milhões para o ano de 2013. Na maioria dos países da UE, as lesões acontecidas em meio rodoviário traduzem-se na primeira ou segunda causa de morte de crianças e jovens em idade escolar (entre 5 e 24 anos).

Embora haja, dentro do espaço europeu, uma grande variação nas taxas de mortalidade, ainda assim, a UE apresentou a menor taxa de mortes na estrada a nível mundial, nomeadamente, 5 óbitos por cada 100 mil habitantes. De todos os países da UE o que apresentou a mais baixa taxa de sinistralidade, durante o ano de 2013, foi a Suécia com uma taxa de 2,8.

Um outro importante dado do relatório é o facto de a taxa média de mortes por mil milhões de quilómetros percorridos ser de 8,4, com a Suécia, Irlanda e Reino Unido a apresentarem a taxa de mortalidade mais baixa do mundo, com apenas 4 mortes por mil milhões de quilómetros. Uma redução anual média de cerca de 6% entre 2010 e 2013 apresentou-se como um sinal claro de incentivo para a UE no sentido de se conseguir a vir a cumprir a meta de 2020.

No entanto, dados provisórios indicam que 25.500 cidadãos da UE morreram em acidentes rodoviários durante o ano de 2014 representando uma redução de apenas 2% em comparação com o ano de 2013. Na verdade, e para atingir a meta estabelecida para 2020, torna-se necessário uma redução média anual de 8% e como tal muito acima do atingido em 2014.

Enquanto a baixa queda verificada entre 2013 e 2014 pode mais não ser do que uma flutuação aleatória anual, indicadores-chave sugerem o contrário, tais como, fatores externos que poderão exercer uma forte influência sobre os resultados.

Em particular, uma relação causal entre a evolução do PIB e as alterações verificadas no número de mortes nas estradas europeias, mas também nas da América do Norte e do próprio Japão, tal como recentemente foi identificado pela ITF/OCDE.

A pesquisa identificou reduções particularmente acentuadas entre os mais jovens e sua relação com a diminuição acentuada do tráfego de veículos que por sua vez coincidiu com o início da recessão económica e, conseqüentemente a sua associação à questão do PIB.

Enquanto a pesquisa científica parece indicar que a recessão económica europeia influenciou positivamente a segurança rodoviária na União entre 2007 e 2012, os resultados mais recentes indicam que o atual desenvolvimento económico aparentemente mais forte, em comparação com os níveis mais baixos do PIB experienciados nos últimos anos, parecem começar a demonstrar alguns efeitos negativos para a segurança rodoviária.

Outros resultados importantes, relacionados com a melhoria da segurança rodoviária são por exemplo, a prática de velocidades mais moderadas, a condução em condições de sobriedade, a utilização de adequados equipamentos de proteção, a melhor qualidade de segurança ativa e passiva dos veículos e das estradas (infraestruturas) e, também, a mais pronta resposta por parte dos serviços de emergência médica (mais eficientes).

#### ❖ **São os objetivos estratégicos das “Orientações Políticas” ainda relevantes?**

Várias foram as intervenções estratégicas delineadas no âmbito da estratégia europeia 2011-2020, nomeadamente através do estabelecimento de sete objetivos políticos por forma a resolver muitos dos problemas fundamentais de segurança rodoviária e com um especial foco na segurança do utilizador vulnerável da estrada.



Em muitos casos, as intervenções não foram suficientemente definidas na estratégia global do programa não permitindo assim uma estimativa evolutiva do seu real valor para a segurança rodoviária. Muitas ações estão já em curso e outras implementadas desde 2011, e portanto nos cerca de quatro anos que já leva a estratégia.

Contudo, e a nível europeu há uma série de medidas que devido à sua complexidade de medidas e das próprias transposições para ordenamento jurídico interno dos Estados gera “velocidades” diferentes e, conseqüentemente, resultados também eles diferentes. Na verdade, trata-se de uma estratégia variável e como tal de difícil implementação. Além disso, muitas das intervenções continuam a ser insuficientes para “enfrentar” os maiores fatores de fatalidade ocorridos nas estradas dos países da EU, e portanto, traduzindo-se em esforços acrescidos para o cumprimento das metas estabelecidas.

Apesar das muitas medidas adotadas quer no que respeita aos veículos, quer no que respeita às infraestruturas, ainda há um longo caminho a percorrer para que se consiga chegar com sucesso a 2020, ou seja, cumprindo os objetivos de redução da sinistralidade em 50% face aos valores de 2010, de resto como já acima foi exposto.

As intervenções da UE que possam estar a influenciar os resultados atuais de segurança rodoviária, são, na sua maioria, decorrentes de iniciativas legislativas adotadas ainda antes de 2011, quer no “design” de veículos e respetivos equipamentos de segurança, tais como, sistemas de controlo eletrónico de estabilidade nos ligeiros e pesados, sistemas avançados de travagem antibloqueio (ABS) e também em motociclos, luzes diurnas em veículos de duas rodas, ligeiros e pesados e ainda na proteção dos peões.

É certo que em muitos casos, a instalação/adaptação destas novas tecnologias começaram bem antes do *terminus* dos prazos legislativos, quer por “pressão” de organizações especializadas do sector, como por exemplo o Euro NCAP, quer por iniciativas tomadas pela própria indústria automóvel e ainda, diga-se me abono da verdade, pela adoção de algumas medidas de *fast-tracking* nacionais. Está prevista para breve uma avaliação do impacto da legislação de gestão da segurança de infraestrutura rodoviária sendo que esta é uma promissora área de futuro, assim como a implementação do e-Call.

❖ **É o objetivo para 2020 ainda relevante e realista e que metas adicionais poderiam ser relevantes?**

**Foco nos resultados:** A segurança rodoviária é uma das prioridades de topo declarada pela Comissão Europeia.

Tal como aconteceu com a meta anterior (2001-2010), a maioria dos Estados-Membros adotaram ou alinharam as suas metas nacionais, com as metas da UE para 2020. No caso de Portugal, recorde-se que a meta foi estabelecida até 2015 (finais), estando presentemente em discussão a realização de uma nova estratégia nacional até 2020 e como tal, alinhada com os objetivos traçados a nível europeu.

A Visão Zero e os objetivos de um sistema seguro de segurança rodoviária, cada vez mais norteiam o comportamento dos Estados europeus, sendo que torna-se necessário um estabelecimento de um “foco” nítido para garantir que as intervenções de segurança rodoviária se relacionem especificamente com os objetivos e metas da UE.

Na verdade, não só as mortes devem estar nas prioridades da EU, como também todos os outros grupos de vítimas (graves e ligeiros). A proposta de redução de 35% em ferimentos graves para 2020 (2014 baseline) constitui um objetivo estratégico adequado, desafiador e altamente recomendado.

Consistente com as (melhores) boas práticas, a futura estratégia precisa de estabelecer um quadro de desempenho da segurança rodoviária suficientemente claro e com objetivos específicos por forma a permitir a segmentação, gestão e uma monitorização mais próxima da realidade.

As prioridades também incluem as metas para 2020, como o aumentar do número de utilizadores dos cintos de segurança (em especial à retaguarda) e o uso do capacete em motociclos, mas também reduzir as velocidades médias praticadas e os excessos de velocidade. Também como prioridade deveremos caminhar para uma melhoria da qualidade da segurança ativa e passiva da frota (europeia) de veículos novos, através do uso de classificação do [EuroNCAP](#) e de infraestruturas rodoviárias (pelo menos para as TEN-T) utilizando os “ratings” do programa de avaliação europeu das estradas ([EuroRAP](#)).

A estratégia deve incluir também a redução das mortes na estrada relacionadas com o trabalho e também os ferimentos graves, dada a sua prevalência e o custo para os empregadores. A avaliação da capacidade de gestão da segurança rodoviária contribuirá para o desenvolvimento de uma

estratégia pós-2020 rumo a “Zero”, envolvendo medidas-chave quer da Comissão quer de vários parceiros de segurança rodoviária.

Para ajudar a enfrentar os desafios para 2020 e posteriores, as necessidades de uma efetiva capacidade por parte de uma unidade de segurança rodoviária na DGMOVE, focada em particular em metas e estratégias pós-2020, procedendo à coordenação, monitorização, avaliação e suporte técnico.

#### **Coordenação:**

A coordenação inter-direção é recomendada para garantir articulação multisectorial, e assim se atingir as metas e as estratégias de segurança rodoviária. A DGMOVE deve considerar a criação e presidir às orientações políticas “Steering Group” reunindo as Direções com responsabilidades relativas à segurança rodoviária. A DGMOVE baseia-se na boa cooperação com o Grupo de Alto Nível de Segurança Rodoviária.

A nível da segurança rodoviária existe uma grande margem para a criação de nova legislação por forma a lidar com as questões da segurança rodoviária até ao ano de 2020, e em particular no âmbito dos regulamentos gerais de segurança, cartas de condução e atividades TEN-T relacionadas com legislação. É necessária uma nova orientação sobre avaliação de impacto.

**Financiamento e Alocação de Recursos:** Apesar dos objetivos cada vez mais ambiciosos procurarem demonstrar uma relação de rácios custo-benefício (RCB) de medidas aceitáveis ao público, o investimento na prevenção de saúde em acidentes de viação não são consentâneos com o elevado valor socioeconómico da prevenção realizada a nível nacional ou da UE.

A metodologia padrão para avaliar os custos e benefícios das medidas de segurança rodoviária passa pela atualização dos valores que devem ser adotados pela DG MOVE e pelos parceiros de segurança rodoviária no desenvolvimento de políticas e avaliação de impactos.

A avaliação custo-benefício, no entanto, pode não ser sempre a melhor ferramenta para determinar o investimento e a harmonização. Existem pois um conjunto de medidas que impedem um grande número de mortes na estrada e de feridos graves que podem ter um RCB bem menor do que medidas com RCB's superiores.

**Promoção:** Recomenda-se que a Comissão, a um nível elevado, promova o objetivo de um sistema de segurança e abordagem com uma nova cultura de segurança rodoviária na União Europeia e a responsabilidade partilhada para abordar metas e objetivos.

**Monitorização e Avaliação:** Embora a quantidade de viagens por tipo de utilizador da via, expresse ou traduza um importante indicador de exposição ao risco, tais dados não estão disponíveis para a UE 28 e esta “falta” tem de ser resolvida urgentemente. O alargamento de um quadro atual de desempenho de segurança rodoviária é pois fortemente recomendado, incluindo a monitorização de uma nova gama de objetivos (desejavelmente) mensuráveis, e ainda relatórios nacionais anuais com informação e tratamento de informação estatística e também a atualização de informação do Observatório Europeu da Segurança Rodoviária (ERSO), a implementação de um forte sistema de inquéritos de acidente e a avaliação da capacidade de gestão da segurança rodoviária a nível nacional e europeu.

**Pesquisa e Desenvolvimento e Transferência de Conhecimento:** a pesquisa e o desenvolvimento da UE têm apoiado a maior parte das ferramentas/ações de intervenção a nível dos Estados-membros e da UE ao longo de décadas de reconhecido sucesso e assim contribuído para salvar vidas. Torna-se contudo necessário um novo foco de pesquisa sobre a intervenção do sistema de segurança e, assim, uma maior orientação para as “*melhores práticas*” da UE. O financiamento de projetos críticos para o Sistema de Segurança deverá ser acelerado com base no forte recurso a transferência de conhecimentos.

## **Resultados da segurança rodoviária na UE**

### **Progredir no sentido do objetivo para 2020:**

Em 2013, 25.966 pessoas morreram em colisões rodoviárias na UE 28 representando uma diminuição de 18% no número de mortes desde 2010. O valor socioeconómico de prevenção dessas mortes é estimado em quase 50.000 milhões de euros. Os números provisórios para 2014 indicam que 25.500 cidadãos da UE morreram em acidentes rodoviários representando uma diminuição de 19% desde 2010.

Os progressos efetuados no sentido da concretização das metas de segurança rodoviária são influenciados por muitos fatores, incluindo os externos tais como o económico, o volume de tráfego e as tendências demográficas, mas também a qualidade da execução e entrega institucional para o fenómeno. Uma redução anual média de mortes nas estradas de cerca de 6% foi alcançada em 2013, indicando um curso encorajador para a UE no sentido do cumprimento da meta de 2020.

No entanto, valores provisórios para 2014 indicam uma redução substancial da redução média anual de apenas 2% em comparação com o resultado de 2013. Na verdade, esta pode ser uma flutuação aleatória anual, mas os principais indicadores sugerem o contrário.

A pesquisa indica que a recessão económica trabalhou positivamente para a segurança rodoviária na UE entre 2007 e 2012, com reduções particularmente acentuadas no número de mortes ocorridos entre 2007 e 2010 em 27%. Estas reduções estão fortemente associados com a evolução regressiva do PIB durante este período. Para se conseguir atingir os objetivos traçados na meta de 2020, torna-se necessário a adoção de novas medidas, mais eficientes e eficazes para que se consiga uma redução média anual de 8% entre o presente ano de 2015 e 2020. Se tal não for feito, não atingiremos a meta proposta.

### **Resultados prioritários a serem abordados:**

Os grupos de vítimas que determinam as futuras prioridades para reduzir o número de mortes nas estradas dos países da UE são os ocupantes de automóveis, os utilizadores de motorizadas de duas rodas e os peões. Já no que respeita aos grupos de vítimas que determinam as futuras prioridades

para a redução do risco de morte da estrada (número de óbitos por 100.000 habitantes) devemos considerar os jovens condutores (inexperientes), utilizadores de duas rodas, peões e ciclistas.

Na maioria dos países da UE, as lesões causadas por acidentes rodoviários são a primeira ou segunda causa de morte de crianças em idade escolar e jovens (5-24 anos), e entre as primeiras três principais causas no grupo entre os 5 e os 49 anos de idade (2010). Uma sociedade cada vez mais envelhecida e, conseqüentemente a maior vulnerabilidade física dos utentes das vias (estrada) geram maior conflitualidade, sendo que os idosos precisam de uma maior atenção por parte das políticas públicas de prevenção e segurança.

Os tipos de acidentes identificados no relatório e que precisam de ser abordados com maior detalhe são as colisões frontais, os acidentes fora de estrada, as falhas de intersecção e outros acidentes dos utentes vulneráveis da estrada. Os principais fatores de causa relacionados com o risco e com o número de acidentes fatais (e graves) são os provocados por excesso de velocidade, álcool ao volante, não utilização dos equipamentos de proteção, qualidade de segurança dos próprios veículos e também das estradas, e ainda pela melhor ou pior resposta por parte da emergência médica.

Um novo olhar sobre as lesões graves justifica-se atendendo à sua prevalência, e em especial as lesões com risco de vida tais como as que ocorrem na cabeça e na coluna vertebral. Também um novo foco adicional será o que relaciona as lesões fatais ou graves com o trabalho e conseqüente custo para as empresas e empregadores.

### **Mortes na estrada por sexo, tipo de utilizador e idade**

Como demonstrado no relatório, a maioria das mortes em colisões rodoviárias são de homens, ocupantes de automóveis e adultos jovens. Na realidade, as desigualdades no risco de morte em acidentes rodoviários são evidentes quando analisadas as vítimas por sexo, tipo de utilizador, estrada e idade. A grande maioria das mortes ocorridas no ano de 2013 envolviam homens (76%) e apenas 24% eram do sexo feminino.

Os [homens têm até três vezes maior probabilidade](#) de mortalidade do que as mulheres, demonstrando comportamentos mais arriscados, nomeadamente no que à velocidade respeita. Antes da decisão pelo Tribunal de Justiça Europeu (TJE) sobre a lei do género ter entrado em vigor a 21 de dezembro de 2012, as seguradoras deixaram de considerar o género no cálculo do prémio, pois antes refletiam no seguro os maiores riscos associados no caso dos homens.

Em 2013 e para a UE como um todo, quase metade dos mortos em acidentes rodoviários (47%) eram ocupantes de automóveis. Os peões contribuíram com a maior parcela de mortes dos utentes vulneráveis (23%), seguido pelos veículos de duas rodas (18%) e “apenas” cerca de 8% de todas as mortes na estrada eram ciclistas.

A contribuição específica dos diferentes grupos de utentes da estrada para os totais globais de mortalidade difere em muitos dos Estados-Membros devido a repartição modal e também a outros fatores. Por exemplo, em comparação com 2010, os maiores decréscimos percentuais em mortes nas estradas da UE eram no ano de 2013 relativos a ocupantes de automóveis. As mortes em autocarros durante este período (embora num número muito pequeno do universo total) aumentou em quase um terço.

Como seguidamente se mostra na Tabela 1, a taxa de declínio nas mortes entre 2010 e 2013 foi marcadamente mais lento entre os peões, ciclistas e ocupantes dos veículos pesados de mercadorias do que para outros grupos.

*Table 1: Road deaths by road user type*

<i>Road user type</i>	<i>% of all deaths 2013</i>	<i>% change in numbers of deaths 2010-2013</i>	<i>% change in numbers of deaths 2001-2013</i>
Car occupants	47%	-20%	-59%
Pedestrians	23%	-6%	-44%
Motorcycle riders	15%	-17%	-31%
Bicycle riders	8%	-5%	-43%
Moped riders	3%	-29%	-67%
Van occupants	3%	-19%	-51%
HGV occupants	2%	-5%	-32%
Bus occupants	1%	32%	-48%
Agricultural vehicle users	1%	-13%	-49%
Other road users	1%	2%	-50%

Source: CARE (EU road accident database) National Data 2015

A maioria das mortes relatadas em acidentes de trânsito envolvem veículos automóveis cuja tipologia é o de veículo de passageiros, como mostra a Tabela 2.

*Table 2: Road deaths involving different motor vehicle types*

<i>Vehicle type</i>	<i>% of all deaths 2013</i>
Cars	75%
Powered two wheelers	19%
Heavy goods vehicles	15%
Goods vehicles <3.5 tonnes	8%
Buses	5%

Source: CARE (EU road accident database) National Data 2015

A grande variação no risco de mortalidade nas estradas da UE verificado entre os diferentes tipos de utentes da estrada é bem conhecida. No entanto, as análises mostram que os motociclistas são de

longe o maior grupo de risco (de morte), representando, contudo, menos de 1% do tráfego global, mas cerca de 19% das mortes (ano 2013). A este grupo segue-se de perto os ciclistas e peões.

Embora compreendendo a maior parte das mortes, os ocupantes de carros (ligeiros) são os que apresentam o menor risco destes meios de transporte.

As mortes ocorridas nas estradas da UE em todas as faixas etárias têm vindo a reduzir desde 2010, particularmente para o grupo etário de menos de 30 anos de idade, pese embora a taxa de declínio entre 2010 e 2013 ser nitidamente mais lenta para aqueles com idade superior a 65 anos do que para outros grupos (conforme quando abaixo).

*Table 3: Road deaths by road user age: 2013*

<i>Road user age</i>	<i>% share of all known ages</i>	<i>% change in numbers of death 2010-2013</i>	<i>% change in numbers of deaths 2001-2013</i>
<i>&lt;15</i>	<i>2%</i>	<i>-27%</i>	<i>-69%</i>
<i>15-17</i>	<i>2%</i>	<i>-35%</i>	<i>-70%</i>
<i>18-24</i>	<i>15%</i>	<i>-26%</i>	<i>-62%</i>
<i>25-30</i>	<i>10%</i>	<i>-22%</i>	<i>-61%</i>
<i>31-49</i>	<i>25%</i>	<i>-23%</i>	<i>-55%</i>
<i>50-64</i>	<i>19%</i>	<i>-13%</i>	<i>-40%</i>
<i>&gt;=65</i>	<i>25%</i>	<i>-6%</i>	<i>-35%</i>

Source: CARE (EU road accident database) National Data 2015

Dados da “Global Burden of Disease” apontam para que 2010 e em 26 países da UE as lesões causadas pelo tráfego rodoviário foram a principal ou segunda causa de morte de crianças em idade escolar e jovens (na faixa etária 5-24). Em 21 países da UE (75%), as lesões por tráfego rodoviário estavam entre as três principais causas de morte para aqueles com idade compreendida entre os 5-49 anos.

### **Mortes na estrada por tipo de estrada**

Em 2013, cerca de 55% das mortes ocorridas em colisões rodoviárias (14.200) ocorreram em áreas não urbanas, 38% (9.800) em áreas urbanas e 7% (2.000) nas autoestradas. Desde 2010 que as reduções verificadas na taxa de mortalidade ocorrem em todos os tipos de estrada, embora a taxa de declínio tivesse sido menor para as autoestradas do que para outros tipos de estrada, tal como seguidamente se demonstra na tabela 4.



*Table 4: Road deaths by road type: 2013*

<i>Road type</i>	<i>% total deaths 2013</i>	<i>% change 2010-2013</i>	<i>% change 2001-2013</i>
<i>Non built-up areas</i>	55%	-19%	-55%
<i>Built-up areas</i>	38%	-18%	-52%
<i>Motorways</i>	7%	-4%	-47%

Source: CARE (EU road accident database) National Data 2015

Com a exceção de mortes ocorridas entre os peões, a maioria das mortes dos utilizadores (utentes) das estradas ocorreram em estradas não urbanas.

### **Mortes na estrada em trabalho ou viajando para o trabalho**

Pese embora a informação estatística seja muito limitada nesta matéria, os acidentes de viação relacionados com o trabalho são uma das principais causas de morte e de lesões graves de longo prazo no local de trabalho e/ou na condução associada com o trabalho.

Em vários países da UE, entre 40% a 60% de todos os acidentes de trabalho que resultam em morte são acidentes rodoviários, na medida em que os mesmos ocorrem enquanto se utiliza a estrada para o trabalho, ou enquanto pendulares.

### **Lesões graves**

Em 2013, foram registados pelas forças policiais cerca de 220 mil feridos graves, embora as estimativas indicam que estas podem compreender apenas cerca de 70% do total de lesões verificadas na União Europeia. Isto representa uma redução de cerca de 9% em comparação com os valores alcançados em 2010. Desde 2001, que se verificou uma diminuição de 44% em ferimentos graves, e de 53% nas mortes ocorridas nas estradas europeias. Os feridos graves causam sérios problemas quer para as vítimas (que ficam incapacitadas temporária ou permanentemente) quer para as suas famílias, pois tais acidentados passam a resultar em mais encargos para os Estados e consequentemente para as sociedades. Estima-se que, na UE, por cada morte existam pelo menos quatro feridos graves permanentes, com sérios danos no cérebro ou na espinhal medula.

Em 2013, cerca de 25.900 colisões foram relatadas em toda a UE (28), das quais resultaram ferimentos fatais (com uma média de pouco mais de 1 pessoa morta por colisão fatal) representando uma redução de 6% em comparação com os níveis de 2010. Em 2013, foram reportados cerca de 205.000 feridos graves representando uma redução de 1% face aos níveis de 2010.

Os principais tipos de acidentes de viação que urge reduzir em termos de ferimentos fatais e graves nas estradas da UE são:

- ✓ acidentes rodoviários envolvendo danos cerebrais, os quais podem matar ou ferir gravemente, mesmo nos melhores e mais seguros veículos da atualidade, sempre que as velocidades de circulação sejam superiores a 70 km/h. Numa análise mais aprimorada, prova-se que as colisões frontais são responsáveis por cerca de 55% das mortes ou ferimentos graves. São vários os fatores que influenciam a gravidade do acidente, sendo que a velocidade, o não uso do cinto de segurança, a massa do veículo e o nível de proteção em caso de impacto (segurança passiva).
- ✓ impactos laterais nos cruzamentos, os quais podem matar e ferir gravemente os ocupantes dos veículos, mesmo nos mais seguros, sempre que as velocidades sejam superiores a 50 km/h. Os impactos laterais são responsáveis em cerca de 35 a 40% dos acidentes ocorridos com os ocupantes do veículo. Os impactos traseiros são cerca de 5%.
- ✓ Circulação pedonal ou de bicicleta em que o risco de mortalidade é de nove vezes superior para os peões do que para os ocupantes de automóveis e sete vezes mais elevados ciclista
- ✓ O risco aumenta para os ciclistas e peões quando as velocidades de tráfego são superiores a 30 km/h. Os dados existentes sugerem que a grande maioria dos mortos e feridos graves com os peões ocorridos em espaço europeu ocorre por atropelamento. A sobrevivência dos utilizadores vulneráveis depende das velocidades praticadas pelos veículos a motor, sendo que uma velocidade mais baixa por parte dos veículos poderia evitar consequências mais graves, nomeadamente, aquando da ocorrência de colisões frontais, muitas vezes com veículos pesados de carga em que ocorre o encastramento do ligeiro, ou ciclista no pesado. A proteção contra tal encastramento exige que todos os pesados possuam as barras laterais e traseiras de encastramento.
- ✓ Os acidentes com veículos motorizados são a principal causa de lesões cerebrais traumáticas. As prioridades para a prevenção de lesões graves em colisões rodoviárias são a cabeça e as lesões na coluna vertebral. Os peões e os motociclistas sofrem as lesões mais graves como resultado de colisões com veículos motorizados, em comparação com outros tipos de utilizadores das estradas. No caso dos motociclistas há uma maior propensão para a

ocorrência de ferimentos na cabeça, no tórax e nas pernas, mesmo considerando que a maioria faz uso do capacete. Na verdade, os ferimentos cerebrais são a causa principal de morte em cerca dos 75% dos ciclistas mortos, e os ferimentos no cérebro ou cabeça estão presentes em cerca de 50% das vítimas hospitalizadas.

### **Os custos sociais e do valor da prevenção**

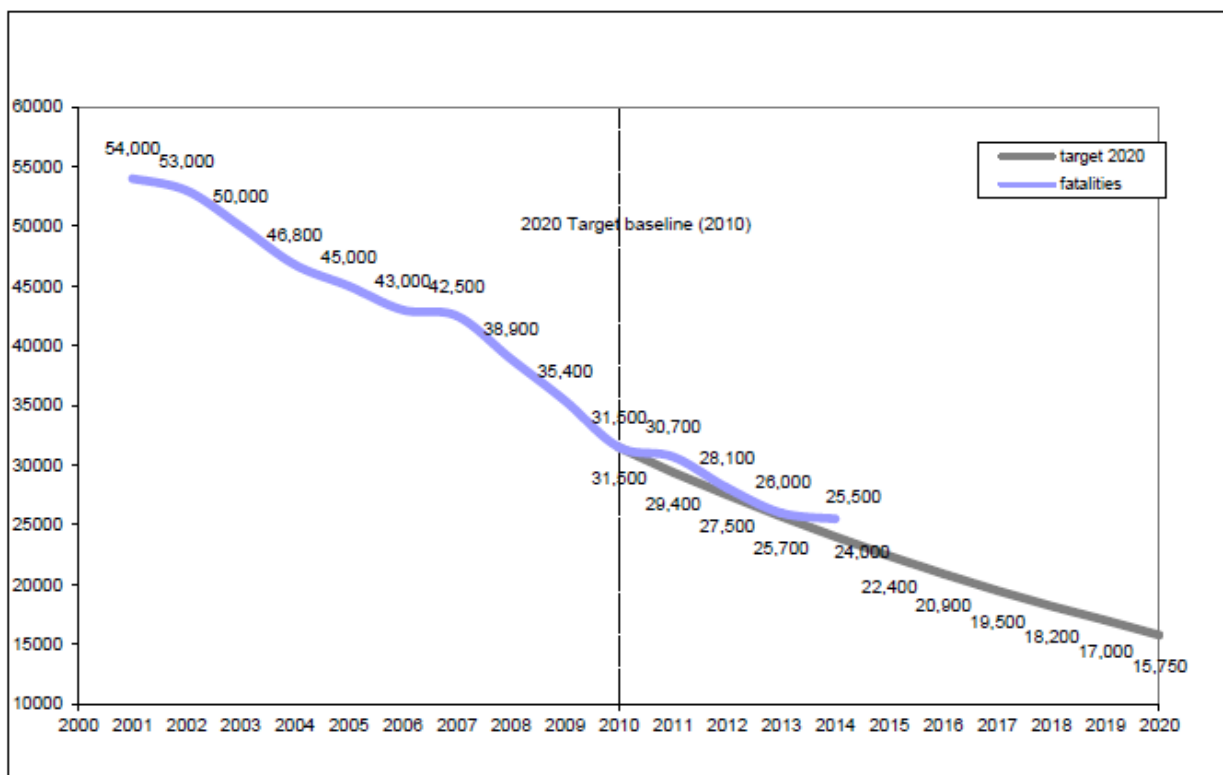
Uma atualização recente dos custos sociais da sinistralidade rodoviária está estimada (valor médio) em cerca de 1.870.000 € (base em preços de 2010). O Conselho de Segurança dos Transportes Europeu, estima que o valor para evitar uma fatalidade na estrada (UE 28) em 2013 é de 1.910.000 €. O potencial valor socioeconómico de prevenir 26.000 mortes (em 2013) é muito grande, estimado em quase € 50 mil milhões. O valor total de reduções de mortes nas estradas da União Europeia de 2013 em relação a 2010 é estimado aproximadamente em 10,7 mil milhões de euros, e o valor das reduções nos anos 2011-2013 em conjunto ronda os cerca de € 18.7 mil milhões de euros.

### **Tendências do passado em termos de fatalidades rodoviárias e progresso rumo à meta de 2020**

Uma substancial redução de 53% na mortalidade rodoviária foi alcançada entre 2001 e 2013 (54% até 2014 com base em dados provisórios), tal como demonstrado na figura 3. As mortes diminuíram de forma particularmente acentuada em cerca de 26% entre o ano de 2007 e 2010. Em 2013, houve menos 18% de mortes na estrada em comparação com o ano de referência de 2010, equivalente a uma redução média anual de 6%.

Durante 2013, a tendência da UE continuou a ser amplamente positiva conforme se exemplifica no gráfico da página seguinte:

Figure 3: Trends in EU road deaths and progress towards the 2020 target



Source: CARE (EU road accident database) National Data (2015)

Os números provisórios para 2014 indicam que foi alcançada uma redução média de 2% nos países da UE em comparação com 2013. Em comparação com os níveis de 2010, tal redução representa cerca de 4% ao ano. Isto significa contudo, que é necessário uma redução média anual de pelo menos 8% entre 2015 e 2020 para atingir a meta de não mais de 15.500 mortes na estrada em toda a UE.

Enquanto esta tendência de “mergulho” pode ser meramente flutuação aleatória anual, vários fatores indicam que o acentuado declínio no número de mortes observados desde 2007 pode não continuar. Com efeito, as recentes alterações verificadas desde 2012 nos seis mais populosos Estados-Membros, os quais “contribuem” para cerca de 70% de todas as mortes, bem como de 75% da frota de veículos de passageiros da UE indicam um desafiante campo de ação para a meta de 2020.

As recentes previsões na Grã-Bretanha, por exemplo, indicam que a percentagem de redução no número de mortes entre 2010 e 2020 não pode ser superior a 22%, tendo por base o “cenário atual”. No entanto, mesmo nos países com melhor desempenho a nível da sinistralidade rodoviária, são possíveis ainda grandes reduções de mortes até 2020. Por exemplo, na Suécia, uma redução de 50% no número de mortes até 2020 em comparação com 2010 foi direcionado para a sua eventual eliminação. Uma análise detalhada mostrou que o alvo de 50% é realizável. Foi adotado um forte enfoque nos fatores do sistema de tráfego que, na realidade, estão na origem de muitos dos resultados fatais. Na Grã-Bretanha e no Reino Unido, um novo sistema de intervenção foi identificado (?), podendo gerar substanciais poupanças adicionais quer em mortes quer em feridos graves.

### **Fatores externos que influenciam tendências.**

De acordo com o “relatório interino da evolução das orientações políticas de segurança rodoviária”, os progressos efetuados no sentido da concretização daquelas metas são na verdade influenciados por uma série de fatores.

Estes incluem os fatores externos (endógenos), ou seja, relacionados com a exposição, seja ela económica, de tráfego rodoviário e de tendências demográficas. A qualidade e a quantidade de ações desenvolvidas de forma intervencionista e sistemática estão na base das relações existentes para a redução do fenómeno da sinistralidade rodoviária, sendo que para tal, muito contribuem as determinações (orientações) de entidades institucionais responsáveis pela matéria.

Na realidade, a multiplicidade de fatores externos que influenciam os resultados de segurança rodoviária alcançados nos vários países da UE é crítica para o melhor ou pior sucesso dos níveis de segurança alcançados

### **Fatores económicos**

Vários são os estudos que têm demonstrado a existência da relação entre os níveis de desenvolvimento económico dos países e os níveis de segurança rodoviária. Uma revisão recentemente realizada sobre o fenómeno da segurança rodoviária e o desenvolvimento económico, constatou que a crise financeira global iniciada em 2007-2008 foi acompanhada por fortes quedas no número anual de mortes ocorridas nas estradas da maioria dos países da OCDE. Estas reduções foram bem maiores do que aquelas de que se poderia esperar como resultado de políticas diretas de segurança rodoviária emanadas por instituições públicas ou privadas. Por mais medidas (no combate

à sinistralidade) que fossem tomadas, a crise foi (de longe) a maior responsável pela redução dos índices de sinistralidade rodoviária.

A referida revisão encontrou fortes associações estatísticas entre os números anuais (nacionais) de mortes ocorridas nas estradas e o PIB *per capita*, bem como da própria taxa de desemprego, isto em países de alta renda europeus, mas também do Japão e dos EUA.

A maioria substancial dos estudos realizados indica que, *ceteris paribus*, a recessão económica está associada a uma redução na mortalidade rodoviária e o crescimento económico, por sua vez, associado a um aumento da mortalidade rodoviária.

Os estudos apontam também que o número de mortes nas estradas tende a ser menor quando o desemprego é mais elevado, particularmente no desemprego jovem ou seja na faixa etária compreendida entre os 18 e os 24 anos em comparação com as mortes registadas em todas as outras idades.

Este fenómeno é possivelmente explicado pelo facto de que os condutores jovens em geral apresentam um maior risco de propensão para o acidente, sendo que estes também são mais sensíveis às flutuações económicas (emprego precário, etc.). Na realidade, estes podem ser os primeiros a perder o emprego em tempos de recessão económica.

Algumas alterações com consequência direta para a segurança rodoviária, tal como a queda do PIB por habitante e o aumento do desemprego, traduz-se em menos quilómetros percorridos pelos veículos e também pelo facto de em tempos de crise, os mesmos serem conduzidos de forma mais segura, por exemplo, com os condutores a desejarem economizar combustível, agindo de forma mais suave, nomeadamente, acelerando menos e acabando por ter uma condução mais zelosa.

Para o caso concreto da UE a 28 países, verifica-se que as quedas acentuadas nas mortes ocorridas nas estradas entre 2007 e 2010, em particular para a classe etária de menos de 24 anos, coincidiu com o declínio acentuado no crescimento do PIB. Os níveis de desemprego na UE, em particular para os jovens aumentaram acentuadamente.

A nível do tráfego, há a registar a tendência de queda acentuada verificada (fruto da crise económica) do tráfego de veículos pesados e das mortes ocorridas nas estradas. Uma análise mais fina efetuada em profundidade identifica influências prováveis da recessão sobre o número de mortes na estrada através da redução do número de quilómetros por veículo, principalmente nos

jovens e também por veículos pesados de mercadorias, que representam entre eles cerca de metade da queda na mortalidade rodoviária verificada entre 2007 e 2009. A redução no excesso de velocidade e também no número de condutores conduzindo sob efeito do álcool foi determinante para os números alcançados.

### **As tendências de tráfego**

A quantidade de viagens realizadas é pois um fator chave que afeta de forma direta o número de mortes ocorridos nas estradas europeias. As tendências de volume de tráfego e os dados de registo dos veículos também refletem mudanças no crescimento do PIB.

Entre 2007 e 2009 assistiu-se a nível europeu a uma redução significativa no número de quilómetros percorridos, especialmente no que respeitou a tráfego de veículos de mercadorias aumentando gradualmente após o ano de 2009, mas sem recuperar os níveis de pico anteriormente alcançados. Os dados recolhidos pela AESCAP – Associação Europeia dos Concessionários de Autoestradas -, indicam que o tráfego das autoestradas com portagem nos países europeus aumentou mais de 8% entre 2010 e 2013.

A ausência de informação a nível da UE para o volume de tráfego ocorrido em todos os tipos de estrada, bem como os tipos de utilizadores é notável e há muito pouca informação nacional sobre volumes de circulação de peões e ciclistas o que impede uma análise mais correta e profunda do fenómeno da sinistralidade. Há no entanto registos (nos últimos anos) por parte de alguns países de aumentos de sinistralidade ocorridos com ciclistas. Na Grã-Bretanha, por exemplo, as estimativas de tráfego das estradas mostraram a tendência para um aumento gradual da distância pedalada, designadamente, com um aumento de 1% verificado entre 2012 e 2013.

O valor registado com o aumento de sinistralidade deste tipo de veículos é a dados atuais, 13% superior à média verificada no período 2005-09. Pese embora o número de ciclistas mortos entre 2005 e 2009, o número de mortes anuais tem flutuado desde então com alguma evidência para um ligeiro aumento.

O Departamento de Administração Sueco de Transporte relata um aumento no número de ciclistas feridos com gravidade em 2013 e concluiu que os resultados coincidiram com o aumento da exposição ao risco.

Acresce que o tráfego deste tipo de veículos, quer por razões de deslocação meramente profissional, quer por razões de lazer e desporto, aumenta a transferência modal para modos de circulação suave, potencialmente mais saudável, mas também mais arriscado, exigindo quer por parte das entidades responsáveis quer por parte dos próprios utilizadores esforços redobrados por forma a reduzir os desfechos fatais e assim prosseguir de acordo com as metas europeias estabelecidas.

### **Fatores demográficos**

Os fatores demográficos têm tido uma importante relação com os ferimentos fatais, os quais, essencialmente diz respeito à percentagem da população total de jovens (que correm maiores riscos de envolvimento sério e fatal num acidente), e também dos idosos (que estão num nível de risco desproporcionalmente mais alto quer em termos de lesões provocadas por acidentes graves quer por maior vulnerabilidade física), por estes constituírem a faixa etária com maior percentagem da população total europeia (europa envelhecida).

Segundo as estatísticas demográficas do Eurostat (2014), estas indicam um declínio na faixa etária com idade <49 anos, mas uma parcela crescente de pessoas com mais de 50 anos (38,3% em 2013 em comparação com 33,8% em 2002), que (aparentemente) vai continuar a aumentar durante o resto do período de estratégia europeia (até 2020).

### **Fatores climáticos**

Os fatores climáticos também têm um impacto considerável sobre os níveis de mortes e de ferimentos graves, afetando as taxas de acidentes e a exposição ao risco. Na verdade, as condições meteorológicas são tão determinantes para as decisões sobre se efetuar ou não a viagem, as condições que se encontram na estrada, bem como o comportamento adotado pelos condutores. Por exemplo, em Inglaterra a queda na mortalidade rodoviária foi associada, juntamente com outros fatores-chave, à existência de dois invernos muito severos. Outras possíveis razões apontadas foi o facto dos condutores terem conduzido menos e também com mais cautela sempre que a condução em estrada apresente-se como um risco visivelmente acrescido.



## Resultados intermédios atingidos

### Fatores causalmente relacionados com os ferimentos fatais e graves

De seguida analisar-se-á os fatores de segurança rodoviária que estão casualmente relacionados com o número, risco de morte e lesões graves nos países da UE. Dados relativos a pesquisa periódica não estão contudo recolhidos e/ou disponíveis para todos os países da UE 28, não sendo possível proceder a uma revisão sistemática em 2013, embora existam algumas informações comparáveis disponíveis para o período de 2009 a 2012. Além disso, o progresso a nível nacional e do todo (EU) para enfrentar todas estas áreas estão na base da realização ou não das metas e objetivos para 2020 e até para mais além.

Neste capítulo, vale a pena mencionar que existe uma perceção comum na segurança rodoviária em que o erro humano é, de longe, o fator mais importante que contribui para os acidentes rodoviários e, conseqüentemente, para os seus resultados.

Na verdade, e durante a última década, a investigação relativa ao nexo de causalidade “acidente-gravidade” indica que, enquanto fator-chave, o papel do comportamento humano pode ter sido considerado exagerado ou pelo contrário, simplista. Contudo, a investigação aponta para que os fatores comportamentais tenham tido uma importância extrema e associada aos acidentes rodoviários com conseqüências graves e fatais.

O foco em fatores de segurança da rede rodoviária, tais como os fatores de segurança dos veículos (passiva e ativa), fatores de infraestruturas, fatores do próprio sistema de emergência médica, entre outros, oferecem proteção contra as colisões, sendo estes determinantes para a mitigação de conhecidas características humanas, tais como distração, cansaço, entre outras, na identificação de ações críticas para abordar e atingir os objetivos e metas traçados.

Também a velocidade dos veículos motorizados é fundamental, uma vez que afeta tanto o nexo de causalidade “acidente-gravidade” como influencia a eficácia de uma série de medidas. Esta forma de compreensão base da abordagem do sistema de segurança está a ser amplamente promovido por organizações internacionais e a ser adotado cada vez mais em todo o mundo.

## **Níveis de velocidade média, o excesso de velocidade.**

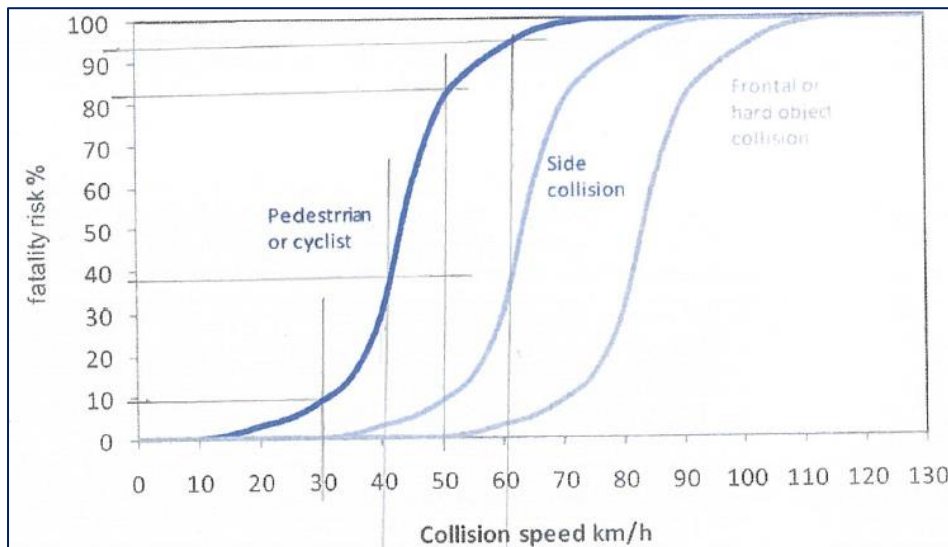
Gerir velocidades para níveis seguros é o cerne do desafio da segurança rodoviária europeia e mundial. Os estudos mostram que para ambos os ambientes, sejam eles urbanos ou rurais, pequenas diferenças de velocidade podem ter efeitos substanciais na ocorrência e gravidade dos acidentes de trânsito e naturalmente nos ferimentos causados. Na verdade, as *chances* de sobrevivência para um peão desprotegido atropelado por um veículo diminuem rapidamente a velocidades superiores a 30 km/h, enquanto para um passageiro de um veículo a velocidade de impacto crítico é de 50 km/h (para acidentes de impacto lateral) e de 70 km/h (para ferimentos na cabeça).

As pesquisas indicam que a diminuição de velocidade em apenas 1% corresponde a uma diminuição de 2% em termos de acidentes com ferimentos ligeiros, uma diminuição de 3% em acidentes graves e uma diminuição de 4% em acidentes fatais.

Com base nestes pressupostos, estima-se que, só no ano de 2013, mais de 1000 acidentes rodoviários fatais poderiam ter sido evitados, caso a velocidade média tivesse descido em apenas 1 km/h em todas as estradas da UE.

A medição e a segmentação de reduções nas velocidades médias praticadas são recomendadas pelas melhores práticas internacionais. Ora, o não cumprimento dos limites de velocidade é generalizado e o excesso de velocidade identificado como um fator primário em cerca de um terço das colisões fatais ocorridas na UE.

Nos países onde existem dados disponíveis, e onde é recolhido o volume de tráfego nacional (de acordo com as últimas informações disponíveis) indicam que entre 10 e 50% dos condutores excedem os limites de velocidade nas autoestradas, entre 10% e 60% em estradas rurais e entre 30% e 60% em estradas nacionais ou municipais. Mesmo na Suécia, país líder da segurança rodoviária na UE (2013), apesar da redução média de velocidades, a quota de volume de tráfego dentro de limites de velocidade foi estimada em pouco menos de 47% em estradas nacionais e pouco mais de 63% em estradas municipais. A melhor conformidade com os limites de velocidade é um dos principais desafios identificados pela Suécia para que possa cumprir com a meta da UE para 2020.



Fonte: Wramborg, P. (2005)

### Níveis de uso do cinto de segurança e de sistemas de retenção para crianças

O uso do cinto de segurança é obrigatório em todos os veículos ligeiros ou pesados da UE, seja por imperativos legais nacionais, seja por imperativos comunitários. A utilização média do cinto de segurança em automóveis na União Europeia (2012) foi estimada em cerca de 88% para os bancos da frente e de 74% para os bancos traseiros, isto em monitorização feita a 26 países. Em toda a UE, estima-se que cerca de 8.600 ocupantes de carros sobreviveram em colisões fatais, simplesmente porque na altura do acidente usavam o cinto de segurança. Mais de 900 mortes poderiam ter sido evitadas, caso 99% de todos os ocupantes tivessem o cinto de segurança corretamente colocado.

Em 2012, França, Alemanha e Suécia registaram a maior taxa de utilização de cinto de segurança com valores na ordem dos 98% para os ocupantes dos bancos dianteiros (em comparação com 95% de 2009). O uso do cinto de segurança nos bancos dianteiros cresceu significativamente entre 2005 e 2012 em países como a República Checa, Estónia, Bélgica, Espanha, Hungria e Portugal.

Na Alemanha mais de 98% dos passageiros dos bancos traseiros fizeram uso do cinto de segurança, valor superior em mais de quatro vezes comparativamente com o registado na Grécia (apenas 21%).

Mas de todos os países da UE em que mais cresceu o uso do cinto de segurança nos bancos traseiros entre 2005 e 2012 foram a Estónia, Irlanda, Eslovénia, República Checa, Espanha e Hungria. Um estudo europeu realizado em setembro de 2013 pela TISPOL - Rede Europeia de Polícia de Trânsito, refere que no espaço de apenas uma semana foram registados 104.533 autos de contraordenação por não uso do cinto de segurança nos bancos traseiros.

### **Níveis de consumo de álcool e condução associada**

Os dados referentes a controlos conduzidos pela polícia nas estradas de 19 países da UE (2010) indicam uma ampla homogeneidade nas leis do álcool e seus limites, variando entre 0,6% a 5,3%, o que de facto constitui um leque muito reduzido de amplitude. Convém contudo registar que cerca de 25% de todas as mortes ocorridas na Europa (fruto de acidentes rodoviários) estão ligadas ao consumo de álcool. Considerando que apenas 1,6% de todos os quilómetros percorridos na Europa são levados a cabo por condutores que apresentam taxas de alcoolemia superiores a 0,5 g/l de álcool ou mais no sangue, estima-se que 3,45% de todos os automóveis de passageiros são conduzidos por condutores que se encontram sob a influência de álcool, apresentando 0,1 g/L ou mais, enquanto 0,4% de todos os quilómetros percorridos são efetuados por condutores com um nível de alcoolemia de 1,2 g/L ou mais. Também de acordo com estudos realizados cerca de 19% dos condutores que sofreram acidentes fatais estavam sob a influência de álcool (concentração de álcool no sangue  $\geq 0,2$ ) (2013).

### **Os níveis de uso do capacete por utilizadores de motociclos e ciclomotores**

A pesquisa efetuada mostra que o uso de capacetes por utilizadores de veículos motorizados de duas rodas podem reduzir as lesões fatais em cerca de 44% e que a legislação de utilização obrigatória aumenta não só o seu uso, como evita danos cerebrais. Embora o seu uso não seja abrangido por diretivas comunitárias, todos os Estados-Membros têm leis sobre a utilização e obrigatoriedade do uso do capacete.

A nível europeu os dados existentes sobre os atuais níveis de utilização do uso de capacetes por motociclistas estão muito incompletos. Se por um lado muitos são os países que relatam altos níveis de uso, por outro há fortes indícios de potencial de melhoria em alguns países, tal como por exemplo na Itália, Grécia e Roménia.

### **Os níveis de uso do capacete pelos ciclistas**

Os capacetes podem reduzir o risco de lesões na cabeça e no cérebro entre 63% e 88%. Na verdade, poucos são os países da UE a exigir o uso de capacetes nos ciclistas. Apesar de vários serem os países a requerem a utilização de capacetes exclusivamente para crianças, pouca é contudo a informação que está disponível sobre os seus níveis de utilização. Os níveis de utilização relatados em 2008/9 indicam um intervalo de entre 11% e 40%, e a existência de um grande potencial para a sua utilização de forma maciça e conseqüentemente para reduzir as lesões/ferimentos na cabeça.

## **Classificações de segurança da rede rodoviária em áreas não edificadas**

O mapeamento da taxa de risco sistemático, o acompanhamento do desempenho e a classificação de segurança é realizada pelo Programa Europeu de Avaliação de Estrada (Euro RAP) e pelos Programas de Avaliação Internacional das Estradas (iRAP). As pontuações de avaliação dos níveis de proteção das estradas permitem proceder a uma avaliação do nível de proteção efetiva conferida pelo ambiente rodoviário (estrada) contra a probabilidade de morte e/ou ferimentos graves em caso de acidente.

A cada estrada é dada uma classificação por estrelas, variável numa escala de uma (1) a quatro (4) estrelas. As Euro-classificações mínimas em termos de estrelas atribuídas pelo iRAP para a segurança da infraestrutura de estradas estão a ser cada vez mais utilizadas em diversos programas alvo.

Embora compreendendo apenas alguns dos corredores mais movimentados da UE numa proporção relativamente pequena do total de mortes da UE (5%) que ocorrem na rede RTE-T. No entanto, a Euro monitorização RAP (2011) de 50% da rede RTE-T indicou que menos de um terço (31%) dos troços avaliados tem os melhores índices de monitorização possível.

Contudo, em termos de segurança rodoviária e mesmo entre os líderes europeus ainda existe um potencial significativo (margem) para melhorar o desempenho de segurança das infraestruturas. Por exemplo, na Grã-Bretanha onde a maioria das mortes ocorridas nas estradas, estão concentrados em apenas 10% da rede de estradas (autoestradas e estradas fora das grandes áreas urbanas), e 14% da rede pesquisada tem um inaceitável elevado risco que urge colmatar.

O risco de morte e de lesões graves para os utilizadores das estradas é 7 vezes maior numa faixa de rodagem única do que numa autoestrada, e em algumas estradas individuais podem representar mais de 20 vezes o risco existente numa autoestrada. Visando um padrão mínimo de segurança de 3 estrelas para autoestradas e estradas "A" na Grã-Bretanha através de um enorme investimento de capital por mais de 20 anos, que poderia salvar até 600 vidas por ano.

## **Classificações de segurança de veículos novos**

A classificação sistemática da qualidade da segurança dos veículos é realizada através de exigentes testes-chave de colisão pelo Programa Europeu de Avaliação de Veículos Novos (Euro NCAP). A pesquisa mostra que os veículos avaliados e classificados com 5 estrelas no Euro NCAP apresentam um risco de provocarem lesões fatais 68% inferior aos veículos de 2 estrelas e um risco de 23%

menor no caso de lesões graves comparados com aqueles veículos (2 estrelas). Uma avaliação periódica da qualidade da segurança da frota de veículos da UE usando classificações do Euro NCAP não se encontra disponível. Sabe-se contudo que a idade média da frota de veículos na UE em 2010 era de 8,3 anos.

Quanto mais jovem a frota, maior a oportunidade para os países beneficiarem de tecnologias que salvam vidas na medida em que cada vez mais vão sendo introduzidos novos veículos com classificações mais elevadas no Euro NCAP. É contudo necessário a promoção nacional e um incentivo à aquisição de novas tecnologias de segurança nos veículos.

A Suécia, por exemplo, através das ações desenvolvidas pela sua principal agência de segurança rodoviária, conseguiu aumentar a percentagem de carros novos vendidos com a mais alta classificação Euro NCAP de 66% em 2007 para 87% em 2013. Evidentemente que se trata de um país de alta renda o que em parte ajuda à existência de tais números.

#### **Eficiência de resposta do sistema de emergência médica**

A redução do tempo entre a ocorrência do acidente e a chegada dos serviços de emergência entre 15 a 25 minutos reduziu as mortes para um terço. Os dados de monitorização sistemática para a resposta de emergência médica não estão disponíveis para a UE 28.

#### **Outros fatores**

Outros fatores identificados e que têm impacto sobre os resultados graves e fatais dos acidentes de trânsito e que por sua vez deveriam merecer mais atenção e intervenção incluem a distração, o uso do telemóvel, a fadiga e efeito de drogas durante o ato de condução.

## **Intervenções da UE em segurança rodoviária**

### **Resumo**

#### **Contribuição das medidas da UE para com o objetivo de 2020:**

Foi realizada uma análise sistemática das principais intervenções de segurança rodoviária implementadas e/ou previstas no âmbito das orientações políticas 2011-2020, bem como do conjunto de medidas que foram implementadas antes de 2011 e que agora podem estar a influenciar os resultados de segurança rodoviária.

#### - As medidas da UE desde 2011:

No âmbito da estratégia europeia de segurança rodoviária 2011-2020, encontra-se prevista uma ampla variedade de intervenções a realizar entre 2011 e 2020 com vista à implementação de medidas tendentes à resolução de problemas de segurança e que têm por mote, entre outros, o utilizador vulnerável da estrada. Em muitos casos, as intervenções não estão suficientemente definidas nesta estratégia, pois muitas das medidas são evolutivas compreendendo atividades que podem levar à identificação de futuras intervenções as quais podem ou não ser aplicadas. Muitas das ações estão em curso e/ou já implementadas desde 2011, outras por aplicar dada a complexidade das temáticas transversais à segurança rodoviária europeia.

A implementação é muitas vezes dependente e subsequente, por enquanto, muitas decisões são desconhecidas pelos Estados-Membros. A execução transfronteiras é um exemplo. Além disso, as intervenções, por vezes, são insuficientes para enfrentar os maiores grupos de risco, considerando a livre circulação (segura) de pessoas em medidas de harmonização. Os aspetos mais promissores da intervenção das orientações políticas de segurança rodoviária centram-se, essencialmente, na implementação de (novas) tecnologias de segurança nos veículos e no desenvolvimento (ainda maior) da segurança das infraestruturas, e ainda nos licenciamentos tidos por necessários que progressivamente vão sendo adotados e implementados.

- As medidas da UE antes de 2011:

As áreas mais promissoras de intervenção (desenvolvidas) por parte da UE e que possam estar a influenciar os resultados atuais de segurança rodoviária foram as muitas iniciativas legislativas anteriores desenvolvidas e com tradução direta na conceção dos (novos) veículos e respetivos equipamentos de segurança, sistemas de controlo eletrónico de estabilidade (ESP) em veículos ligeiros e pesados, sistemas avançados de travagem antibloqueio (ABS), bem como nos próprios motociclos, em que passou a ser obrigatório a utilização de luzes diurnas em todos os veículos de duas rodas, nos veículos ligeiros e pesados e ainda a proteção dos peões, nomeadamente pela adoção de novos “capots” menos intrusivos e como tal mais amigos do peão. Em muitos casos, a montagem (instalação) de todos estes dispositivos foi iniciada ainda antes dos prazos legislativos, auxiliada pela “alavancagem” do próprio Euro NCAP, e das muitas iniciativas da indústria automóvel e também por algumas medidas nacionais. Uma avaliação de impacto para a legislação relativa à gestão da infraestrutura rodoviária é esperada para breve (2015), tratando-se esta área também como muito promissora, assim como a implementação do e-Call.

- Medidas prioritárias que visam a meta de 2020 e futuras:

Em termos de cumprimento da meta estipulada para 2020, naturalmente que os objetivos são muito incentivados pelas próprias instituições da UE, sendo que as prioridades nacionais devem concentrar-se (prioritariamente) em fazer mais e melhores progressos de maneira a poderem assegurar o cumprimento das regras fundamentais da segurança rodoviária. Os resultados mais imediatos podem ser alcançados num relativo curto prazo de tempo, especialmente através de uma adequada publicidade combinada de forma estreita com a aplicação de políticas direcionadas, e em especial as de combate ao excesso de velocidade.

De seguida apresentam-se uma série de sugestões de ações prioritárias da EU para estes domínios (segurança rodoviária).



### **Política de Objetivo 1: Melhorar a educação e a formação dos utilizadores da estrada**

- ❖ Revisão da Diretiva 2006/126/CE da Comissão no sentido da introdução de um pacote de medidas eficazes de cartas de condução para os condutores de automóveis e motorizadas.
- ❖ Revisão da Diretiva 2003/59/CE com vista à introdução de novas disposições/orientação sobre programas de formação comprovadamente eficazes para condutores profissionais.
- ❖ Promoção da ISO 39001 em atividades de segurança rodoviária relacionados com o trabalho.

### **Política de Objetivo 2: Aumentar a aplicação das regras rodoviárias**

- ❖ Configurar /apoiar pesquisas anuais dos níveis de conformidade com os limites de velocidade, legislação de excesso de álcool e níveis de utilização do uso do cinto de segurança à frente e atrás, informando as entidades europeias oficiais (Grupo de Alto Nível de Segurança Rodoviária e CARE) sobre os resultados entretanto alcançados.
- ❖ Definir metas para 2020 a nível da UE e a nível nacional para melhorar o cumprimento dos limites de velocidade, limites de álcool em excesso e legislação sobre a utilização do cinto de segurança e solicitar relatórios anuais do Grupo de Alto Nível sobre Segurança Rodoviária e CARE.
- ❖ Fornecer novas orientações sobre a aplicação das melhores práticas das principais regras de segurança rodoviária.
- ❖ Promover a atividade de aplicação de fundos e de outras intervenções no “Corredor Seguro” e projetos “Cidade Segura” na TEN-T e na rede secundária.
- ❖ Mandato da UE para a montagem (aplicação) de sistemas de assistência de velocidade e avisos de colocação dos cintos de segurança em todos os lugares dos veículos automóveis ligeiros e pesados, bem como tomar uma série de ações no curto prazo para incentivar a montagem e utilização de “alcolocks”.

### **Política de objetivo 3: Infraestrutura rodoviária mais segura**

- ❖ Incentivar a transferência de conhecimento e a adoção da abordagem do “Sistema de Segurança” para a engenharia de segurança rodoviária na TEN-T e da rede secundária.

- ❖ Estabelecer um quadro de desempenho de segurança para a rede TEN-T, exigindo a medição dos indicadores de segurança, tal como por exemplo, as classificações Euro RAP e os níveis médios de velocidade.
- ❖ Aumentar as metas em termos percentuais da classificação por estrelas no Euro RAP da rede de estradas TEN-T para 2020 e futuro.
- ❖ Atualização das orientações TEN-T a fim de garantir que toda a infraestrutura financiada pela UE esteja em conformidade com as diretivas da CE 2004/54/CE e 2008/96.
- ❖ Definir um limite máximo de velocidade (ou menor) de 120 km/h nas estradas da TEN-T.
- ❖ Promover projetos de “Corredor Seguro” e “Cidade Segura” na TEN-T e na rede secundária compreendendo engenharia de segurança rodoviária e de intervenção multissetorial com vista ao alcançar de resultados, desenvolvendo capacidades de gestão de segurança rodoviária.

#### **Política do objetivo 4 e 5: veículos mais seguros e integração de equipamentos e tecnologias de segurança**

- ❖ Assegurar que as normas de segurança dos veículos da UE oferecem um elevado nível de proteção.
- ❖ Propor nova legislação da UE para a segurança dos veículos com vista à redução do número e risco de lesões graves e fatais, incluindo para tal as seguintes prioridades:
  - ✓ Sistemas de travagem de emergência autónomos;
  - ✓ Sistemas de assistência à velocidade;
  - ✓ Avisos da colocação de cinto de segurança para os bancos da frente e traseiros;
  - ✓ Montagem de restrições adaptativas em carros;
  - ✓ Proteção dos ocupantes de automóveis por reforço dos lados laterais (maior resistência a impactos laterais);
  - ✓ Design melhorado da parte dianteira dos veículos pesados de mercadorias, bem como de proteção inferior traseira e lateral;
  - ✓ Implementação do “Alerta de transposição involuntária de via”.
- ❖ Revisão da Diretiva CE 2014/24/UE em matéria de contratação pública a incluir a segurança rodoviária, ao lado de disposições existentes, abrangendo aspetos ambientais e sociais.

- ❖ Convidar o *Grupo de Alto Nível de Segurança Rodoviária* a considerar um conjunto de incentivos nacionais à aceleração de tecnologias comprovadas, incluindo novos contratos, políticas de viagem, seguros, impostos e outros incentivos.
- ❖ Através da Agência de Saúde e Segurança no Trabalho da EU proceder à elaboração de políticas relativas a seguros de viagem, bem como promover a adoção de ISO 39001 em sistemas de gestão de segurança rodoviária para as organizações.

#### **Política do objetivo 6: Melhorar os serviços de emergência e pós-traumáticos**

- ❖ Criar uma comissão para o estudo de avaliação do alcance dos cuidados pós impacto na redução de mortes e de ferimentos graves em colisões rodoviárias.
- ❖ Incluir treino como resposta às disposições da UE para o transporte comercial e formação de condutores e serviços de emergência pessoal.
- ❖ Monitorizar e avaliar anualmente através de bases de dados da UE o papel das lesões de tráfego rodoviário como causa de morte e de incapacidade em comparação com outros tipos de mortalidade.
- ❖ Proteger os utentes vulneráveis.

#### **Política do objetivo 7: proteção dos utilizadores vulneráveis**

Para além das ações observadas nas secções anteriores há que:

- ❖ Monitorizar os níveis de uso dos capacetes por motociclistas e ciclistas em toda a EU, promovendo e propondo legislação obrigatória do uso de capacete para crianças em idade escolar em toda a EU e aumentando os níveis de uso, estabelecendo um programa europeu de informação do consumidor sobre o uso do capacete.
- ❖ Promover a zero a taxa de imposto sobre o valor agregado de capacetes para ciclistas e motociclistas.

## Quadro institucional da UE para orientações políticas

### Resumo

A segurança rodoviária é uma das principais prioridades declarada oficialmente pela Comissão Europeia para a década 2011-2020. Na verdade, a UE é líder mundial na gestão regional de segurança rodoviária. A nova ação, eficaz e necessária entre o presente momento (2015) e o ano de 2020, no sentido de se alcançarem as metas existentes e de se prepara ações pós 2020 em direção ao objetivo 2050 requer algum fortalecimento institucional por parte das entidades oficiais dos Estados-membros.

### Resultados no Foco

- ❖ A meta de longo prazo para uma *Visão Zero* do Sistema de segurança foi definida para 2050 por forma a eliminar praticamente todas as mortes ocorridas nas estradas, sendo que as mesmas são apoiadas por uma meta intermédia que visa reduzir as mortes em 50% para o período entre 2010 e 2020. Estas medidas representam as melhores práticas internacionais e constituem um forte incentivo aos Estados- Membros.
- ❖ Um “foco” nítido torna-se necessário para abordar as metas de redução da mortalidade rodoviária e, assim, garantir que as intervenções para melhorar a segurança rodoviária sejam adequadas aos objetivos e metas preconizados.
- ❖ O foco atual sobre a prevenção e a redução do número de mortes no *quadro* de resultados estabelecido para o período de 2020 a 2050 precisa de ser expandido por forma a incluir não só os mortos mas também os feridos graves. A proposta de redução de 35% no que respeita a ferimentos graves a alcançar em 2020 em comparação com o passado ano de 2014 parece constituir um alvo estratégico adequado e desafiador.
- ❖ Sugere-se que o quadro para o desenvolvimento futuro das orientações políticas seja fornecido (relacionado) pela evolução dos acidentes rodoviários em função das mortes e dos ferimentos graves, e por conseguinte, consistentes com as melhores boas práticas de gestão da segurança rodoviária. A futura estratégia de segurança rodoviária precisa de estabelecer um quadro de desempenho suficientemente claro e com objetivos específicos por forma a permitir a participação, monitorização e avaliação.

- ❖ O âmbito da política de orientações de segurança rodoviária pode ser ampliado de forma a incluir atividades no sentido de reduzir as mortes na estrada relacionadas com o trabalho.
- ❖ Deve-se considerar como definição de metas para 2020 o aumento da taxa de uso do cinto de segurança e do uso do capacete, mas também de reduzir as velocidades médias e o excesso de velocidade acima do limite.
- ❖ Reduzir os níveis de taxas de alcoolemia melhorando a qualidade de segurança da frota de veículos novos através do estabelecimento do uso de classificações de estrelas Euro NCAP e para as infraestruturas rodoviárias (pelo menos para as TEN-T), utilizando a avaliação de estradas através do programa Euro RAP.
- ❖ A avaliação da capacidade de gestão da segurança rodoviária é recomendada para auxiliar ao desenvolvimento de uma estratégia pós-2020 - Rumo a uma estratégia de Visão Zero, envolvendo direções-chave da Comissão Europeia e os vários parceiros de segurança rodoviária que podem entregar à Comissão os resultados alcançados a nível de segurança rodoviária.
- ❖ Tendo em vista os desafios para o ano de 2020 e seguintes, as necessidades de capacidade de reforço da segurança rodoviária na DG-MOVE, em particular no desenvolvimento da sua estratégia de desenvolvimento e coordenação, mas também do acompanhamento e avaliação dos programas, é verdadeiramente crítico.

## **Coordenação**

- ❖ A DG-MOVE envolve-se com os Estados-Membros e com outras direções em torno da sua “tarefa” de segurança rodoviária. Algumas áreas de expansão adicional da coordenação são vivamente recomendadas por forma a garantir o envolvimento multisectorial, as metas e as estratégias.
- ❖ Recomenda-se também que a DG-MOVE crie ou assuma uma posição em tempo integral dedicada à coordenação do desenvolvimento futuro e à implementação das orientações políticas estratégicas pós-2020.

- ❖ A DG-MOVE deve considerar criar e presidir a orientações políticas “Steering Group” que reúna todas as direções com responsabilidades relativas à segurança rodoviária, incluindo os relatórios da Administração.
- ❖ Recomenda-se que a Comissão baseie esta cooperação com o Grupo de Alto Nível para a apresentação de relatórios anuais com importantes resultados alcançados em matéria de segurança rodoviária e por forma a permitir a correta e mais próxima monitorização e gestão estratégica da segurança rodoviária europeia.

### **Legislação**

- ❖ Existe um alargado escopo de legislação para lidar com segurança rodoviária até 2020, nomeadamente no âmbito do Regulamento Geral de Segurança, cartas de condução e iniciativas TEN-T.
- ❖ Orientação das avaliações de impacto relativas a legislação de segurança rodoviária que devem incluir protocolos comuns para avaliar os custos e os benefícios da prevenção.

### **Financiamento e Alocação de Recursos**

- ❖ Apesar dos objetivos cada vez mais ambiciosos e das metas almejadas, os riscos identificados e os benefícios demonstrado ao nível dos rácios de custo, e o investimento na prevenção de perdas graves em saúde provocadas por acidentes de trânsito não são consentâneos com o valor socioeconómico alto da sua prevenção, quer a nível nacional ou da UE.
- ❖ É pois recomendado que as direções da Comissão adotem uma metodologia padrão para avaliar custos e benefícios das medidas de segurança rodoviária, tal como a apresentada no manual atualizado para a avaliação dos custos externos (2014).
- ❖ Determinar prioridades para a alocação de recursos e harmonização nem sempre deve transmitir *ipsis verbis* análises de custo-benefício, uma vez que as medidas que proporcionam o maior número de mortos e feridos graves nas estradas têm um menor benefício em relação às medidas com maior custo-benefício.

- ❖ A segurança rodoviária é promovida a um alto nível pela Comissão Europeia, sendo que a meta, o sistema seguro e a abordagem como nova cultura de segurança, são prioridades. Os objetivos intercalares e de responsabilidade compartilhada estão incluídos na Carta Europeia de Segurança Rodoviária<sup>1</sup>.

### **Avaliação e acompanhamento**

A DG-MOVE está envolvida numa ampla gama de acompanhamento e avaliação da atividade e elabora os relatórios anuais sobre os resultados alcançados em termos de segurança rodoviária da UE. A informação no volume de tráfego por tipo de utilizador da via, nomeadamente no que respeita a volumes de tráfego não está disponível para todos os países da UE 28. Considerando que o volume de tráfego é pois um indicador de exposição essencial para a compreensão do fenómeno da sinistralidade rodoviária, essa lacuna deverá ser resolvida urgentemente pela Comissão e pelos seus Estados-Membros.

A ampliação do quadro de desempenho da segurança rodoviária em vigor na UE é altamente recomendado e deverão ser feitas sugestões para uma série de indicadores para adoção até 2020 e períodos posteriores. O relatório anual sobre o desempenho da segurança rodoviária na União Europeia poderá ser realizado no âmbito do Grupo de Alto Nível sobre Segurança Rodoviária e através do grupo de peritos do CARE.

O Observatório Europeu da Segurança Rodoviária é uma fonte valiosa de informações de segurança rodoviária, pois os perfis dos países e outras informações estatísticas precisam ser atualizadas anualmente. O desenvolvimento de uma escala na UE em sintonia com o sistema de inquérito sobre prejuízos causados por acidentes é também recomendado. A Carta Europeia da Segurança Rodoviária deve ser revista regularmente por forma a incentivar a alta qualidade das contribuições de segurança rodoviária.

---

<sup>1</sup> A Carta Europeia da Segurança Rodoviária, sob a égide da Comissão Europeia, é a maior plataforma da sociedade civil sobre segurança rodoviária. Até agora, mais de 2 300 entidades públicas e privadas comprometeram-se com os princípios da Carta e realizaram ações e iniciativas de segurança rodoviária dirigidas aos seus membros, empregados e restante sociedade civil. Estas ações reforçaram a cultura de segurança rodoviária na Europa, melhoraram o conhecimento comum sobre as causas de acidentes e ajudaram a criar medidas preventivas e soluções. A comunidade diversificada da Carta é composta por empresas, associações, autoridades locais, institutos de investigação, universidades e escolas. Todas as entidades que assumiram o compromisso têm direito a reconhecimento efetivo e as suas ações são publicamente visíveis no nosso sítio Web, permitindo que outros aprendam e se sintam inspirados. A Carta visa especificamente: Encorajar e apoiar associações, escolas, universidades, empresas de todos os tipos e dimensões e autoridades locais europeias a adotar medidas de segurança rodoviária na Europa; Reconhecer os contributos da sociedade civil para a segurança rodoviária; Facilitar aos membros da sociedade civil a aquisição e partilha de conhecimentos sobre questões de segurança rodoviária na União Europeia; Facilitar o verdadeiro diálogo para o intercâmbio de experiências e práticas em matéria de segurança rodoviária em todos os níveis de governação da União Europeia. A missão atual da Carta Europeia da Segurança Rodoviária é continuar a encorajar, promover e alargar esta comunidade, com o objetivo final de reduzir o número de mortes nas estradas até 2020.

A pesquisa e o desenvolvimento e transferência de conhecimentos é crucial para que a UE desempenhe um papel crítico na investigação e desenvolvimento que serviu de base para grande parte da intervenção e das ferramentas implementadas para salvar vidas. Um novo foco é necessário em para a intervenção e o estabelecimento de objetivos para 2050. Neste sentido, o papel de transferência de conhecimento também é vital, sendo que há grande espaço de manobra para a UE aplicar e orientar sobre as melhores práticas.

Como recomendado anteriormente, é necessário o financiamento de projetos de demonstração do sistema de segurança nos “corredores”, nas cidades e em áreas críticas para acelerar a transferência de conhecimentos e incentivar a implantação e a inclusão de um Sistema de Seguros para a atividade da segurança rodoviária na UE. O Observatório Europeu da Segurança Rodoviária é uma ferramenta valiosa quer para os decisores políticos quer para os profissionais e os textos da web devem conter informação útil e ser atualizados regularmente.

---



---

## Conclusões

Uma sistemática verificação das atividades de segurança rodoviária tem vindo a ser realizada ao mais alto nível pela União Europeia no âmbito das suas orientações políticas. Neste âmbito, foi avaliado o que até agora foi alcançado pela UE e principalmente identificadas as áreas que podem ser objeto de melhorias nas mais variadas dimensões de gestão da segurança e das boas práticas a desenvolver nas estradas, seja em termos de resultados, seja em termos de intervenções, e de gestão institucional.

Não foi contudo ainda possível resolver satisfatoriamente a questão relativa a resultados de segurança rodoviária, nomeadamente tendências que possam ser ligadas ou correlacionadas com iniciativas específicas da UE nos primeiros quatro anos da Estratégia 2011-2020. Na verdade, poucas intervenções específicas com efeitos imediatos (considerando os ainda desconhecidos resultados nacionais com relação direta na efeitos de redução de mortalidade implementados) foram adotadas ou introduzidas a nível da UE desde 2011.

Informações sobre as avaliações efetuadas e respetivos impactos estão em curso. As conclusões que se seguem, refletem o que foi “desenhado” e alcançado até à data, nomeadamente, a relevância continuada dos objetivos existentes e também das orientações políticas para 2020 e posteriores.

### **O que foi alcançado até à data?**

O progresso muito substancial de redução de mortes nas estradas tem vindo a ser uma realidade constante desde 2001, muito devido ao estabelecimento de ambiciosas metas traçadas por parte da União Europeia (UE). Na realidade, a UE é uma região mundial líder em segurança rodoviária tendo em 2013 continuado a registrar os menores números de mortes e respetivas taxas de mortalidade. Um recorde que a Comissão Europeia (CE) e todos os parceiros de segurança rodoviária querem manter e melhorar (se possível) ainda mais. A ação da UE exige, por sua vez, prazos relativamente longos.

Considerando que as ações-chave tomadas na década anterior estão agora a contribuir para o objetivo de 2020, algumas das ações tomadas desde 2011 não são contudo ainda suscetíveis de terem contribuído para aquela redução. Foram realizados e dados importantes passos com a estratégia 2011-2020, sendo que o aspeto mais promissor das intervenções de orientações políticas

quer na implementação de tecnologias comprovadas de segurança dos veículos, quer no aparecimento e desenvolvimento de novas gama de modelos, a par desenvolvimentos acrescidos nas infraestruturas, ou ainda a garantia de regimes de licenciamento de veículos de duas rodas.

A legislação de segurança dos veículos a motor, em particular, implementada antes de 2011 é provável que tenha também tido uma grande contribuição para a redução no número de mortes e ferimentos graves em todos os 28 países da UE. Esta área de atividade é de longe a mais eficiente e eficaz de todas as atividades desenvolvidas pela Comissão a nível da segurança rodoviária, acrescentando mais valor àquele que pode ser alcançado pelos Estados-Membros de per si, e constituindo o objetivo estratégico mais promissor para as próximas ações da UE em termos de orientações políticas.

**É a meta de redução de mortalidade de 2020 ainda relevante e realista e quais as metas adicionais que poderão ser relevantes?**

O período da estratégia 2011-2020 coincide com a evolução económica particularmente incerta e irregular em toda a UE 28, e que inibe as previsões mais significativas sobre o nível de futuros desfechos fatais em acidentes de trânsito. A forte influência sobre as tendências de mortes ocorridas nas estradas está a ser exercida por um conjunto de fatores externos e, também, por um abrandamento significativo do progresso anual inferior ao necessário para alcançar o objetivo de 2020. Na verdade, caso haja (como esperado) desenvolvimento económico nos anos vindouros, sustentado pela baixa de preços de combustível, urge proceder-se a uma nova abordagem, de forma adequada e intervencionista por parte da UE.

A Comissão e os todos os seus parceiros na área da segurança rodoviária têm demonstrado um elevado nível de ambição que se traduz na progressiva melhoria de resultados de segurança rodoviária quer para o período intercalar, quer para o período de longo prazo. A Comissão anunciou que a segurança rodoviária é uma das principais prioridades e muitos dos Estados-Membros fixaram metas para 2020, incentivados por metas e objetivos da UE. A própria agência oficial portuguesa traçou ao nível do seu QUAR um objetivo de eficácia que é o de *“Prosseguir o objetivo da ENSR reduzindo o número de vítimas mortais tendo em vista a meta portuguesa e europeia”*, de resto conforme a Comunicação da Comissão Europeia (2010) 389 final - Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária, e medida operacionalmente através da *“percentagem de redução do número de vítimas mortais desde 2010”*.

O foco deste relatório foi a atividade desenvolvida pela UE onde se identificou, com base no trabalho científico considerável um conjunto de recomendações provenientes de especialistas e profissionais de segurança rodoviária. A informação entregue à CE pelas instituições nacionais também foi devidamente identificada. Embora, como mencionado acima, a atividade efetiva da UE em geral, exige, por sua vez, prazos mais longos para a implementação, melhoria dos esforços nacionais, em particular no âmbito da aplicação das regras fundamentais da segurança rodoviária. Certos de que a aplicação das melhores práticas irão contribuir para aumentar em muito a possibilidade de a meta para 2020 ser cumprida.

Para cumprir as metas existentes de 2020, mantendo as condições atuais, constitui na verdade um enorme desafio mas ainda assim, mais e melhores progressos são sem dúvida exequíveis, dados os esforços desenvolvidos quer por parte das instituições da UE, quer por parte dos Estados-Membros e, diga-se em abono da verdade, pelos muitos *stakeholders* que trabalham no mundo da segurança rodoviária em geral.

A Comissão chamou a atenção para a importância de se tratar dos ferimentos sérios de viação a nível da UE, pois estes são muito mais numerosos do que as mortes nas estradas, além de levarem a um sofrimento humano desnecessário e se traduzirem num custo social elevado quer para as vítimas (muitas ficam deficientes para o resto da vida), quer para as suas famílias, mas também para o sector da saúde e para os próprios empregadores que ficam sem os seus trabalhadores.

Várias iniciativas de orientações políticas foram tomadas, sendo que estas permitiram a fixação de objetivos significativos a nível dos ferimentos graves. Assim, a redução seletiva do número de feridos graves em 35% até 2020 (partindo da base de 2014) foi identificada como um desafio europeu, mas (supostamente) alcançável. Tal meta será muito relevante e é fortemente recomendada tendo por base a análise dos problemas e necessidades de segurança rodoviária atuais.

A Comissão também pode ainda considerar a segmentação dos resultados intermédios para 2020, os quais estão casualmente relacionados com a redução da mortalidade rodoviária e dos ferimentos graves. As metas dos resultados intermédios incluem o uso do cinto de segurança e o crescente uso do capacete, mas também a redução das velocidades médias praticadas e o excesso de velocidade acima do limite legal. Também a redução dos níveis de álcool no sangue e a melhoria da qualidade da segurança da frota de veículos novos através do uso de classificações de estrelas Euro NCAP ou para a infraestrutura rodoviária usando a avaliação das estradas através do programa Euro RAP.

Esta abordagem é pois fundamental para a criação de um sistema seguro e é altamente recomendada pela OCDE, Banco Mundial e Organização Internacional de Normalização e de outras organizações e países da UE como as melhores práticas, sendo que todos estes atores estão cada vez mais a trabalhar arduamente para o desenvolvimento de fatores críticos de sucesso (FCS's).

### **São os objetivos estratégicos das orientações de política ainda relevantes?**

A revisão sumária das intervenções concluiu que existe ainda uma margem considerável para o desenvolvimento da estratégia e implementação de medidas-chave para que haja progresso em direção à meta de 2020 e se possa chegar a 2050 com zero mortos. Enfrentar os desafios que temos pela frente exige um maior enfoque nas medidas adotadas e a adotar na estrada para que se consiga alcançar a meta de 2020.

Para tal há que garantir que a intervenção harmonizada seja largamente baseada em evidências e identificar uma linha de intervenção que reduza e previna as lesões fatais. A intervenção futura precisa de ser moldada pelas atuais metas, ou melhor, pelos resultados alcançados e expectáveis. Além disso, enquanto todos os fatores continuam a ser relevantes, a sobreposição inerente em várias das sete prioridades estratégicas da Política de Orientações tem de ser resolvida para permitir uma visão mais holística, focada e integrada.

A abordagem sugerida é mesclar esses objetivos estratégicos dos acidentes rodoviários em linha com a evolução da estratégia. A estratégia de lesões (ferimentos) irá incidir sobre a meta de redução de mortalidade de 2020, bem como quaisquer outras novas metas com vista à redução de ferimentos graves. A estratégia poderá proporcionar um quadro para o desenvolvimento de um novo desempenho de segurança com medição, monitorização e acompanhamento, através do sistema de segurança, auxiliando no desenvolvimento de um cuidadoso programa pós-2020 “Rumo a uma Visão Zero” nas estradas da UE.

Finalmente, continuando com uma estratégia de segurança rodoviária explícita no âmbito das orientações políticas, e desejando uma melhor integração da segurança rodoviária noutras áreas de estratégia, torna-se necessário maiores orçamentos e de uma exploração mais completa, do que a inicialmente prevista. Isso aumentaria a capacidade para a segurança rodoviária através uma mais eficaz e eficiente intervenção e, conseqüentemente de uma maior partilha de responsabilidades através das várias direções da Comissão.