

PRINCÍPIOS BALIZADORES DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA



DOCUMENTO DE ENQUADRAMENTO



ANSR
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Dezembro 2020

SUMÁRIO EXECUTIVO

Os **Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária** constituem a primeira etapa do desenvolvimento da Visão Zero 2030.

Neste documento é efetuada uma descrição do atual quadro mundial, europeu e nacional do combate à sinistralidade rodoviária tendo em vista a definição da abordagem para a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para a década, em função das necessidades do nosso país, da experiência adquirida na execução dos documentos estratégicos da [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária](#) (ANSR) e em alinhamento com os compromissos internacionais e visões comuns para esta área, incluindo um conjunto de boas práticas e termos de referência estratégicos para orientar o desenvolvimento das fases subsequentes.

Este documento inclui:

- O enquadramento da gestão da Segurança Rodoviária em Portugal;
- Um conjunto de termos de referência estratégicos mundiais, europeus e nacionais que servem de base de orientação deste trabalho, e que foram estabelecidos de acordo com as metas e os compromissos políticos assumidos, tais como:
 - Quadro de pensamento do Sistema Seguro;
 - Resultados da [Declaração de Estocolmo](#);
 - Década de Ação da [ONU](#) para Segurança Rodoviária 2021-2030;
 - [Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU](#);
 - Documentos estratégicos da União Europeia, nomeadamente o [EU Road Safety Policy Framework 2021-2030](#);
 - Outros documentos europeus de referência, incluindo estratégias nacionais de outros países;
 - Outros documentos orientadores e de outras políticas estratégicas do País, tais como o Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas, o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, entre outros.
- A análise e balanço do processo de elaboração, execução e monitorização do [PENSE 2020](#), numa vertente mais estratégica, potenciando a identificação de processos de melhoria na execução desta nova estratégia;
- Os mais recentes dados de sinistralidade rodoviária que permitem analisar a evolução global da sinistralidade na Europa, o posicionamento de Portugal face aos restantes países da União Europeia e a apresentação dos custos económicos e sociais da sinistralidade;
- A nova abordagem da Segurança Rodoviária: o Sistema Seguro como elemento integrante no combate à sinistralidade rodoviária e rumo à Visão Zero;
- A Metodologia definida para a elaboração da Visão Zero 2030.

O presente documento foi desenvolvido pela [ANSR](#) em colaboração com o Conselho Executivo de Especialistas (CEE) da Visão Zero 2030 e com um consultor internacional com larga experiência no desenho de estratégias de segurança rodoviária a nível europeu.

ENQUADRAMENTO DA VISÃO ZERO 2030

ÍNDICE

1/ INTRODUÇÃO	6
2/ A GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA	7
2.1 Enquadramento Institucional	7
2.1.1 Boas Práticas Internacionais	7
2.1.2 Orgânica do Governo	10
2.1.3 Estrutura Orgânica da ANSR	16
2.1.4 Planos Nacionais de Segurança Rodoviária	17
2.1.4.1 Estrutura de Pilotagem da ENSR	17
2.1.4.2 PENSE 2020 – Modelo de Gestão da Implementação	18
3/ TERMOS DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICOS	19
3.1 Contexto Político Mundial	19
3.2 Contexto Político Europeu	22
3.3 Contexto Político Nacional	26
4/ ANÁLISE E BALANÇO DO PENSE 2020	28
4.1 Enquadramento	28
4.2 Universidade de Coimbra	30
4.3 Instituto de Direito e Segurança	31
4.4 Instituto Superior Técnico	33
4.5 Universidade do Porto	34
4.6 Relatórios do CCM e Pontos a ter em Consideração na Visão Zero 2030	35
4.7 Cumprimento das Metas Estabelecidas	36
5/ DADOS DA SINISTRALIDADE	40
5.1 Enquadramento Internacional	40
5.2 Evolução Global da Sinistralidade na Europa	41
5.3 Portugal na Europa	43

5.4 Custos Económicos e Sociais da Sinistralidade	49
6/ SISTEMA SEGURO	51
7/ METODOLOGIA PARA A VISÃO ZERO 2030	55
7.1 Objetivos	55
7.2 Estrutura de Gestão	56
7.3 Fases e Documentos	57
8/ CONCLUSÃO	61
9/ REFERÊNCIAS	62
10/ ANEXOS	64



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Sistema de Gestão da Segurança Rodoviária	8
Figura 2: Indicadores de Desempenho da EU	25
Figura 3: Objetivos Estratégicos do PENSE 2020	29
Figura 4: Número Anual de Vítimas Mortais em Acidentes Rodoviários na UE, desde 2001	36
Figura 5: Posicionamento da Europa (UE 27) face às Metas de Redução Global de Vítimas Mortais	37
Figura 6: Vítimas Mortais por Cem Milhões de Veículos x Quilómetro em Circulação (1990 vs 2019)	37
Figura 7: Evolução Anual do Número de Vítimas Mortais no Local por Cem Milhões de Veículos x Quilómetro em Circulação (1990 a 2019)	38
Figura 8: Situação Atual face às Metas Vítimas Mortais por Milhão de Habitantes	39
Figura 9: Situação Atual face às Metas Feridos Graves MAIS+3 por Milhão de Habitantes	39
Figura 10: Evolução da Sinistralidade na União Europeia (UE28) – N.º de Acidentes com Vítimas	41
Figura 11: Evolução da Sinistralidade na União Europeia (UE28) – N.º de Vítimas Mortais	42
Figura 12: Evolução da Sinistralidade na União Europeia (UE28) – N.º de Feridos Graves	42
Figura 13: Evolução da Sinistralidade na União Europeia (UE28) – N.º de Feridos Leves	42
Figura 14: Evolução de N.º de Acidentes com Vítimas por Milhão de Habitantes: Portugal face à Média UE	44
Figura 15: Evolução de N.º de Vítimas Mortais por Milhão de Habitantes: Portugal face à Média UE	44
Figura 16: Variação Relativa de Vítimas Mortais por País, entre 2010 e 2018	45
Figura 17: Vítimas Mortais por Milhão de Habitantes por País, em 2010 e 2018	45
Figura 18: Custos e Vítimas de Acidentes Rodoviários Evitados com a Redução da Sinistralidade, entre 1995 e 2019	50
Figura 19: Investimento Acumulado em Infraestruturas Rodoviárias e Redução das Vítimas Mortais, no Mesmo Período	50
Figura 20: Principais Pilares da Abordagem do Sistema de Transporte Rodoviário Seguro	52
Figura 21: Vítimas Mortais em Portugal e na Europa, em 1995 e 2018	53
Figura 22: Hierarquia dos Resultados do Sistema Seguro a nível da UE	54
Figura 23: Estrutura de Gestão da Visão Zero 2030	56

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Rede Rodoviária	16
Tabela 2: Variação dos Principais Indicadores de Sinistralidade na Europa, entre 2000-2018	47
Tabela 3: Principais Indicadores de Sinistralidade por Milhão de Habitantes em Portugal e Países de Referência, em 2018	48
Tabela 4: Variação dos Principais Indicadores de Sinistralidade por Milhão de Habitantes em Portugal e nos Países de Referência, entre 2000-2018	48
Tabela 5: Variação dos Principais Indicadores de Sinistralidade por Milhão de Habitantes em Portugal e nos Países de Referência, entre 2010-2018	48
Tabela 6: Custo Unitário da Sinistralidade Rodoviária, em Euros	49
Tabela 7: Custo Total da Sinistralidade Rodoviária em Portugal, em 2019	49



ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Tabela Resumo – PENSE 2020

64

SIGLAS

68

1/ INTRODUÇÃO

A **Visão Zero 2030**, sendo a nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária arquitetará o panorama de longo prazo da política de segurança rodoviária em Portugal, fixará as metas e definirá os objetivos estratégicos e operacionais correspondentes, que serão implementados por meio de planos de ação bienais que concorrem numa estratégia a 10 anos.

A **designação Visão Zero 2030** está em estreito alinhamento com a [União Europeia](#) (UE) e com a [Organização das Nações Unidas](#) (ONU), uma vez que também o objetivo a longo prazo da política de segurança rodoviária portuguesa será a maior aproximação possível de zero acidentes mortais e feridos graves no transporte rodoviário até 2050.

A primeira etapa do desenvolvimento da **Visão Zero 2030** consiste na descrição do atual quadro mundial, europeu e nacional do combate à sinistralidade rodoviária tendo em vista a definição da abordagem para a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para a década em função das necessidades do nosso país, da experiência adquirida na execução dos documentos estratégicos da [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária](#), doravante designada por **ANSR**, e em alinhamento com os compromissos internacionais e as visões comuns para esta área, incluindo um conjunto de boas práticas e termos de referência estratégicos para orientar o desenvolvimento das fases subsequentes.

Uma vez que a **segurança rodoviária** é uma **responsabilidade de todos** e que se pretende que seja também um **compromisso assumido por todos**, nesta primeira fase, em que são definidas as linhas orientadoras da nova estratégia, foi concedido um período para rececionar contributos de toda a sociedade civil, e de todas as entidades, públicas e privadas, com responsabilidade na segurança rodoviária, que serão analisados na próxima fase.



2/ A GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

2.1 ENQUADRAMENTO INSTITUCIONAL

2.1.1 Boas Práticas Internacionais

De acordo com as boas práticas internacionais, e fazendo referência ao documento do Banco Mundial, [*“Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention”*](#) [1], a primeira das seis recomendações que estabelecem as iniciativas estratégicas necessárias para melhorar o desempenho a nível nacional da segurança rodoviária é a identificação de uma agência líder no governo para orientar o esforço nacional em segurança rodoviária (ver [capítulo 3.1](#)).

De acordo com o referido documento, a liderança política é crucial para a melhoria da segurança rodoviária. Sem um apoio político forte e estruturado esta batalha é muito difícil de vencer. Assim, o Governo deve traçar o rumo da Estratégia de Segurança Rodoviária, assumindo e responsabilizando-se pela escolha política efetuada. Isto é fundamental porque os diferentes Ministérios envolvidos, têm competências sobre diferentes áreas políticas, o que implica a necessidade de alinhar as políticas e de garantir os recursos necessários para a implementação das diferentes intervenções. Com base nas experiências de muitos países à escala mundial, recomenda-se o envolvimento de cada Governo na conceção da Estratégia de Segurança Rodoviária de modo a criar um compromisso político para a segurança rodoviária a nível nacional, mas também a nível regional e local.

Neste sentido, a implementação das recomendações do Relatório Mundial [1] [2] requer o desenvolvimento de capacidades a nível global, regional e nacional, para criar os

recursos e os instrumentos necessários à prossecução das iniciativas numa escala capaz de reduzir, de forma significativa e sustentável, as mortes e os feridos nas estradas em países de rendimentos médio e baixos.

O Relatório Mundial [1] [2] destaca como papel fundamental da agência líder assegurar o funcionamento eficaz e eficiente do Sistema de Gestão da Segurança Rodoviária. Uma liderança responsável da segurança rodoviária, a nível nacional, regional e municipal, é vital para que seja alcançado o sucesso. Na ausência de tal liderança, com foco de forma sustentada nos resultados, os esforços de melhoria, por exemplo, na coordenação entre os programas, e na descentralização e promoção, serão frequentemente ilusórios e insustentáveis.

Da mesma forma, planos de ação preparados sem uma agência designada com mandato para liderar a sua implementação e sem uma base de financiamento realista e sustentável, provavelmente permanecerão no papel e não terão impacto positivo na obtenção de resultados.

A nível nacional, a implementação requer uma estrutura integrada que trate as recomendações do Relatório Mundial como um todo e garanta que as iniciativas de fortalecimento institucional sejam devidamente sequenciadas e ajustadas à capacidade de absorção e aprendizagem de cada país.

O capítulo 3 do mesmo documento [1] – [*Managing for Results*](#) – apresenta o Sistema de Gestão da Segurança Rodoviária, realçando que a segurança rodoviária se “produz” tal como outros bens e serviços. O processo de produção é visto como um sistema de gestão com três

níveis: gestão institucional (1), que produz intervenções (2), que, por sua vez, produzem resultados (3). No dia a dia o debate sobre segurança rodoviária centra-se apenas nas intervenções e a aplicação do sistema de gestão abre a discussão às questões importantes e

frequentemente negligenciadas das competências dos vários departamentos e da responsabilidade pelos resultados.

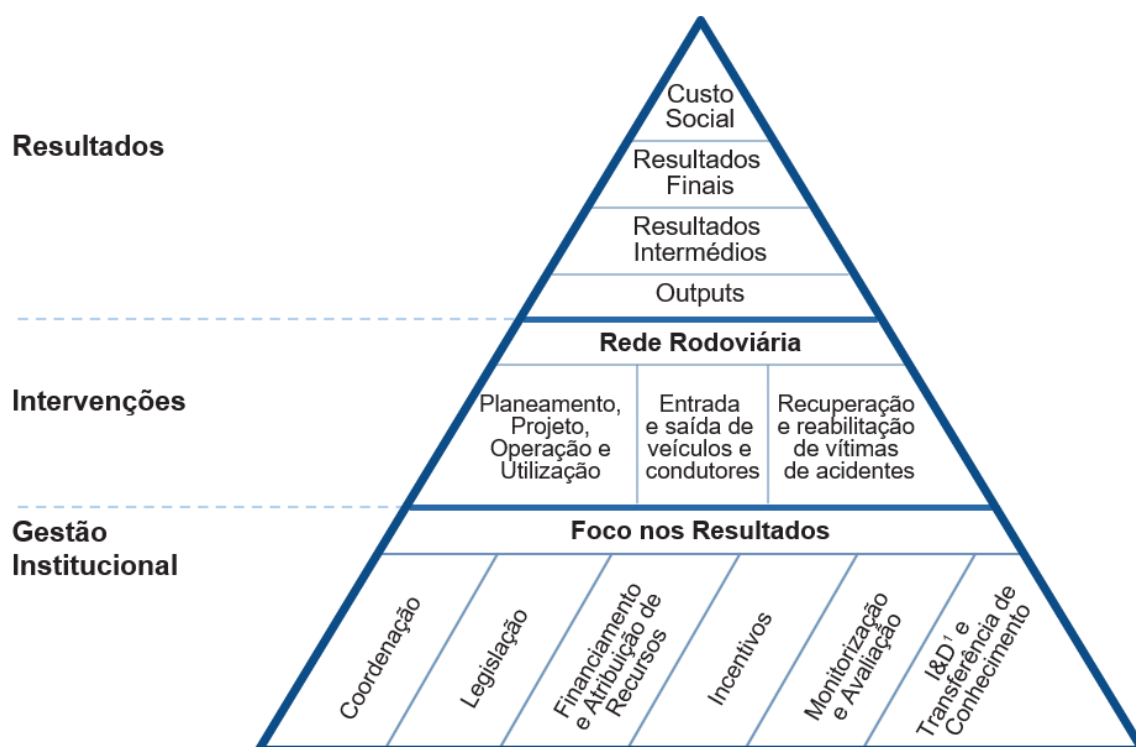


Figura 1: Sistema de Gestão da Segurança Rodoviária

Fonte: [Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention](#)

Para criar condições que conduzam a resultados melhores destaca-se ao longo deste documento a importância da coordenação com todos os intervenientes na segurança rodoviária, não só nos diferentes níveis do Governo (Ministérios e

Secretarias de Estado), mas também com o sector privado e com a sociedade civil. A coordenação não tem qualquer objetivo de retirar responsabilidades e competências às partes interessadas, pelo contrário, destina-se a

¹ I&D – Investigação e Desenvolvimento



obter um fortalecimento mútuo que permita alcançar melhores resultados e de uma forma mais eficiente. Melhorar as funções de gestão institucional, tal como descrito por Tony Bliss e Jeanne Breen [1], é uma parte integrante de qualquer estratégia e plano de ação.

As sete funções institucionais de gestão fornecem a base sobre a qual os sistemas de gestão da segurança rodoviária são construídos. Estas produzem as intervenções para alcançar os resultados de segurança rodoviária desejados, a longo e médio prazo (expressos como uma visão e relacionados com as metas de performance), os quais foram aceites por todos os *stakeholders*² a nível nacional, regional e local. Sem uma gestão institucional eficaz em todas estas funções, um país reduz as suas hipóteses de implementar com êxito as medidas de segurança rodoviárias e alcançar os resultados desejados numa base sustentável.

As funções de gestão institucional são desempenhadas principalmente por entidades governamentais, mas também por parcerias governamentais com a sociedade civil e entidades empresariais, de modo a criar condições para atingir os resultados desejados.

Na segurança rodoviária existe uma longa tradição de atribuir a responsabilidade do risco rodoviário em primeiro lugar ao comportamento dos utentes da estrada, dado que em mais de 90% dos casos o fator humano é a causa direta dos acidentes rodoviários. Em segundo lugar, a responsabilidade é atribuída às autoridades públicas.

A abordagem do Sistema Seguro, conforme se verá no [capítulo 6](#), é diferente desta abordagem tradicional, e coloca a responsabilidade não só nos utilizadores do sistema, mas principalmente noutros elementos: veículos e a infraestrutura. Essa abordagem significa transferir uma grande parte da responsabilidade dos utilizadores do sistema rodoviário para aqueles que têm responsabilidades sobre o sistema rodoviário, nomeadamente quem planeia e projeta o sistema.

Em muitos países, as ações dos governos foram bastante positivas, resultando numa redução muito significativa do número de vítimas de acidentes rodoviários. Embora as ações governamentais possam contribuir para patamares mais elevados de segurança rodoviária, quer a nível da UE, quer a nível nacional e local, os mais recentes desenvolvimentos destacam também a importância do sector privado e da sociedade civil. Para o sector privado identifica-se, por exemplo, a implementação de uma cultura de segurança rodoviária no sector dos transportes, na aquisição de veículos e serviços seguros pelos proprietários de frotas, através da inclusão da segurança rodoviária nos contratos dos operadores rodoviários ou das empresas de transportes públicos. Quando se trata da sociedade civil, todas as contribuições e o envolvimento de cada cidadão neste combate revelam-se essenciais.

² A palavra *stakeholder* surgiu da união de duas outras palavras do inglês: *stake* (interesse) e *holders* (aqueles que possuem), ou seja, as partes interessadas. O termo *stakeholder* foi criado pelo filósofo Robert Edward Freeman, em 1963, para se referir aos grupos sem os quais uma organização deixa de existir.

2.1.2 Orgânica do Governo

O Decreto de Lei n.º 169-B/2019, de 3 de dezembro [3], aprovou o regime da organização e funcionamento do XXII Governo Constitucional, onde se encontra definida a estrutura do governo composta por 19 ministérios. Dos quais se destacam:

- [Ministério da Administração Interna \(MAI\)](#), que tutela a [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária \(ANSR\)](#);
- [Ministério das Infraestruturas e Habitação \(MIH\)](#), que tutela o [Instituto da Mobilidade e dos Transportes \(IMT\)](#) e a [Infraestruturas de Portugal, SA \(IP, SA\)](#);
- [Ministério da Saúde \(MS\)](#), responsável pela assistência e apoio à vítima;
- [Ministério do Ambiente e da Ação Climática \(MAAC\)](#), que tutela a [Direção-Geral do Território \(DGT\)](#);
- [Ministério da Justiça \(MJ\)](#), responsável pelo relacionamento com os tribunais e com o Ministério Público (MP);
- [Ministério da Modernização do Estado e da Administração Pública \(MMEAP\)](#), responsável pela coordenação das autarquias locais (embora os municípios sejam órgãos da administração local, com autonomia própria, não tutelados pelo Governo).

No que respeita ao enquadramento institucional da gestão da segurança rodoviária em Portugal, importa referir a função de cada uma das seguintes entidades:

[Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária \(ANSR\)](#) cuja estrutura orgânica foi aprovada pelo [Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março](#) [4]. A ANSR, sob tutela do [Ministério da Administração Interna \(MAI\)](#), é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa e sem serviços desconcentrados. A ANSR tem por missão o planeamento e coordenação, a nível do continental, de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário, também em Portugal continental³.

Dada a ausência de estruturas desconcentradas na ANSR, a interação presencial com os cidadãos, no âmbito do processo contraordenacional rodoviário, é assegurada pela [Guarda Nacional Republicana \(GNR\)](#) e [Polícia de Segurança Pública \(PSP\)](#), conforme [Despacho MAI n.º 3762/2012](#), publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 53, de 14 de março [5].

Destacam-se as seguintes atribuições da ANSR, estabelecidas no n.º 2 do artigo 2.º do referido [Decreto Regulamentar](#):

- contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;
- elaborar e monitorizar o plano nacional de segurança rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a segurança rodoviária, e bem assim promover o seu estudo, nomeadamente das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito;

³ Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira as competências atribuídas à ANSR são exercidas pelos organismos e serviços das respetivas administrações regionais nos termos dos respetivos estatutos e lei orgânicas e com a reserva de competências exclusivas atribuídas por lei (Decreto-Lei 44/2005, de 23 de fevereiro).



- promover e apoiar iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente no âmbito escolar, assim como promover a realização de ações de informação e sensibilização que fomentem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;
- elaborar estudos no âmbito da segurança rodoviária, bem como propor a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;
- fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao [Código da Estrada](#) e legislação complementar;
- uniformizar e coordenar a ação fiscalizadora das demais entidades intervenientes em matéria rodoviária, através da emissão de instruções técnicas e da aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito, e exercer as demais competências que a lei, designadamente o [Código da Estrada](#) e respetiva legislação complementar, lhe cometam expressamente;
- contribuir financeiramente, em colaboração com a [Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos](#) do [Ministério da Administração Interna](#), para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do [MAI](#) intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

A [ANSR](#) é a entidade que realiza o planeamento, a coordenação estratégica e o apoio ao Governo no âmbito das políticas públicas em matéria de segurança rodoviária, tendo como foco a conceção e a supervisão da implementação de

medidas de sensibilização, prevenção, fiscalização e dissuasão dos comportamentos de risco que motivam, em larga medida, os acidentes rodoviários, para além do apoio, a título consultivo, às entidades com competência nas áreas das vias rodoviárias e dos veículos na perspetiva da segurança rodoviária, constituindo-se, naturalmente, como a agência nacional que lidera a implementação da estratégia **Visão Zero 2030**.

Com este amplo campo de ação, torna-se essencial a promoção da cooperação interinstitucional, tanto a nível nacional como a nível internacional, de forma a potenciar a partilha de informação e a criar sinergias positivas que resultem num espírito de missão nacional de abordagem ao problema de saúde pública que é a segurança rodoviária. Como tal, a missão da [ANSR](#), é coordenar as atividades que resultem da política de segurança rodoviária do Governo escolhendo realizar esta tarefa em estreita colaboração com todas as partes interessadas (*stakeholders*⁴), dentro e fora do Governo. Prevê-se assim, que esta abordagem resulte numa estratégia bem suportada e em intervenções de segurança rodoviária credíveis e viáveis.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.)

O IMT é um instituto público integrado na administração indireta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira e património próprio.

⁴ A palavra *stakeholder* surgiu da união de duas outras palavras do inglês: *stake* (interesse) e *holders* (aqueles que possuem), ou seja, as partes interessadas. O termo *stakeholder* foi criado pelo filósofo Robert Edward Freeman, em 1963, para se referir aos grupos sem os quais uma organização deixa de existir.

O [IMT, I.P.](#) é um organismo central com jurisdição sobre todo o território do continente⁵, com sede em Lisboa e que dispõe, como serviços desconcentrados, das Direções Regionais de Mobilidade e Transportes do Norte, do Centro, de Lisboa e Vale do Tejo, do Alentejo e do Algarve.

O IMT, I.P. prossegue atribuições dos Ministérios da [Administração Interna](#) (MAI), das [Infraestruturas e Habitação](#) (MIH), do [Ambiente e Transição Energética](#) (MATE), e do [Mar](#) (MM), sob superintendência e tutela do [Ministro das Infraestruturas e Habitação](#). Das atribuições do IMT, I.P. destacam-se as seguintes:

Em matéria de mobilidade e transportes terrestres:

- Assegurar, no âmbito das suas atribuições, em ligação com a [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária](#) (ANSR), o cumprimento das melhores práticas em matéria de segurança rodoviária;
- Promover a definição e atualização do quadro normativo e regulamentar do setor dos transportes terrestres, designadamente o acesso e permanência das atividades transportadoras e das respetivas profissões, bem como as condições de emissão de títulos habilitantes e de certificados profissionais;
- Autorizar, licenciar e fiscalizar o exercício das atividades de transporte terrestre e complementares, incluindo a coordenação do processo de licenciamento e gestão de plataformas e outras instalações logísticas, nos termos da legislação aplicável;
- Certificar profissionais dos transportes terrestres e promover a habilitação dos condutores, reconhecer, licenciar e supervisionar as entidades formadoras e examinadoras sujeitas à sua supervisão, definir as políticas de formação e garantir e fiscalizar a sua aplicação;
- Definir as condições da emissão, revalidação, troca e apreensão de títulos de condução e certificados profissionais;
- Acompanhar a aplicação da regulamentação social no domínio dos transportes rodoviários, enquanto autoridade nacional responsável pela implementação dos respetivos instrumentos de controlo (tacógrafos);
- Aprovar, homologar e certificar veículos e equipamentos afetos aos sistemas de transporte terrestre, garantindo os padrões técnicos e de segurança exigidos, licenciando as entidades intervenientes nos processos de certificação e inspeção;
- Promover os aperfeiçoamentos técnicos em veículos rodoviários e ferroviários, incluindo componentes, equipamentos, materiais, bem como infraestruturas, oficinas de manutenção e outros meios de exploração do transporte ferroviário, em conformidade com as normas legais aplicáveis e a evolução tecnológica, com o objetivo de melhorar a segurança e a eficiência da exploração dos transportes rodoviários e ferroviários, a interoperabilidade e a redução de impactos ambientais negativos;
- Assegurar a gestão dos registos nacionais do setor dos transportes, designadamente de veículos, infraestruturas ferroviárias, centros de inspeção, condutores, escolas de

⁵ Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira as competências atribuídas ao [IMT](#) são exercidas pelos organismos e serviços das respetivas administrações regionais nos termos dos respetivos estatutos e lei orgânicas e com a reserva de competências exclusivas atribuídas por lei (Decreto-Lei 44/2005, de 23 de fevereiro).



condução, empresas transportadoras e atividades complementares, serviços de transporte público de passageiros e profissionais de transporte;

- Acompanhar a elaboração de instrumentos de gestão territorial, bem como de instrumentos setoriais de escala nacional;

Na área das infraestruturas rodoviárias, incluindo matérias específicas relativas à rede rodoviária nacional:

- Propor o planeamento da rede rodoviária nacional, no âmbito das políticas de planeamento dos transportes e de ordenamento do território;
- Promover a qualidade e a segurança das infraestruturas rodoviárias;
- Promover a definição de normas regulamentares aplicáveis ao setor das infraestruturas rodoviárias em matéria de qualidade e de segurança, após a avaliação do seu impacto por referência aos padrões contratuais em vigor, e fiscalizar o cumprimento das obrigações delas decorrentes pelos operadores do setor;
- Colaborar com a [ANSR](#) na elaboração de Planos Nacionais de Segurança Rodoviária;
- Participar na definição do regime e estatuto da infraestrutura rodoviária;
- Participar na gestão da rede rodoviária e fazer cumprir as regras e obrigações que lhe são aplicáveis, nos termos da lei e dos contratos de concessão e subconcessão, sem prejuízo das atribuições da [Autoridade da Mobilidade e dos Transportes \(AMT\)](#) enquanto autoridade reguladora ou das atribuições cometidas a outras entidades;

- Exercer as funções previstas em instrumentos legais ou contratuais, designadamente no Estatuto das Estradas Nacionais, no Plano Rodoviário Nacional e nos contratos de concessão e subconcessão da infraestrutura rodoviária, sem prejuízo das atribuições da [AMT](#) enquanto autoridade reguladora ou das atribuições cometidas a outras entidades;
- Promover estudos e a divulgação técnica e científica, nos planos nacional e internacional, das atividades e funções públicas do universo das infraestruturas rodoviárias;
- Exercer, no âmbito da gestão e exploração da rede rodoviária, os poderes e as competências atribuídas ao concedente Estado, por lei ou por contrato, exceto se estes previrem expressamente a intervenção dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, ou de outras entidades públicas, sem prejuízo da faculdade de subdelegação, realizando uma gestão criteriosa e eficaz que garanta a salvaguarda dos interesses públicos em presença;
- Exercer os serviços de gestão de normas e processos do sistema de identificação eletrónica de veículos, de autorização de utilizadores do sistema de identificação eletrónica de veículos, de gestão dos dispositivos eletrónicos e certificação de tecnologia, de gestão de eventos de tráfego públicos, para efeitos de cobrança de portagens e outras taxas rodoviárias, de gestão de sistemas de informação relativas à atividade que desenvolve, de aprovação e fiscalização de sistemas de identificação automática de dispositivos eletrónicos (RSE⁶), e de exploração de RSE próprios.

Direção-Geral do Território (DGT)

A DGT, sob tutela do [Ministério do Ambiente e da Ação Climática](#) (MAAC) é uma instituição de referência na promoção do desenvolvimento territorial, reconhecida pelos resultados do seu trabalho nos domínios da valorização do território, da valorização da informação geográfica e do cadastro predial e da investigação e experimentação para inovação, bem como pelas suas práticas de transparência e abertura institucional.

No âmbito das suas atribuições estão incluídas a supervisão da implementação do [Programa Nacional de Ordenamento do Território](#) (PNPOT), aprovado a 5 de setembro de 2019, e, no âmbito da política das cidades, o estímulo e gestão do [Programa URBACT](#), nomeadamente em relação aos planos de ação no âmbito da [Iniciativa Nacional das Cidades Circulares](#), bem como a supervisão da qualidade dos planos de mobilidade urbana sustentável.

Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)

A AMT é uma pessoa coletiva de direito público com a natureza de entidade administrativa independente, dotada de autonomia administrativa, financeira e de gestão, bem como de património próprio.

A AMT tem por missão regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da

concorrência dos setores privados, público, cooperativo e social, nos termos dos presentes estatutos e demais instrumentos jurídicos.

Municípios de Portugal.

Portugal continental é constituído por 278 concelhos com a respetiva competência na gestão das infraestruturas municipais.

Entre as diversas atribuições dos municípios e das entidades intermunicipais relacionadas com a segurança rodoviária destacam-se as seguintes em matéria de mobilidade, transportes, segurança e proteção civil:

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

Os municípios são ainda responsáveis pelos planos municipais de segurança rodoviária, pelas estratégias e programas de mobilidade, executam, ao nível municipal, políticas públicas de mobilidade que integram modos suaves de transporte (ciclovias e veículos elétricos e



pedonal), programas de mobilidade elétrica e, ainda programas de promoção da acessibilidade nos arruamentos e atravessamentos (rebaixamento de passeios, remoção de obstáculos do passeio e nas vias, colocação e sobre-elevação de passarelas e atravessamentos seguros, entre outros).

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

A [Lei n.º 50/2018](#), de 16 de agosto [6], estabelece o quadro da transferência de competências para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais, concretizando os princípios da subsidiariedade, da descentralização administrativa e da autonomia do poder local.

No artigo 21º Transportes e Vias de Comunicação do referido [diploma](#) [6] está definido que:

“1 - Sem prejuízo das competências das entidades intermunicipais, é competência dos órgãos municipais a gestão de todas as estradas nos perímetros urbanos e dos equipamentos e infraestruturas neles integradas, salvo:

a) os troços de estrada explorados em regime de concessão ou subconcessão à data da entrada em vigor da presente lei, durante o período em que se mantiver essa exploração;

b) os troços de estradas ou estradas que integram um itinerário principal ou um itinerário complementar;

c) o canal técnico rodoviário, como definido na alínea j) do artigo 3.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, existente à data da entrada em vigor da presente lei.”

A [Lei n.º 33/98](#), de 18 de julho [7], que cria os Conselhos Municipais de Segurança (CMS), através da alínea f) do artigo 3º, alterado através da [Lei n.º 106/2015](#), de 25 de agosto [8] (primeira

alteração à [Lei n.º 33/98](#)), determina que constitui objetivo do Conselho “*Avaliar os números da sinistralidade rodoviária e, tendo em conta a estratégia nacional de segurança rodoviária, formular propostas para a realização de ações que possam contribuir para a redução dos números de acidentes rodoviários no município;*”.

Relativamente às competências do CMS, e de acordo o artigo 4º, compete ao Conselho emitir parecer sobre os resultados da sinistralidade rodoviária municipal e as propostas de Plano Municipal de Segurança Rodoviária.

Estando o conceito de mobilidade a mudar, salienta-se a micromobilidade, que envolve os meios de transporte que servem para percorrer distâncias curtas em cidade, e que tem cada vez mais importância no combate à sinistralidade rodoviária. Neste âmbito, as autarquias têm um papel essencial nas políticas de transporte relacionadas com a micromobilidade, sendo fundamental garantir a segurança e maior homogeneidade na implementação de infraestruturas e em novas políticas nesta área.

Os municípios são considerados como um dos interessados-chave (*key stakeholders*) na melhoria da segurança rodoviária, por se registar um elevado número de acidentes rodoviários nas vias sob a sua jurisdição. As autarquias são responsáveis pela conceção e construção de vias seguras, pela criação dos equipamentos necessários para os utentes vulneráveis, pela fixação de limites de velocidade adequados e seguros nas suas vias, etc.

Da experiência recolhida a nível mundial, salienta-se que os municípios acolhem favoravelmente o apoio externo para lidar com a melhoria da segurança rodoviária, especialmente os municípios mais pequenos. Em alguns países, outros níveis de governança apoiam na

implementação de intervenções eficazes, que se enquadram numa abordagem de Sistema Seguro, disponibilizando o conhecimento especializado em segurança rodoviária e, por vezes, o financiamento.

[Infraestruturas de Portugal, SA](#) (IP, SA), é a empresa pública que gere as infraestruturas rodoviárias. A IP, cujo único acionista é o Estado Português, está sujeita à tutela dos Ministérios das [Infraestruturas e Habitação](#), e das [Finanças](#).

A IP, SA é a concessionária da Rede Rodoviária Nacional, excluindo as concessões privadas do Estado, como a Brisa, Ascendi, entre outras, cuja gestão dos contratos de concessão é garantido pelo [IMT](#).

Face ao exposto, e relativamente à gestão da rede rodoviária, importa analisar a seguinte tabela, onde se apresenta a repartição da rede rodoviária:

REDE RODOVIÁRIA	
Rede Rodoviária Nacional (RRN)	Rede Rodoviária Municipal (RRM)
14 313 km (dados do INE)	≈80 000 km
≈15%	≈85%
Sob a tutela do Ministério das Infraestruturas e Transportes	Sob gestão das 278 Autarquias Locais

Tabela 1: Rede Rodoviária

Fonte: [INE](#)

De acordo com a informação das [Infraestruturas de Portugal](#) [9] a rede de estradas desclassificada e ainda não municipalizadas totalizam cerca de 3.796 km.

Estando a [ANSR](#) sob a tutela do [MAI](#) e sendo a gestão da rede rodoviária responsabilidade do [MIH](#) e das 278 autarquias, importa salientar que a implementação de medidas de segurança rodoviária eficientes e eficazes implicam uma grande coordenação e o devido alinhamento com todas as entidades gestoras da rede.

2.1.3 Estrutura Orgânica da ANSR

A [ANSR](#) foi criada, em 2006, no âmbito do [Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado](#) (PRACE), tendo o [Decreto-Lei n.º 203/2006](#), de 27 de outubro [10], que aprovou a Lei Orgânica do [Ministério da Administração](#)

[Interna](#) (MAI), definindo a sua missão, as suas atribuições e direção.

O [Decreto Regulamentar n.º 28/2012](#), de 12 de março [4], definiu a estrutura orgânica da [ANSR](#), e a [Portaria n.º 163/2017](#), de 16 de maio [11], , na sequência do referido Decreto Regulamentar, veio fixar a estrutura nuclear dos serviços e as competências das respetivas unidades orgânicas da [ANSR](#), bem como o número máximo de unidades flexíveis desta [Autoridade](#).

A [ANSR](#) é um organismo da administração direta do Estado e é dotado de autonomia administrativa, contudo todo o apoio administrativo e logístico necessário ao seu funcionamento é prestado pela [Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna](#) (SGMAI) que gere, igualmente, o património afeto à [Autoridade](#).

Em 2019 houve alterações ao nível da gestão de topo (Presidência e Vice-Presidência), o que



marcou o começo de um novo ciclo de liderança institucional e foi iniciado um novo processo de reestruturação interna, condicionado pelos diplomas legais acima mencionados.

Salienta-se a inexistência de delegações regionais na estrutura organizacional da [ANSR](#) e destaca-se que para a área de Segurança Rodoviária a equipa da ANSR é composta por 12 técnicos e respetivos dirigentes, menos de 10% do efetivo da ANSR.

2.1.4 Planos Nacionais de Segurança Rodoviária

Conforme é referido na [Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária](#) (2008-2015) [12], o primeiro instrumento de planeamento estratégico elaborado e coordenado pela [ANSR](#), a construção e implementação dos planos encontra-se dependente do envolvimento político e do empenho dos mais altos responsáveis ao nível do Governo, do Estado, dos Municípios e das entidades, públicas e privadas com responsabilidade na Segurança Rodoviária, bem como da capacidade de coordenação pela [ANSR](#) suportada por uma estrutura com capacidade de fazer acontecer. A procura dessa estrutura tem, ao longo dos vários documentos, assumido diversas formas, na procura de uma gestão mais eficaz. Em seguida iremos fazer uma retrospectiva.

2.1.4.1 Estrutura de Pilotagem da ENSR

A [Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 \(ENSR\)](#), de acordo com a [Resolução do Conselho de Ministros n.º 23/2010](#), de 31 de março [13] e de modo a concretizar os objetivos estabelecidos em matéria de segurança rodoviária, criou uma estrutura multidisciplinar coordenadora – Estrutura de Pilotagem – com capacidade de direção a nível político, para acompanhar de perto o cumprimento dos seus

objetivos, quer qualitativos quer quantitativos, harmonizando, dinamizando e avaliando a atuação das diferentes entidades públicas envolvidas.

O modelo definido para a implementação da [ENSR](#) contemplou, ainda, a capacidade efetiva de coordenação de todo o processo pela [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária](#) (ANSR), em sintonia com a Estrutura de Pilotagem.

A [Resolução de Conselho de Ministros n.º 23/2010](#) veio para esse efeito estabelecer as competências da Estrutura de Pilotagem do seguinte modo:

- acompanhar a execução das ações chave, monitorizando o progresso dos trabalhos, os prazos e os recursos envolvidos, face às previsões das entidades responsáveis pela mesma execução;
- analisar as propostas de alteração a efetuar às ações chave e as sugestões sobre novas ações, em sede do desenvolvimento anual da [ENSR](#);
- analisar a evolução dos objetivos operacionais e as recomendações para a sua manutenção, alteração ou reformulação, tendo em consideração o [2.º período da ENSR](#) (2012 - 2015) [14];
- tomar conhecimento dos estudos regulares de opinião realizados no âmbito da implementação da [ENSR](#) que permitam um melhor conhecimento da evolução das atitudes e comportamentos dos cidadãos, tendo em vista o melhor acompanhamento dos efeitos da referida ENSR.

Foi a esta Estrutura de Pilotagem que veio a ser atribuído o papel de gestão da implementação do plano de ações.

2.1.4.2 PENSE 2020 – Modelo de Gestão da Implementação

O [Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2020](#) – PENSE 2020, aprovado pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017](#), de 8 de junho [15], pretendia constituir um instrumento de gestão de políticas públicas de segurança rodoviária, com abrangência nacional, e que sucedeu à [ENSR](#), cujo prazo de vigência terminou no final do ano de 2015.

Com o objetivo de acompanhar a sua execução, monitorizar, assegurar o cumprimento das medidas do plano, propor medidas corretivas e sugerir processos e planos de melhoria contínua, foram criados três órgãos cuja missão e composição é a seguir apresentada:

- Uma Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR), que reunia semestralmente, com a missão de acompanhar a execução do [PENSE 2020](#) e assegurar o seu cumprimento efetivo e atempado.
- A CISR foi presidida pelo Ministro da Administração Interna e composta pelo Ministro da Presidência e da Modernização Administrativa, pelo Ministro das Finanças, pela Ministra da Justiça, pelo Ministro Adjunto, pelo Ministro da Educação, pelo Ministra do Trabalho, da Solidariedade e Segurança Social, pelo Ministro da Saúde, pelo Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, pelo Ministro do Ambiente, e pelo Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural.
- Um Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (CNSR), que reunia semestralmente, com a missão de acompanhar a execução do plano de ação do [PENSE 2020](#).
- O CNSR foi presidido pelo Secretário de Estado da Administração Interna e composto pelo Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, pelo Comandante

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

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

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



3/ TERMOS DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICOS

De modo a alinhar o desenvolvimento da Visão Zero 2030 com os compromissos nacionais e internacionais, foram identificados documentos que deverão ser tidos em consideração na elaboração da nova estratégia, bem como dos respectivos planos de ação.

3.1 CONTEXTO POLÍTICO MUNDIAL

O Relatório Mundial “[World Report on Road Traffic Injury](#)” [2] foi o ponto de partida para colocar a segurança rodoviária no topo da agenda política mundial: “... o problema dos acidentes de viação e dos ferimentos não “pertence” a nenhuma agência específica, nem a nível nacional nem internacional. Em vez disso, a responsabilidade de lidar com os vários aspetos do problema - incluindo a conceção de veículos, a conceção de infraestruturas e de estradas, o planeamento urbano e rural, a introdução e aplicação da legislação de segurança rodoviária, e o cuidado e tratamento dos feridos - está dividida entre muitos sectores e grupos diferentes. Não há um líder que coordene os seus esforços e aborde o problema como um todo. Neste contexto, não é surpreendente que tenha faltado frequentemente vontade política para desenvolver e implementar políticas e programas eficazes de segurança rodoviária.”

Na sequência do anterior relatório, o documento do [Banco Mundial](#), de Junho de 2009, “[Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention](#)” [1], que visa apoiar a implementação das conclusões do Relatório Mundial, que culminaram em seis recomendações abrangentes que estabelecem as seguintes iniciativas estratégicas necessárias para melhorar o desempenho dos países em matéria de segurança rodoviária:

- Identificar uma agência líder no governo para orientar o esforço de segurança rodoviária;
- Avaliar o problema, as políticas e os cenários institucionais relacionados com os acidentes de viação e com a capacidade de prevenir os acidentes rodoviários em cada país;
- Preparar uma estratégia nacional de segurança rodoviária e um plano de ação;
- Atribuir recursos financeiros e humanos para solucionar o problema;
- Implementar ações específicas para prevenir os acidentes rodoviários, minimizar as suas consequências e avaliar o impacto destas ações;
- Apoiar o desenvolvimento da capacidade nacional e da cooperação internacional.

Em 2016, os [17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável](#) (ODS) da Agenda 2030 [16] [17] para o Desenvolvimento Sustentável entraram oficialmente em vigor. Para que estes objetivos sejam alcançados por todos, os países assumiram o compromisso de mobilizar esforços para acabar com todas as formas de pobreza, combater as desigualdades e enfrentar as alterações climáticas.

Para dois desses objetivos foram fixadas metas que dizem respeito à segurança rodoviária:

ODS3. SAÚDE E BEM-ESTAR | Meta 3.6



Para o ODS3 (Saúde e Bem-estar), foi fixada Meta 6: “Até 2020, reduzir, a nível global, para metade as mortes e ferimentos causados por acidentes rodoviários”.

ODS11. TORNAR AS CIDADES E OS ASSENTAMENTOS HUMANOS INCLUSIVOS, SEGUROS, RESILIENTES E SUSTENTÁVEIS | Meta 11.2



No ODS11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis) a Meta 2 estabelece “Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos”.

De acordo com estes objetivos, as [Nações Unidas](#) assumiram um papel de liderança ao fornecer normas, garantir o apoio e assistência técnica aos Estados Membros através das suas agências, comissões regionais e parcerias internacionais. Em 2015, a fim de mobilizar ainda mais o compromisso político sustentado para a segurança rodoviária, o Secretário Geral da [ONU](#), Ban Ki-moon, nomeou Jean Todt enquanto Enviado Especial das [Nações Unidas](#) para a Segurança Rodoviária.

Ainda em continuidade com os ODS, em 2017 a [Organização Mundial de Saúde](#) (OMS) divulgou o documento “[Save Lives - A road safety technical package](#)” [18] que fornece, através de evidências científicas, um inventário das intervenções prioritárias que devem ser implementadas para alcançar as metas da segurança rodoviária dos ODS. Os componentes centrais são a gestão das velocidades, a liderança na aplicação de políticas de segurança rodoviária, a conceção e melhoria de infraestruturas, as normas de segurança dos veículos, a fiscalização do [Código da Estrada](#) e

o socorro às vítimas. Ainda de acordo com esse documento, aqueles componentes estão inter-relacionados e devem ser implementadas de uma forma integrada, seguindo a Abordagem de Sistema Seguro, para resolver eficazmente o problema das mortes e ferimentos no trânsito rodoviário, que atualmente em todo o mundo, tira a vida a cerca de 1,35 milhões de pessoas por ano e provoca ferimentos graves para o resto da vida a 50 milhões de pessoas.

A [3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária](#), realizada de 19 a 20 de fevereiro de 2020 em Estocolmo, na Suécia, sob o título “Alcançar os Objetivos Globais 2030”, copatrocinada pelo [governo da Suécia](#) e pela [OMS](#), reuniu delegados governamentais de mais de 80 países, incluído Portugal. Nesta conferência, o Ministro das Infraestruturas sueco, Tomas Eneroth, apresentou a [Declaração de Estocolmo](#) [19], que fornece orientações para a próxima década e prepara o caminho para um maior compromisso político global com a segurança rodoviária. Neste documento sublinhou-se a necessidade de uma ambição continuada para alcançar uma nova meta global de redução das vítimas mortais e feridos graves: reduzir em 50% quer as vítimas mortais, quer os feridos graves, resultantes de acidentes rodoviários.

Esta declaração reconhece que a Meta 3.6 do ODS3. SAÚDE E BEM-ESTAR de redução em 50% das vítimas mortais na década de 2010-2020, não será atingida em 2020, e que progressos significativos apenas poderão ser alcançados através de uma liderança nacional mais forte, da cooperação global, da colaboração intersectorial, implementação de estratégias baseadas em evidências e compromisso de todos os intervenientes relevantes, incluindo o setor privado, as organizações não governamentais (ONG) e a sociedade civil, bem como as empresas e indústrias que contribuem e influenciam o



desenvolvimento social e económico dos países. É também reafirmado o compromisso na implementação da [Agenda 2030](#), reconhecendo as sinergias entre as áreas dos vários ODS, assim como a necessidade de trabalhar de uma forma integrada para obter benefícios mútuos. Neste aspeto são salientadas as ligações entre segurança rodoviária, saúde mental e física, desenvolvimento, educação, equidade, género igualdade, cidades sustentáveis, ambiente e alterações climáticas, bem como os determinantes sociais da segurança e a interdependência entre os diferentes ODS, recordando que os ODS e as metas são integradas e indivisíveis. A declaração convida os Estados-Membros a contribuírem para a redução das mortes na estrada em pelo menos 50%, de 2020 a 2030, em consonância com o compromisso do Fórum Político de Alto Nível das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável de continuar a ação sobre as metas dos ODS relacionados com a segurança rodoviária, incluindo a meta 3.6 após 2020. De acordo com este compromisso, os Estados-Membros deverão também estabelecer objetivos para reduzir o número de mortes e feridos graves para todos os grupos de utentes da estrada, e em especial para os utentes vulneráveis, tais como peões, ciclistas, motociclistas e utilizadores de transportes públicos.

No mesmo sentido, a [Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas](#), de 31 de agosto de 2020 [20], proclama uma nova Década de Ação para a Segurança Rodoviária (2021-2030), a segunda, com o objetivo de reduzir em pelo menos 50% as mortes e feridos nos acidentes rodoviários e apela aos Estados Membros para continuarem a agir em todos os objetivos relacionados com a segurança rodoviária dos ODS. Portugal agiu como um dos copatrocinadores. A Resolução da [ONU](#), que conta com 40 conclusões, e subscreve a já referida [Declaração de Estocolmo](#). Os Estados

membros da [ONU](#) são assim convidados e encorajados a tomarem diversas ações específicas das quais se destacam as seguintes:

- Assegurar o compromisso político e a responsabilidade ao mais alto nível possível para melhorar a segurança rodoviária e desenvolver e/ou implementar estratégias e planos de segurança rodoviária com a participação de todos os intervenientes relevantes, incluindo todos os sectores e níveis de governo, conforme o caso;
- Abordar a segurança rodoviária de forma holística, começando pela implementação ou continuação de um sistema de gestão da segurança rodoviária, incluindo, se for caso disso, a cooperação interdepartamental e o desenvolvimento de planos nacionais de segurança rodoviária;
- Considera a inclusão da segurança rodoviária como um elemento integrante do planeamento da utilização dos solos, da conceção das ruas, dos sistemas de transporte e da governança, tendo em conta as necessidades dos utentes vulneráveis das vias nas zonas urbanas e rurais, nomeadamente através da promoção de uma abordagem de sistema seguro;
- Reforçar os cuidados pré-hospitalares, incluindo os serviços de saúde de emergência e a resposta imediata pós-acidente, diretrizes hospitalares e ambulatórias para os cuidados de trauma e serviços de reabilitação, e solicita à [Organização Mundial de Saúde](#) que apoie os Estados Membros nestes esforços;
- Desenvolver políticas públicas para diminuir os acidentes rodoviários relacionados com o trabalho, com a participação de empregadores e trabalhadores, a fim de fazer cumprir as normas internacionais sobre segurança e saúde no trabalho, segurança rodoviária e condições adequadas das estradas e dos veículos, dando especial atenção à questão dos condutores profissionais, incluindo as condições de

trabalho dos condutores de veículos comerciais;

- Investir ainda mais na segurança rodoviária a todos os níveis, através da atribuição de orçamentos consignados, adequados para melhorias institucionais e infraestruturais para a segurança rodoviária, bem como através do apoio ao Fundo das Nações Unidas para a Segurança Rodoviária e outros mecanismos, tais como o Fundo Mundial para a Segurança Rodoviária do Banco Mundial, conforme o caso.

3.2 CONTEXTO POLÍTICO EUROPEU

Em 2011, no Livro Branco Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos a Comissão Europeia (CE) [21] estabeleceu, no domínio da segurança rodoviária, como meta até 2050, aproximar-se do número zero de mortes no transporte rodoviário e, para 2020, a redução para metade do número de vítimas mortais registadas em 2010.

A 20 de julho de 2010 a [Comissão Europeia](#) no documento “[Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020](#)” [22], definiu as orientações da política de segurança rodoviária da UE tendo em vista o objetivo reduzir em 50% o número de mortes na estrada europeia até 2020, face a 2010.

No âmbito destas orientações políticas, a [Comissão](#) considerava que as seguintes ações deviam ser empreendidas como caráter de prioridade:

- O estabelecimento de um quadro de cooperação estruturado e coerente que se inspire nas melhores práticas em todos os Estados-Membros, como condição necessária para implementar de forma eficaz como as orientações da política de segurança rodoviária 2011-2020;

- Uma estratégia para os ferimentos e primeiros socorros, de modo a fazer face à necessidade urgente e crescente de reduzir a número de lesões resultantes de acidentes rodoviários;
- A melhoria da segurança dos utentes vulneráveis da estrada, em particular dos motociclistas sobre os quais as estatísticas de acidentes são particularmente preocupantes.

Foram definidos 7 objetivos estratégicos:

Objetivo nº1: Melhorar a educação e formação dos utentes das estradas

Encorajar os utilizadores da estrada a conduzir com mais segurança através da criação de uma estratégia europeia de educação e formação em segurança rodoviária.

Objetivo nº2: Aumentar a fiscalização da legislação rodoviária

A fiscalização continua a ser um fator chave para criar as condições para uma redução considerável do número de mortos e feridos, especialmente quando é aplicada intensivamente e amplamente divulgada, pelo que se encoraja os Estados Membros e estabelecer planos nacionais de fiscalização com objetivos.

Objetivo nº3: Infraestruturas rodoviárias mais seguras

Encorajar os países da UE a aplicar os regulamentos de segurança para as estradas principais e túneis a todas as estradas, incluindo as rurais.

Objetivo nº4: Veículos mais seguros

Reconhecimento de inspeções técnicas em todos os países da UE: apresentar propostas com vista à harmonização progressiva e ao reforço dos controlos técnicos e das inspeções técnicas na estrada.



Avaliar melhor o impacto e os benefícios dos sistemas cooperativos para identificar as aplicações mais benéficas e recomendar as medidas relevantes para a sua implantação sincronizada.

Objetivo nº 5: Promover a utilização das novas tecnologias para incremento da segurança rodoviária

Avaliar a viabilidade do reequipamento de veículos comerciais e automóveis particulares com [Sistemas Avançados de Assistência ao Condutor](#) (ADAS) e acelerar a implantação do [e-Call](#) e examinar a sua aplicação a outros veículos.

Objetivo nº 6: Melhorar a assistência e apoio à vítima

Em colaboração com os Estados-Membros e outros intervenientes envolvidos na segurança rodoviária, a [Comissão](#) propõe o estabelecimento de uma estratégia global de ação no que respeita às lesões rodoviárias e primeiros socorros.

Objetivo nº 7: Proteção dos utilizadores vulneráveis

Tornar os utilizadores vulneráveis das estradas - especialmente os motociclistas - mais seguros, melhorando a comunicação entre as autoridades e os utilizadores das estradas, e introduzindo inspeções periódicas de motociclos, ciclomotores, etc.

Outras das ações em destaque neste documento foram as melhorias dos instrumentos de recolha e análise de acidentes, como meio para melhorar o acompanhamento dos progressos em matéria de segurança rodoviária nos países da UE e fornecer dados precisos para o desenvolvimento de novas medidas de segurança rodoviária.

Em abril de 2018, foi apresentado pela [Comissão Europeia](#), o documento base para o

desenvolvimento das Estratégias Europeias de Segurança Rodoviária "[Preparatory work for the EU road safety strategy 2020- 2030](#)"[23] para o qual tinham sido estabelecidos 3 objetivos:

- Avaliar os resultados da política de segurança rodoviária até 2017, com base na avaliação intercalar realizada em 2015;
- Analisar as mudanças atuais e futuras na mobilidade e as suas consequências e desafios relacionados com segurança rodoviária;
- Contribuir para preparação do quadro europeu de segurança rodoviária para 2020-2030.

Esse trabalho preparatório contempla:

- um exame sistemático e de alto nível da atividade da União Europeia no que se refere às boas práticas de gestão da segurança rodoviária, às dimensões dos resultados, às intervenções e à gestão institucional no âmbito do quadro das orientações políticas;
- uma avaliação prospetiva baseada numa análise das tendências sociais e dos sistemas de mobilidade emergentes;
- maior ambição na obtenção de melhores resultados ao nível da segurança rodoviária;
- uma crescente adoção da abordagem de Sistema Seguro a nível internacional;
- um reforço no âmbito do envolvimento institucional e oportunidades de alinhamento com outros objetivos sociais;
- propostas para uma estratégia 2020-2030 rumo ao Zero, em torno de um novo quadro de desempenho da segurança rodoviária e de mecanismos de execução melhorados.

Um dos sinais da ambição e do compromisso que a Visão Zero assume na Europa foi a nomeação, em 2018, de um Coordenador Europeu para a Segurança Rodoviária, Matthew Baldwin, com a missão de coordenar os esforços de todos os Estados-Membros.

No pacote “[Europe on the move Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean](#)” [24], em maio de 2018, a [Comissão Europeia](#) declara o primado da segurança ao afirmar: “A Segurança é fundamental em qualquer sistema de transporte; deve ser sempre a primeira prioridade”. O objetivo a longo prazo da UE continuará a ser aproximar-se o mais possível de zero vítimas mortais no transporte rodoviário até 2050 (“Visão Zero”). O mesmo deverá ser alcançado no caso dos feridos graves. A UE perseguirá também novos objetivos intermédios para reduzir o número de mortes na estrada em 50% entre 2020 e 2030, bem como para reduzir o número de feridos graves em 50% no mesmo período (utilizando a nova definição comum de feridos graves acordada com todos os Estados Membros-MAIS $\geq$ 3)⁷.

Para alcançar esses objetivos, a Comissão Europeia propôs um quadro comum para a segurança rodoviária no período de 2021 a 2030, através da implementação da abordagem do Sistema Seguro, recomendada em termos globais pela [OMS](#) e que está a ser adotado incrementalmente nos Estados Membros, nas Regiões e nos Municípios. Para esse efeito, é necessário o estabelecimento de objetivos claros, o acompanhamento do progresso com a ajuda de um conjunto de indicadores-chave de desempenho diretamente ligados à prevenção

de mortes e ferimentos graves para todos os utentes da estrada, e exige uma ação coordenada de todos os sectores e para todos os utentes da estrada sob uma estrutura de governação reforçada, conforme é afirmado no referido Anexo 1.

Em 2019, no documento “[EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards «Vision Zero»](#)” [25] foi materializado o plano de ação que dá continuidade à estratégia de segurança rodoviária europeia e recomenda:

- reforço estratégico da “Visão Zero” no espaço europeu;
- aplicação e desenvolvimento do Sistema Seguro;
- promoção da cooperação interinstitucional e incentivo à participação em grupos de trabalho relacionados com a temática;
- aplicação de 8 indicadores de desempenho para medir a segurança dos Estados membros.

Como a abordagem do Sistema Seguro requer um conhecimento profundo e claro dos diversos fatores que influenciam o desempenho global de segurança, a [Comissão](#) elaborou, em estreita cooperação com peritos dos Estados-Membros, um primeiro conjunto de indicadores-chave de desempenho previstos que será completado e aperfeiçoado ao longo do tempo.

⁷ MAIS $\geq$ 3 - Maximum Abbreviated Injury Scale



Os 8 indicadores de desempenho definidos que constam desse documento são os seguintes:

INDICADOR		DEFINIÇÃO
	Velocidade	Percentagem de veículos que circulam dentro do limite de velocidade
	Cinto de segurança	Percentagem de ocupantes do veículo que utilizam o cinto de segurança ou o sistema de retenção para crianças corretamente
	Equipamento de proteção	Percentagem de condutores de veículos a motor de duas rodas e de ciclistas que utilizam capacete de proteção
	Álcool	Percentagem de condutores que conduzem respeitando o limite legal da taxa de alcoolemia permitida no sangue
	Distração	Percentagem de condutores que não utilizam um dispositivo portátil
	Segurança dos veículos	Percentagem de automóveis novos de passageiros com uma classificação de segurança Euro-NCAP equivalente ou superior a um limiar predefinido*
	Infraestruturas	Percentagem de distância percorrida em estradas com uma classificação de segurança superior a um limiar acordado*
	Assistência pós-colisão	Tempo decorrido, expresso em minutos e segundos, entre a chamada de emergência, na sequência de um acidente de que resultaram lesões corporais, e a chegada ao local do acidente dos serviços de emergência.

* Estão previstas definições complementares para este ICD⁸.

Figura 2: Indicadores de Desempenho da UE

Fonte: [Quadro político de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030 – Próximas etapas para a «Visão Zero»](#)

Importa ainda referir, pela sua importância na mobilidade e consequentemente na segurança, o “*Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*”[26] publicado em dezembro de 2020 pela Comissão Europeia, com 10 áreas de bandeira e com um plano de ação para os próximos anos. Os cenários subjacentes a esta estratégia, comuns aos que apoiam o plano de metas

climáticas para 2030, demonstram que, com o nível certo de ambição, a combinação de medidas políticas nela estabelecidas pode proporcionar uma redução de 90% das emissões do sector dos transportes até 2050. Uma das áreas é tornar conectada e autónoma uma realidade, e outra é usar a inovação, os dados e a inteligência artificial para tornar a mobilidade mais inteligente e mais segura.

⁸ Indicador-Chave de Desempenho

3.3 CONTEXTO POLÍTICO NACIONAL

O primeiro Plano Rodoviário Nacional (PRN), cujo âmbito se restringia a Portugal continental, surgiu em 1945 com a publicação do [Decreto-Lei n.º 34593](#), de 11 de maio, visando suprir as deficiências da rede de estradas existentes, fixando novas características técnicas e hierarquizando a rede rodoviária.

Quarenta anos depois, em 1985, em vésperas da entrada de Portugal na UE, e com o mesmo âmbito territorial, foi publicado um novo PRN ([Decreto-Lei n.º 380/85](#), de 26 de setembro) para dar resposta quer à grande expansão e desenvolvimento tecnológico do automóvel, quer às novas metodologias de desenvolvimento, com base em previsões de tráfego, que se haviam generalizado nos anos sessenta, e eram fruto de uma melhoria das condições económicas. Este Plano introduziu a classificação de Itinerários Principais (IP) e Itinerários Complementares (IC) e determinou que todas as sedes de concelhos estariam ligadas por Estradas Nacionais (EN).

A última [revisão do PRN](#) – PRN 2000 - ocorreu em 1998 [27] e teve como objetivo dar resposta ao desenvolvimento socioeconómico verificado após a adesão de Portugal à União Europeia, e incluiu a Rede Nacional de Autoestradas (RNA), com cerca de 3.000 km, introduzindo disposições especiais no sentido de promover a segurança, como as auditorias de segurança rodoviária e a elaboração anual de planos de segurança rodoviária.

A primeira [Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária](#) surgiu em 2003 após o PRN 2000. No entanto, o combate sistematizado à insegurança rodoviária, através de políticas públicas em Portugal, teve início em 1998.

Neste percurso, foram desenvolvidos quatro modelos de programa:

- O Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER), com carácter anual de 1998 a 2000;
- O Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) [28], de 2003 a 2010;
- A [Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária](#) (ENSR) [12], prevista para os anos de 2008 a 2015, objeto de uma [Revisão Intercalar em 2013-2015](#) [13], e cuja implementação se prolongou pelo ano de 2016;
- O [Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2020](#) (PENSE 2020), aprovado pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017](#), de 19 de junho [15].

Em junho de 2018, foi elaborado pela [ANSR](#), o [Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos](#) (PPPCA) [28], de modo a combater os valores muito elevados que se registam em Portugal quanto à sinistralidade com peões. O desenvolvimento do Programa trouxe à evidência a necessidade do reforço do envolvimento das autarquias neste combate, considerando as suas atribuições e competências e o facto dos atropelamentos serem um fenómeno de carácter eminentemente urbano, em vias cuja gestão é dos municípios.

O [XXII Governo Constitucional](#) definiu quatro Desafios Estratégicos (DE) para o ciclo legislativo 2019-2023: alterações climáticas, demografia, desigualdades e sociedade digital, criatividade e inovação. No contexto do DE1 - alterações climáticas, o Governo deu ênfase às exigências do processo de transição energética, em especial nos modelos de circulação e mobilidade urbanas.



Assim, no sentido de promover a mobilidade sustentável pretende-se:

- descarbonizar o setor dos transportes;
- promover o transporte público urbano;
- facilitar a transição para a mobilidade elétrica;
- fomentar a mobilidade suave e os modos ativos de transporte.

Neste sentido, a 2 de agosto de 2019, o Governo aprovou a [Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030](#) (ENMAC 2020-2030) [29], que pretende tornar Portugal num país «orgulhosamente ativo», onde pedalar é uma atividade segura e amplamente praticada, constituindo uma opção de mobilidade acessível, atrativa e maximizando os benefícios para a saúde, economia, emprego, ambiente e cidadania [30].

No âmbito da segurança interna nacional, o Governo assume a segurança rodoviária como desígnio nacional, propondo-se a:

- concluir o [PENSE 2020](#) e aprovar o Plano Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, baseado no Sistema Seguro (SS), em alinhamento com as políticas europeias e mundiais de segurança rodoviária;
- desenvolver em estreita articulação com as autarquias locais, planos e intervenções de mobilidade e segurança nas infraestruturas rodoviárias, integrando e compatibilizando os vários meios de transporte e utilizadores;
- reforçar a fiscalização das condições de segurança das infraestruturas e das infrações por velocidade, através da expansão da [Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade](#);
- desenvolver iniciativas para aumentar a eficiência no setor, nomeadamente no levantamento de ocorrências dos acidentes rodoviários, no processo contraordenacional e na revisão do enquadramento jurídico do [Código da Estrada](#) (CE).

4/ ANÁLISE E BALANÇO DO PENSE 2020

4.1 ENQUADRAMENTO

A elaboração do [PENSE 2020](#) contou com a participação de diversos serviços da administração pública, central e local, bem como de organizações não governamentais da área da segurança rodoviária, e foi objeto de avaliação prospetiva por parte de instituições de ensino superior de reconhecido mérito e competência nestas áreas.

O [PENSE 2020](#), na primeira parte, apresenta o diagnóstico do estado da segurança rodoviária em Portugal e estabelece a visão para 2020, cujo objetivo seria **“alcançar um sistema humanizado de transporte rodoviário, através de uma melhoria contínua e sustentada do desempenho deste sistema”**. É desejável que seja alcançado, no longo prazo, o resultado, hoje ainda utópico, de zero mortos e zero feridos graves, reconhecendo-se assim, como imperativo ético, que *«ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal»*.

Na segunda parte, estabelece as orientações gerais para o desenvolvimento da política de segurança rodoviária, que resultam da identificação dos objetivos estratégicos (ver a [Figura 3](#)), das metas específicas e dos respetivos indicadores; da definição dos objetivos operacionais e dos seus indicadores de desempenho; da determinação da metodologia,

das regras e dos critérios a respeitar na elaboração dos programas setoriais.

O objetivo de ir além da média europeia, mesmo tendo sido considerada uma meta longínqua, medida pelo indicador «Mortos/Milhão de habitantes», esteve presente em toda a elaboração e execução deste programa de políticas públicas de segurança rodoviária, razão pela qual Portugal estabeleceu o [PENSE 2020](#) como elemento agregador de uma vontade coletiva, materializando as seguintes ambições:

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

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

Por último, a terceira parte do [PENSE 2020](#) contempla o Plano de Ação, onde se definiram 34 ações e 107 medidas, associadas aos 5 Objetivos Estratégicos e aos 13 Objetivos Operacionais. A responsabilidade da execução das 107 medidas, coordenadas pela [ANSR](#), estava distribuída por 19 entidades distribuídas por 8 Ministérios, para além de cerca de 3 dezenas de entidades envolvidas na concretização das medidas.



Figura 3: Objetivos Estratégicos do [PENSE 2020](#)

Todas as medidas foram integradas no Plano de Ação 2016 – 2020, procurando responder às metas ambiciosas, mas exequíveis, definidas no [PENSE 2020](#) que, de acordo com a evolução da sinistralidade rodoviária no país, propôs-se:

- Em relação ao número de mortos – 41 mortos/milhão de habitantes, uma redução de 56% face à mortalidade registada em 2010;
- Em relação aos feridos graves – 178 feridos graves (MAIS≥3)/milhão de habitantes.

Para uma eficaz implementação e execução de instrumentos de gestão de políticas públicas de segurança rodoviária, o [PENSE 2020](#) para além de prever o acompanhamento da Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR) e do Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (CNSR), ambos com a missão de acompanhar a execução do [PENSE 2020](#) e assegurar o seu cumprimento efetivo e atempado, constituiu o Conselho Científico de

Monitorização (CCM) com a missão de avaliar, de forma permanente, o cumprimento dos programas de ação sectoriais, propondo, quando necessário, medidas corretivas e processos ou planos de melhoria contínua, através da elaboração de relatórios anuais.

Este acompanhamento, garantido pelo Conselho Científico de Monitorização (CCM), é constituído por quatro instituições de ensino superior:

- a [Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra](#) (FCTUC);
- o [Instituto de Direito e Segurança](#) (IDeS);
- o [Instituto de Engenharia Mecânica do Instituto Superior Técnico](#) (IDMEC - IST);
- a [Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto](#) (FPCEUP).

Em seguida são apresentadas as principais conclusões dos relatórios mais recentes,

relativos ao segundo ano de vigência do [PENSE 2020](#) (junho de 2019).

Os relatórios relativos ao último ano e meio de vigência, de julho de 2019 a dezembro de 2020 serão entregues em janeiro de 2021, e serão alvo de análise separada

4.2 UNIVERSIDADE DE COIMBRA

A [Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra \(FCTUC\)](#) elaborou o segundo relatório anual de análise e avaliação do cumprimento das medidas A1.1 a A2.10 e A19.78 a A25.93, num total de **26 medidas**, do Plano de Ação do [PENSE 2020](#), com dados referentes ao período de julho de 2018 a junho de 2019.

A monitorização das 26 medidas teve como suporte informativo 26 “Fichas de definição, desenvolvimento e monitorização” do Plano de Ação do [PENSE 2020](#), disponibilizadas pela [ANSR](#).

A responsabilidade por essas 26 medidas foi assim distribuída: 10 [ANSR](#), 6 [IMT](#), 5 [IP, SA](#), 2 [DGS](#)⁹, 2 Municípios, 1 [GNR/PSP](#), 1 [INEM](#)¹⁰ e 1 [ASF](#)¹¹;

O relatório analisa, cada uma das 26 medidas fazendo a descrição do Objetivo Operacional onde está incluída cada Medida. Para cada uma é feita a respetiva descrição, apresentada a informação obtida a partir de cada uma das fichas, e, finalmente, indicada uma

recomendação específica tendo em vista a conclusão da medida no prazo definido.

As sínteses relativas ao desenvolvimento de cada Objetivo Operacional foram também apresentadas, destacando-se o nível baixo a moderado do grau de execução da maioria das medidas. Foi identificado um conjunto alargado de medidas que se situam na linha vermelha (e que por vezes a ultrapassam), que garante a sua execução com êxito dentro do prazo temporal do [PENSE 2020](#). O relatório alerta para o facto de ser espetável que, na sua maioria, os objetivos pré-definidos sejam atingidos apenas a título parcial, o que sublinha a relevância em definir um *follow-up*, alargando a execução de algumas medidas para além do prazo do [PENSE 2020](#).

Em síntese o relatório apresenta os seguintes comentários / recomendações:

- As **metodologias de abordagem**, em geral, não são apresentadas o que dificulta a avaliação da sua adequação por parte da CCM;
- Os objetivos e resultados esperados são, em geral, definidos de forma clara e adequada. Contudo, **não são explicitamente identificados indicadores de desempenho** que potenciem, após a concretização das medidas, avaliar e quantificar o seu impacto e grau de eficácia;
- A planificação dos trabalhos é, em geral, adequada à concretização das medidas, embora nem sempre apresentada de forma detalhada. Apesar disso, na maior parte dos casos, **não são definidos os resultados**

⁹ [DGS](#) - Direção Geral de Saúde

¹⁰ [INEM](#) - Instituto Nacional e Emergência Médica

¹¹ [ASF](#) - Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões



previsíveis quantificados, nem os milestones¹² esperados;

- A interdependência entre algumas das medidas propostas reflete-se numa derrapagem acumulada pondo em causa, de forma irreversível, a execução de um conjunto alargado de ações, cuja concretização depende da conclusão prévia de outras. Pelos seus efeitos nefastos em cascata, **são particularmente preocupantes os atrasos registados nas medidas 20.80 e 22.84 e 24.89.** Para esses casos, para além de ser prioritário garantir a execução dessas medidas, é ainda francamente recomendado o **desenvolvimento de planos de contingência alternativos** para a execução das medidas que deles dependem, de forma a mitigar os impactos negativos resultantes dos atrasos;
- A eficácia global de qualquer metodologia de classificação de elementos rodoviários, quanto ao nível de segurança oferecidos, só poderá ser devidamente **avaliada se acompanhada de pilotos de intervenção.** Mesmo que extravase o período do [PENSE 2020](#), considera-se que este instrumento deverá potenciar desde já a identificação/ /conceção de soluções e concretização de medidas corretivas;
- Finalmente, as várias medidas deverão ser acompanhadas de um **esforço adicional para disseminação** dos resultados obtidos e ferramentas e metodologias desenvolvidas. Esta questão assume particular relevância nas medidas associadas à **elaboração/ /republicação de normas e disposições técnicas**, mas também nas medidas que

envolvam a construção/estudo de trechos piloto.

4.3 INSTITUTO DE DIREITO E SEGURANÇA

O [Instituto Direito e Segurança \(IDeS\)](#), elaborou o segundo relatório anual de análise e avaliação do cumprimento das medidas A3.11 a A5.21 e A30.99 a A34.107, num total de **20 medidas**, do Plano de Ação do [PENSE 2020](#), com dados referentes ao período de julho de 2018 a junho de 2019. Este documento sucede a um primeiro relatório referente ao período de julho de 2017 a junho de 2018, entregue à [ANSR](#) em 30 de dezembro de 2018.

A responsabilidade por essas **22 medidas** foi assim distribuída: 8 [ANSR](#), 3 [INEM](#), 1 [ACT](#)¹³; 2 [ANEPC](#)¹⁴, 2 [GNR/PSP](#), 2 [IMT](#), 1 [ASF](#), 1 [CNSR](#)¹⁵/[SEAI](#)¹⁶, 1 [PGR](#)¹⁷; e 1 n.d.

A monitorização das **20 medidas** teve como suporte informativo **17** “Fichas de definição, desenvolvimento e monitorização” do Plano de Ação do [PENSE 2020](#), disponibilizadas pela [ANSR](#). Relativamente a **3 das 20 medidas** (A34.105; A34.106; A34.107) não foram disponibilizadas as fichas correspondentes.

O autor alerta para o preenchimento incompleto das fichas, a **não existência de indicadores** claramente e objetivamente definidos, bem como alguma resistência por parte de entidades em fornecer informação clara sobre a execução

¹² *Milestone* ou marco é um “ponto ou evento significativo no projeto, programa ou portfólio. Também podem ser conhecidos como ponto de controlo ou ponto de verificação.

¹³ [ACT](#) - Autoridade para as condições do Trabalho

¹⁴ [ANEPC](#) - Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil

¹⁵ [CNSR](#) - Conselho Nacional de Segurança Rodoviária

¹⁶ [SEAI](#) - Secretaria de Estado da Administração Interna

¹⁷ [PGR](#) - Procuradoria Geral da República

das ações e medidas, o que compromete o processo de monitorização.

O relatório destaca o facto de três das medidas (34.105, 34.106 e 34.107) não terem registado qualquer ação tendente à sua concretização, revelando serem apenas de meros enunciados de intenções inseridas no [PENSE 2020](#), que não mereceram qualquer acompanhamento das entidades envolvidas.

É também sublinhado o **elevado grau de não concretização** das ações previstas, o que se traduz num resultado de execução das medidas bastante abaixo do previsto.

O relatório analisa, ao longo de 23 páginas, cada uma das 20 medidas, sendo feita a sua descrição, apresentada a informação obtida a partir de cada uma das fichas, e, finalmente, apresentada uma **recomendação específica** tendo em vista a conclusão da medida no prazo definido.

Em síntese, destaca-se a falta de um **modelo de recolha e tratamento de informação** com origem nas diversas entidades envolvidas, pelo que deverá ser criada uma ferramenta ágil e segura que permita a partilha de informação, viabilizando um sistema de responsabilização integrada.

Após a análise global dos resultados alcançados, e calculadas as taxas de realização das medidas, conclui-se que o **resultado de execução final** das mesmas, no período, é de **40%**.

As conclusões do relatório apontam para uma evolução **muito insuficiente** face ao ano anterior, mantendo-se os constrangimentos à concretização das medidas avaliadas.

O atraso identificado **aumenta a pressão sobre o último período** do plano, fazendo antever a impossibilidade de concretização de algumas medidas.

É referida a necessidade de se proceder a uma reflexão em torno do modelo de coordenação do Plano de Ação adotado, dada a manifesta **falta de mecanismos de comunicação** entre a [ANSR](#) e as diversas entidades envolvidas.

Algumas entidades **evidenciam bloqueios** relativamente à sua responsabilidade na execução de medidas, agravados pela instabilidade decorrente da mudança de lideranças em alguns organismos, bem como pela falta de competências legais da [ANSR](#) para exercer sobre os mesmos o poder de autoridade gestora do plano.

Falta também uma **adequada dotação financeira** nos orçamentos das entidades intervenientes para financiamento das medidas, o que inviabilizou o cumprimento do calendário previsto para execução das ações.

O relatório apresenta as seguintes recomendações:

- o último ano de vigência do [PENSE 2020](#), cada entidade envolvida deverá elaborar um relatório de síntese da execução das medidas da sua responsabilidade, referente ao período de execução do Plano e deverá enviá-lo à [ANSR](#), até 30 de junho de 2020, para o necessário suporte à elaboração do último documento de “Análise e Avaliação do Cumprimento das Medidas” da responsabilidade do [IDeS](#).
- o relatório final recomendado anteriormente, deve focar-se nos seguintes domínios:
 - Análise das ações implementadas, face às metas e resultados esperados;
 - Análise dos constrangimentos verificados;
 - Análise da sustentabilidade orçamental das medidas.



- no decorrer do primeiro trimestre de 2020, deve ser convocada uma reunião do Conselho Nacional de Segurança Rodoviária, com a participação do CCM, para avaliação global dos dois primeiros períodos de vigência do Plano de Ação do [PENSE 2020](#), enquanto metodologia de aprendizagem para a elaboração do Plano de Segurança Rodoviária 2021-2030;
- deve ser feita a efetiva avaliação da aplicação do sistema “carta por pontos”, quanto aos seus impactos na alteração de comportamentos de risco por parte dos condutores.
- a criação no Ministério Público de uma unidade especializada na investigação de crimes rodoviários.
- que a [ANSR](#) seja dotada de estruturas e processos que permitam uma maior proximidade com as demais entidades envolvidas na concretização do Plano de Ação, reforçando deste modo a coordenação e acompanhamento da execução das medidas constantes nos objetivos operacionais e estratégicos do [PENSE 2020](#).

O [IDeS](#), como elemento integrante do CCM, sugere que o processo de Monitorização de Medidas do [PENSE 2020](#) seja repensado no futuro, no sentido de se criarem condições para que a avaliação seja sinónimo de uma verdadeira construção de mudança, assente na participação e num processo comum de aprendizagem a todos os implicados.

O [IDeS](#) considera ainda que a gravidade da sinistralidade rodoviária que se regista em Portugal exige mais rigor técnico e científico, na modelação das políticas públicas adotadas e no acompanhamento e monitorização dos seus resultados, devendo cumprir o Plano quanto a:

- Execução de ações planeadas;

- Calendário de execução;
- Recursos humanos, materiais e financeiros alocados;
- Resultados esperados, através da medição periódica e sistemática de uma bateria de indicadores selecionados.

4.4 INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO

O [Instituto de Engenharia Mecânica \(IDMEC – IST\)](#), elaborou o segundo relatório anual de análise e avaliação do cumprimento das medidas A6.22, A6.23, A26.94 a A29.98, num total de **7 medidas**, do Plano de Ação do [PENSE 2020](#), com dados referentes ao período de junho de 2018 a junho de 2019. Este documento sucede a um primeiro relatório referente ao período de julho de 2017 a junho de 2018, entregue à [ANSR](#) em 31 de dezembro de 2018.

A monitorização das **7 medidas** teve como suporte informativo seis “Fichas de definição, desenvolvimento e monitorização” do Plano de Ação do [PENSE 2020](#), disponibilizadas pela [ANSR](#). Relativamente a uma das sete medidas (A6.22) não foi disponibilizada a ficha correspondente. Para as restantes medidas foram apresentadas as respetivas fichas com o preenchimento das grelhas de avaliação.

A responsabilidade por essas 7 medidas foi assim distribuída: 4 [ANSR](#), 1 CNSR/[SEAI](#) e 2 [IMT](#).

O relatório analisa cada uma das 7 medidas, sendo feita a sua descrição, apresentada a informação obtida a partir de cada uma das fichas, e, finalmente, apresentada uma recomendação específica, tendo em vista a conclusão da medida no prazo definido.

Em síntese, este relatório conclui que, globalmente, as medidas analisadas requerem um **esforço em 2020** para que possam dar um

contributo importante para a melhoria da segurança rodoviária. Na esmagadora maioria das medidas, à semelhança de 2018, não existem *outputs* o que nalguns casos é preocupante. Noutras, é proposto o seu encerramento.

Recomenda que, em 2020, para os trabalhos nas medidas implementadas, e nas medidas em que foram encontradas dificuldades, devem ser procuradas **novas abordagens**.

O relatório destaca que parte da redução da sinistralidade verificada a nível europeu e nacional nas últimas décadas se ficou a dever à melhoria da segurança dos veículos automóveis. O conjunto de medidas agora analisado, maioritariamente relacionadas com os veículos, requer algum trabalho de definição, com vista à sua implementação.

4.5 UNIVERSIDADE DO PORTO

A [Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto \(FPCEUP\)](#), elaborou o segundo relatório anual de análise e avaliação das 12 ações previstas em sede do Objetivo Estratégico 2 - Utilizadores mais seguros, bem como das **54 medidas** do Plano de Ação do [PENSE 2020](#), com dados referentes ao período de junho de 2018 a junho de 2019. Este documento sucede a um primeiro relatório referente ao período de junho de 2017 a junho de 2018, entregue à [ANSR](#) em janeiro 2019.

A monitorização das 54 medidas teve como suporte informativo 50 “Fichas de definição, desenvolvimento e monitorização” do Plano de Ação do [PENSE 2020](#), disponibilizadas pela [ANSR](#). Relativamente a 4 medidas (A9.34, A11.41, A14.64 e A14.65) não foi disponibilizada a ficha correspondente. Para as restantes medidas foram apresentadas as respetivas fichas com o preenchimento das grelhas de avaliação.

O relatório analisa cada uma das 54 medidas, sendo feita a sua descrição, apresentada a informação obtida a partir de cada uma das fichas, e, finalmente, apresentada uma **recomendação específica**, tendo em vista a conclusão da medida no prazo definido.

A responsabilidade por essas 56 medidas foi assim distribuída: 22 [ANSR](#), 11 [GNR/PSP](#), 5 [IMT](#), 4 [DGE](#), 2 Municípios, 2 [ACT](#), 1 [DGADR](#); 1 [DGAL](#), 1 [DGS](#); 1 [INEM](#), 1 [INMLCF](#), 1 [IP, SA](#), 1 [ME](#); 1 [MIH](#), 1 [SICAD](#) e 1 [ANEPC](#).

O Relatório de Acompanhamento das medidas do Objetivo Estratégico 2 apresenta uma apreciação global e recomendações para o conjunto de medidas que ficaram a cargo de cada entidade que ficou responsável por uma ou um conjunto de medidas.

As conclusões deste relatório são as seguintes:

“Em suma, não obstante as limitações acima descritas, a expectativa de que os objetivos das medidas em apreciação sejam alcançados é genericamente favorável, mesmo que os seus impactos só venham a revelar-se a medio/longo prazo. Importa, ainda assim, destacar que algumas das medidas não se iniciaram (em alguns casos por razões desconhecidas), outras estão afetadas por maiores ou menores atrasos, pelo que urge atender aos constrangimentos que parecem estar a afetar uma proporção considerável das medidas deste Objetivo Estratégico do PENSE 2020 e desencadear planos de contingência a tempo útil de garantir a concretização daquelas que se considerem mais relevantes. De entre esses constrangimentos, merecem especial destaque os de ordem financeira, bem como os que se referem a escassez de recursos humanos. Ainda no âmbito dos constrangimentos aos planos de trabalhos, também merece realce a interdependência verificada entre sete das



medidas do Objetivo Estratégico e as medidas da Ação 18, as quais foram adiadas. Por conseguinte, a prossecução bem-sucedida do Objetivo Estratégico está, pelo menos em parte não negligenciável, pendente da capacidade que for encontrada para superar os condicionamentos financeiros e de recursos humanos a que se aludiu, bem como para concluir as medidas da Ação 18 por forma a evitar estrangulamentos em outras ações que podem revelar-se de difícil reparação”.

4.6 RELATÓRIOS DO CCM E PONTOS A TER EM CONSIDERAÇÃO NA VISÃO ZERO 2030

Em suma, e com respeito ao processo de execução da monitorização do [PENSE 2020](#), realçando as melhorias para a Visão Zero 2030, destaca-se que:

- Devem ser explicitamente identificados os **indicadores de desempenho** para os objetivos estratégicos e operacionais, bem como para as medidas e ações, de modo a que após a sua concretização seja possível avaliar e quantificar o seu impacto e grau de eficácia;
- Devem ser explicitadas as **metodologias de execução das medidas**, bem como a **avaliação e monitorização** dos objetivos e das medidas;
- As entidades responsáveis pelas medidas devem criar uma Base de Dados permanentemente atualizada, para registo da **informação necessária ao cálculo dos indicadores** a utilizar na avaliação das medidas e ações, que permita a partilha de informação, viabilizando um sistema de responsabilização integrada;
- Devem ser previamente definidos os **resultados esperados** e a sua contribuição para os objetivos;

- Deve ser definido o **calendário de execução** de cada ação bem como uma **estimativa orçamental**;
- Devem ser garantidos, para cada entidade com responsabilidade de execução das medidas, os recursos **financeiros e humanos adequados**;
- Devem ser previstos **planos de contingência**;
- Deve ser prevista a implementação de **pilotos de intervenção**, de modo a potenciar a identificação/conceção de soluções e concretização de medidas corretivas;
- As várias medidas devem ser acompanhadas de um **esforço adicional para disseminação** dos resultados obtidos e das ferramentas e metodologias desenvolvidas. Esta questão assume particular relevância nas medidas associadas à **elaboração/ republicação de normas e disposições técnicas**, mas também nas medidas que envolvam a construção/estudo de trechos piloto;
- Deve ser repensado o enquadramento da tutela [ANSR](#), de modo a garantir **transversalidade e relevância política** ao combate à sinistralidade rodoviária;
- Deve ser assegurado que a [ANSR](#) seja dotada de estruturas e processos que permitam uma **maior proximidade** com as demais entidades, reforçando a liderança e a coordenação e acompanhamento da execução das medidas pelas várias entidades.

No – PENSE 2020 apresenta-se uma Tabela Resumo com as 107 medidas do [PENSE 2020](#) com as respetivas taxas reais de execução até junho de 2020, tendo-se atingido os 75%. Prevê-se que a **taxa real de execução no final de 2020 seja superior a 80%**.

4.7 CUMPRIMENTO DAS METAS ESTABELECIDAS

Pela leitura dos gráficos seguintes é possível concluir que, apesar das melhorias ao nível da redução da sinistralidade rodoviária, quer a

Europa quer Portugal estão abaixo das metas definidas para 2020.

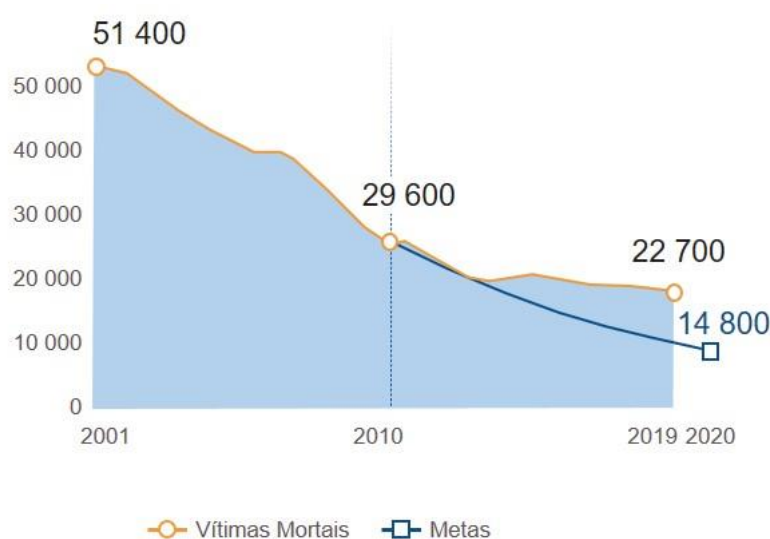


Figura 4: Número Anual de Vítimas Mortais em Acidentes Rodoviários na UE, desde 2001

Fonte: [Road Safety. Key Figures 2020](#)

Embora o progresso da UE nas últimas duas décadas tenha sido notável, o número de vítimas mortais por milhão de habitantes diminuiu 46% (de 117 para 67¹⁸) entre 2000 e 2010, e em mais 22% (de 67 para 52) entre 2010 e 2018, pelo que nos últimos anos a taxa de redução tem abrandado. Após alguns anos de estagnação, 2016 foi marcado com um decréscimo de 2% no número de mortes na estrada, e em 2017 e 2018 repetiu-se o mesmo padrão.

Os valores preliminares para 2019 apontam para uma redução da mesma ordem de grandeza, pelo que é agora evidente que a UE não irá atingir o objetivo para 2020 de reduzir para metade o número de vítimas mortais em relação ao ano de base de 2010, tal como reconhecido na [Declaração de Estocolmo](#).

¹⁸ Valores para EU 27. De notar que a saída do Reino Unido tem um efeito negativo no desempenho global elevando o valor de vítimas mortais por milhão de habitantes de 63 (UE28) para 67 (UE27) em 2010 e de 49 para 52 em 2018



Figura 5: Posicionamento da Europa (UE 27) face às Metas de Redução Global de Vítimas Mortais

Fonte: [Comissão Europeia](#) [31]

A nível nacional, os esforços empreendidos desde 1990, medidos em número de vítimas mortais por comparação com o volume de circulação automóvel, tiveram resultados visíveis: em 1990 verificavam-se valores

próximos de 6,11 mortos a 24 horas por cada cem milhões de veículos*quilómetro em circulação, e em 2019 esse valor foi de 0,61, o que globalmente representa uma redução de cerca de 90%.

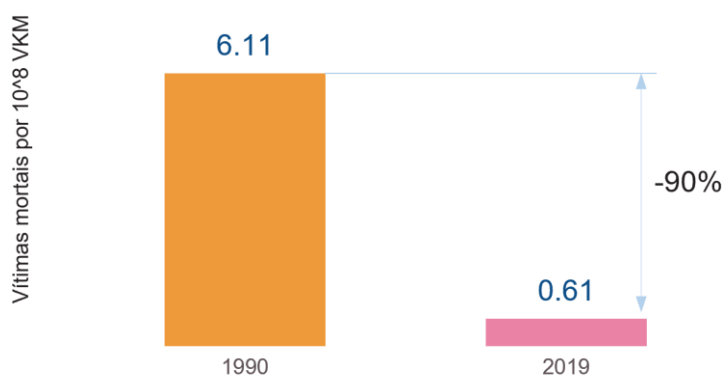


Figura 6: Vítimas Mortais por Cem Milhões de Veículos x Quilómetro em Circulação (1990 vs. 2019)

Fonte: [ANSR](#), [IP](#), [SA](#) e [APCAP](#)

É de salientar, contudo, que, tal como referido no [PENSE 2020](#), a determinação direta e rigorosa do número de «Mortos a 30 dias» foi iniciada apenas em 2010, pelo que os resultados apresentados correspondem a vítimas mortais a 24h. Na [Figura 7](#) é possível observar que, não obstante o aumento significativo do tráfego rodoviário em circulação nas estradas de Portugal Continental entre 1990 e 2019, verificou-se uma redução de 80% no número de vítimas mortais, com a circulação a duplicar no mesmo período. Esta

redução foi mais significativa até 2010 (68%), verificando-se um decréscimo menos acentuado nos anos seguintes, com a particularidade da redução da circulação em 2012 e 2013.

Esta evolução indicia que os esforços empreendidos na promoção da segurança rodoviária nas múltiplas vertentes previstas ao longo dos anos nas estratégias adotadas tem tido um retorno importante.

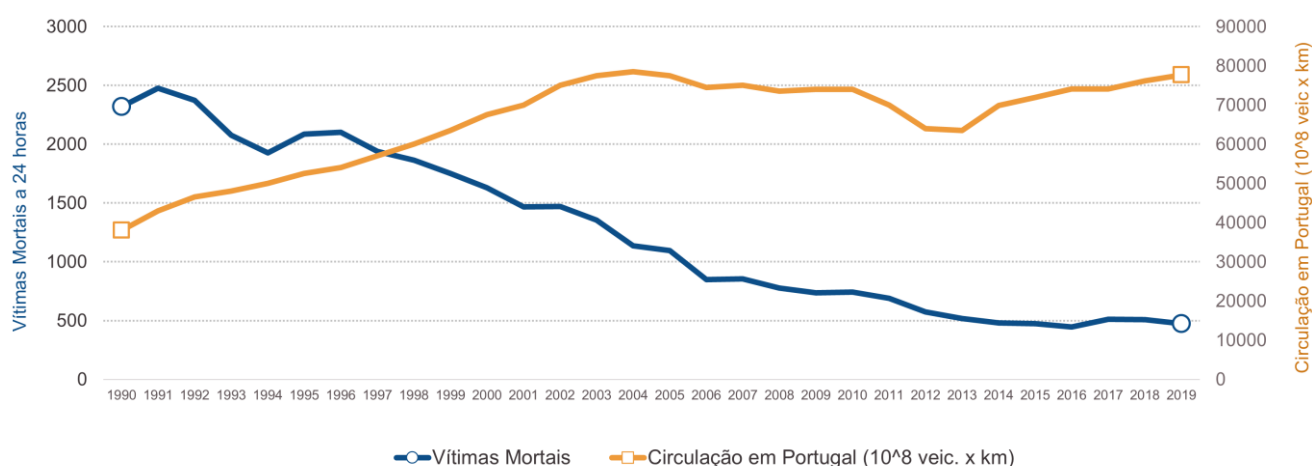


Figura 7: Evolução Anual do Número de Vítimas Mortais no Local por Cem Milhões de Veículos x Quilómetro em Circulação (1990 a 2019)

Fonte: [ANSR](#), [IP](#), [SA](#) e [APCAP](#)

Relativamente à primeira meta ambiciosa definida no [PENSE 2020](#) de 41 mortos/milhão de habitantes, representado uma redução de 56% face à mortalidade registada em 2010, verificou-se que, em 2019, o registo foi de

64 vítimas mortais/milhão de habitantes, sendo o valor atingido em 2020 ainda acima da meta definida, com uma projeção entre as 47 e as 53 vítimas mortais/milhão de habitantes.

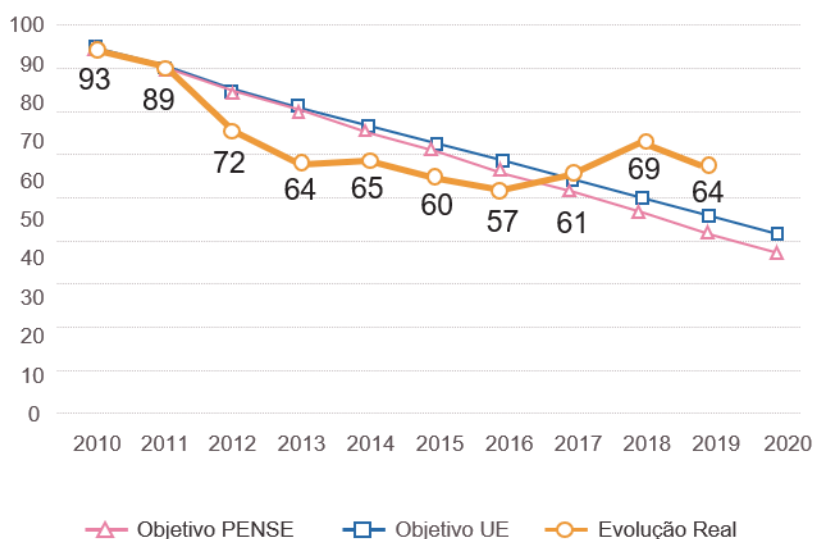


Figura 8: Situação Atual face às Metas Vítimas Mortais por Milhão de Habitantes

Fonte: [ANSR](#)

Analisando agora a segunda meta definida no [PENSE 2020](#) de 178 feridos graves (MAIS≥3)/milhão de habitantes, verificou-se, em

2019, o registo de 213 feridos graves/milhão de habitantes, estando este valor ainda acima da meta definida.

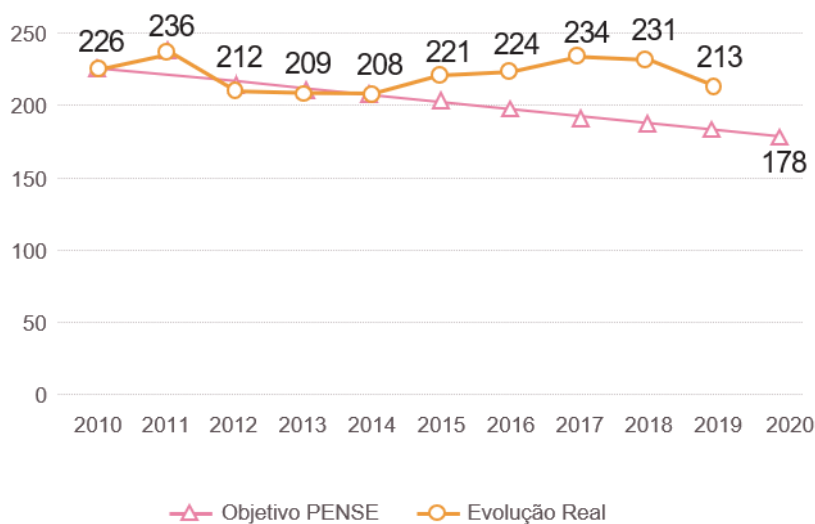


Figura 9: Situação Atual face às Metas Feridos Graves MAIS+3 por Milhão de Habitantes

Fonte: [ACSS](#)

5/ DADOS DA SINISTRALIDADE

5.1 ENQUADRAMENTO INTERNACIONAL

A sinistralidade rodoviária é um problema à escala mundial sendo considerada pela [Organização Mundial de Saúde](#) (OMS) como um assunto de saúde pública. É a primeira causa de morte nos mais jovens (dos 5 aos 29 anos), a terceira causa de morte até aos 40 anos, e a oitava para todas as idades.

Todos os anos morrem 1,35 milhões de pessoas [31], cerca de 3700 pessoas por dia, 1 pessoa a cada 24 segundos, para além de 50 milhões que ficam feridas ou incapacitadas permanentemente. Este é um preço inaceitável e desnecessário para pagar pela mobilidade.

Na Europa, de acordo com os dados preliminares publicados pela [Comissão Europeia](#) [31] estima-se que em 2019, tenham morrido 22.800 pessoas nas estradas europeias, em consequência de acidentes rodoviários, aos quais acresce mais de um milhão de pessoas que sofreram ferimentos em resultado desses acidentes, dos quais 120 mil com consequências graves. O custo para a sociedade destes acidentes rodoviários foi estimado em cerca de 280 mil milhões de euros, ou cerca de 2% do PIB da UE. Dificilmente estes números seriam aceitáveis noutros modos de transporte.

Embora a Europa continue a ser a região com melhores indicadores de segurança rodoviária, em 2019 ainda morreram 51 pessoas por cada milhão de habitantes, uma melhoria de 23% face a 2010 e de 2% face a 2018 [31]. Estes são, contudo, números inaceitáveis, e longe dos objetivos que se pretendem atingir: uma redução de 50% no número de mortes nas estradas entre 2010 e 2020.

No seu documento “[EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards «Vision Zero»](#)” [25], a União Europeia reafirma a ambição expressa no [Livro Branco](#) da política de transportes de 2011 de, no médio-longo prazo, progredir para um objetivo de zero mortes nas estradas europeias até 2050, dando também seguimento às metas acordadas em 2017 na “[Declaração de Valletta](#)” - reduzir em 50% o número de feridos graves na Europa até 2030, por comparação com 2020. Este objetivo foi reforçado em fevereiro de 2020, na [Declaração de Estocolmo](#) [19], que apela para a redução a metade das mortes e os ferimentos no trânsito até 2030 à escala mundial, com base na abordagem do Sistema Seguro sublinhando a necessidade de uma ambição continuada e de um maior compromisso político global com a segurança rodoviária.

A este propósito recorda-se a declaração da Comissária para os Transportes, Adina Vălean, que deixa bem claro a determinação e o compromisso da [Comissão Europeia](#) para a próxima década: “*Nenhuma morte e ferimentos graves nas estradas europeias até 2050. Este é o nosso objetivo. A nossa meta é 50% menos mortes, e 50% menos feridos graves até 2030, e sabemos que é exequível. A UE assistiu a uma diminuição substancial das mortes nas estradas no passado, mas os números estagnaram nos últimos anos. Além disso, as disparidades entre países continuam a ser enormes. Só alcançaremos o nosso objetivo através de uma combinação de medidas legislativas, financiamento adequado, normas para veículos e infraestruturas, digitalização, e intercâmbio de melhores práticas*”.



5.2 EVOLUÇÃO GLOBAL DA SINISTRALIDADE NA EUROPA

Atendendo a que a base de dados comunitária de acidentes rodoviários na Europa - [CARE](#) apresenta ainda muitos valores incompletos para 2019, esta análise comparativa é feita apenas até 2018, o último ano com dados que podem ser comparáveis. O relatório do [European Transport and Safety Council](#) (ETSC) seria uma fonte complementar, mas no documento por agora disponível "[Ranking EU Progress On Road Safety: 14th Road safety performance index report 2019](#)" [32], apenas são apresentados dados globais relativos a vítimas mortais, não se constituindo assim como fonte alternativa para esta análise. Contudo, este relatório permite perceber que, apesar de uma diminuição de cerca de 2% no número de vítimas mortais por milhão de habitantes face ao ano de 2018, o objetivo global de redução a metade do número de mortes nas estradas entre 2010 e 2020 fica longe de ser alcançado.

Assim, em 2018, face aos dados de sinistralidade em 2000, a União Europeia (UE28)

reduziu o número de vítimas mortais em cerca de 61%. No mesmo período, o número de feridos graves decresce 42% e o número de feridos leves 31%. Ainda assim, verificaram-se na Europa, em 2018, 1 milhão de acidentes, dos quais resultaram 21,7 mil vítimas mortais, 179 mil feridos graves e 915 mil feridos leves.

Por dia, estes valores correspondem a:

- 2.820 acidentes com vítimas;
- 60 cidadãos por dia perdem a vida nas estradas europeias;
- 3.000 cidadãos que sofrem ferimentos em resultado desses acidentes, dos quais 490 foram graves.

Nas figuras seguintes, apresenta-se a evolução da sinistralidade da União Europeia desde 2000, embora, como se poderá ver mais à frente neste capítulo, existam variações significativas entre os vários países.

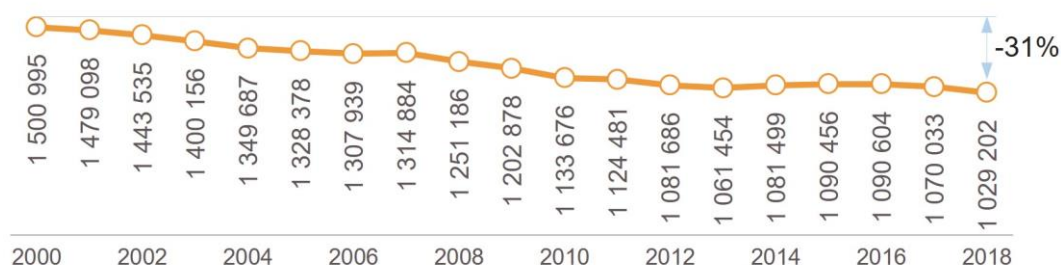


Figura 10: Evolução da Sinistralidade na União Europeia (UE28) – N.º de Acidentes com Vítimas

Fonte: [CARE](#)

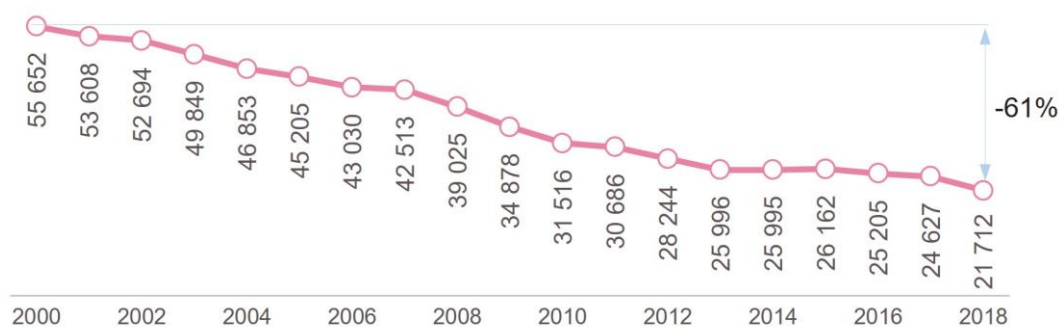


Figura 11: Evolução da Sinistralidade na União Europeia (UE28) – N.º de Vítimas Mortais

Fonte: [CARE](#)

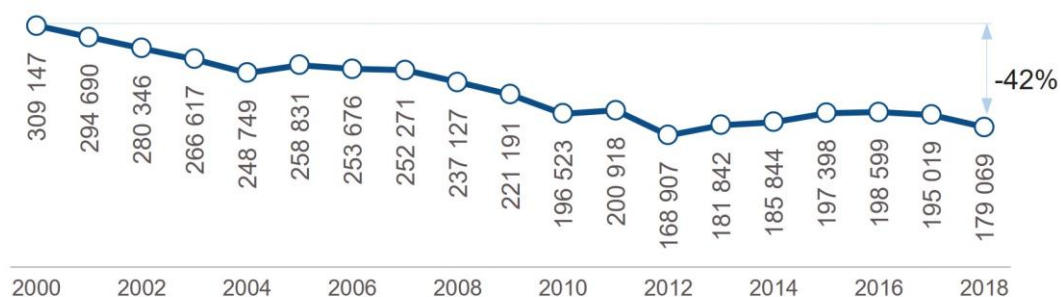


Figura 12: Evolução da Sinistralidade na União Europeia (UE28) – N.º de Feridos Graves

Fonte: [CARE](#)

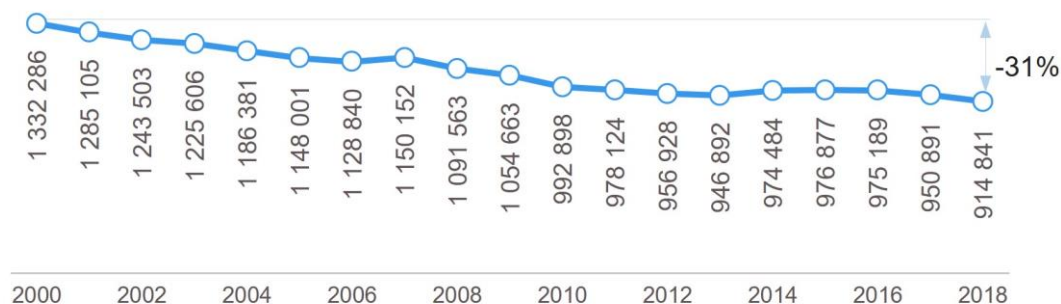


Figura 13: Evolução da Sinistralidade na União Europeia (UE28) – N.º de Feridos Leves

Fonte: [CARE](#)



A segurança rodoviária, como visto acima, tem-se assumido como uma das grandes prioridades da política de transportes. De um modo geral, este esforço tem sido efetuado em todos os países, embora, no que respeita aos resultados, se encontrem algumas variações, e que podem ser vistas nos gráficos que se apresentam no [Anexo II do Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária 2019](#) [33].

5.3 PORTUGAL NA EUROPA

Este capítulo enquadra Portugal no contexto europeu e é desenvolvido com base nos dados constantes da base de dados europeia de acidentes - [CARE](#), permitindo avaliar como Portugal se compara com os seus congéneres neste domínio. Por forma a garantir essa comparabilidade, os resultados são apresentados em função da população (milhão de habitantes). É de referir que para Portugal os resultados contabilizam os acidentes registados apenas no território do continente ([ANSR/CARE](#)) e a respetiva população ([INE](#)).

São analisados os seguintes indicadores:

- Variação do nº de Acidentes com Vítimas;¹⁹
- Variação do nº de Vítimas Mortais.²⁰

Os resultados comparativos para Portugal²¹, são apresentados, primeiro por referência à União Europeia (com Reino Unido) e, posteriormente, através de uma análise comparativa com Espanha, França e Áustria, que correspondem aos países identificados no [PENSE 2020](#) como relevantes para acompanhamento mais próximo.

Para cada um dos indicadores, apresenta-se graficamente a variação entre os dados dos anos 2000, 2010 e 2018 entre Portugal e o valor médio para a UE28. Adicionalmente, inclui-se uma tabela síntese que permite avaliar de forma mais direta o posicionamento de Portugal. No Anexo II do Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária 2019 [33], são apresentados gráficos com a variação anual indexada a 2000 e com os resultados em cada um dos três anos referidos.

Comparação à escala europeia

Como se pode observar na Figura 14, o número de acidentes com vítimas em Portugal mantém-se acima da média europeia desde 2000. Entre 2000 e 2010 esse diferencial foi sendo reduzido, mas entre 2010 e 2018 as curvas voltaram a afastar-se, verificando-se que em 2018, Portugal apresentou mais 1.491 (74%) acidentes por milhão de habitantes que a média da UE28.

¹⁹ A comparação do Acidentes com vítimas tem limitações na sua análise, consequência das diferentes metodologias de recolha dos dados

²⁰ A comparação de feridos graves e consequentemente de feridos leves face à disparidade de definições na Europa não permite de forma legítima efetuar esta comparação. Ciente desta situação a [Comissão Europeia](#) promoveu o estabelecimento de uma definição de grave baseada em informação médica utilizando a escala [MAIS](#) (Maximum Abbreviated Injury Scale). Atualmente é considerado ferido grave a vítima que sobrevive ao acidente cujo MAIS é igual ou maior a 3. Porém, a dimensão reduzida da série, a existência de várias metodologias e a dificuldade na obtenção de dados em dificultado que se efetuem análises com significado e, recomenda-se a exclusão deste indicador das comparações internacionais.

²¹ Para Portugal, os dados são corrigidos para as estatísticas oficiais do país. De igual modo, e uma vez que só são consideradas as estatísticas do Continente, a população de referência também é ajustada à população no Continente e não à população total do país.

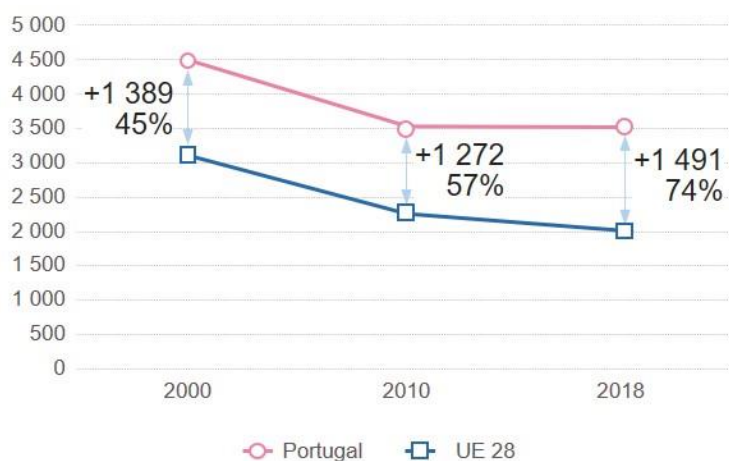


Figura 14: Evolução de N.º de Acidentes com Vítimas por Milhão de Habitantes: Portugal face à Média UE

Fonte: [CARE](#), e dados de Portugal corrigidos pelas estatísticas oficiais do país

Inversamente ao número de acidentes, o diferencial entre Portugal e a média da UE em termos de vítimas mortais tem apresentado uma redução constante. Enquanto em 2000 Portugal apresentava mais 51 mortos por milhão de

habitantes que a UE28 (mais 45%), em 2010 esse valor diminui para 30, e em 2018 essa diferença foi de 20 mortos por milhão de habitantes, 41% acima da UE28.

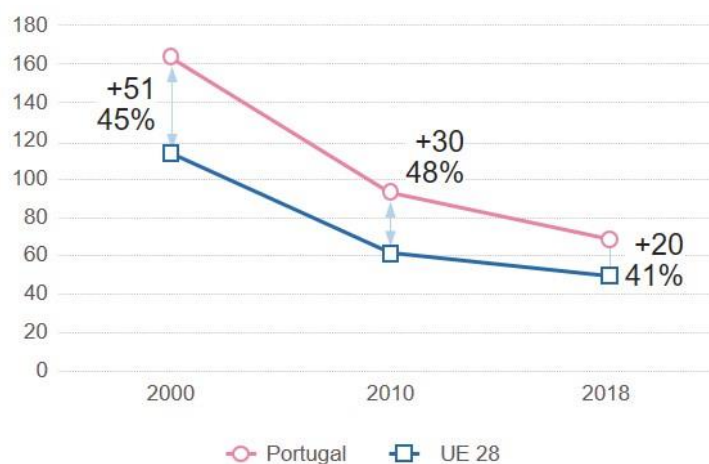


Figura 15: Evolução de N.º de Vítimas Mortais por Milhão de Habitantes: Portugal face à Média UE

Fonte: [CARE](#)



A figura seguinte, e as tabelas que se seguem, permitem visualizar o posicionamento relativo de Portugal na UE28 no período 2010-2018. Consta-se que a meta traçada para 2020, de redução a metade do número de vítimas mortais na Europa, não será certamente alcançada

globalmente, como já referido anteriormente, nem por qualquer Estado-Membro. Apenas a Grécia se aproxima da meta traçada, com uma redução de 42% das vítimas mortais entre 2010 e 2018. Salienta-se ainda que Portugal, naquele período, reduziu 26%, mais 4pp²² que a UE28.

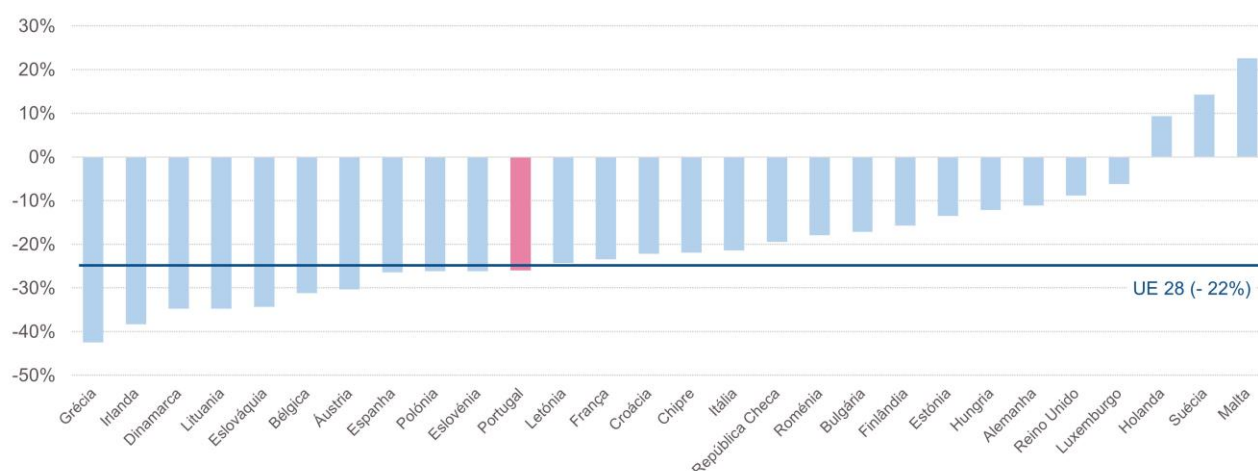


Figura 16: Variação Relativa de Vítimas Mortais por País, entre 2010 e 2018

Fonte: [CARE](#) e Estatística oficial do País para Portugal

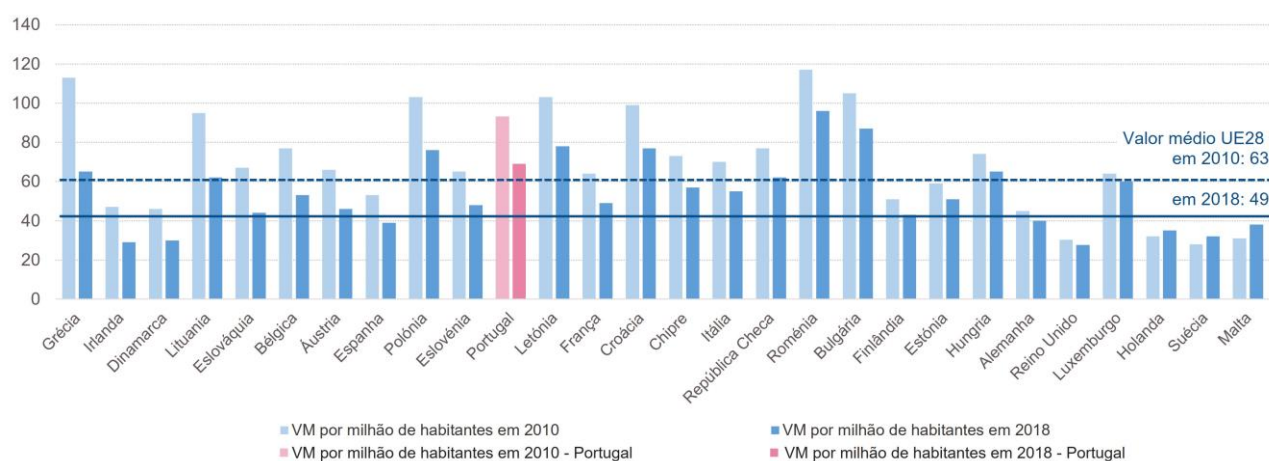


Figura 17: Vítimas Mortais por Milhão de Habitantes por País, em 2010 e 2018

Fonte: [CARE](#) e Estatística oficial do País para Portugal

²² PP é a abreviatura de pontos percentuais.

As tabelas seguintes apresentam os resultados por país, permitindo ver o posicionamento relativo de Portugal face aos seus congéneres ao nível dos principais indicadores, e visualizar a evolução global desde 2000, com maior detalhe o período 2010-2018:

- Entre 2000 e 2018, Portugal ocupou o 13º lugar no número de acidentes com vítimas por milhão de habitantes, com uma redução de 22% (a média europeia situava-se nos -35%). Entre os países com maior diminuição encontra-se Chipre (-88%), Dinamarca (-63%) e a França (-58%). Entre os países com pior desempenho, destacavam-se a Bulgária e a Roménia. Analisando especificamente o período 2010-2018, verifica-se que os ritmos são menos acentuados. Portugal apresentava uma variação de -1% face à UE 28 de -11%. Entre os países com maior diminuição encontram-se o Chipre (-61%), a Finlândia (-31%) e a Grécia (-26%). Entre os países com pior desempenho, destacava-se Malta, que duplicou o número de acidentes e

a Holanda, que neste período teve um aumento de 72% neste indicador;

No que se refere às vítimas mortais, Portugal teve uma redução de 58% desde 2000, o que o colocou em 15º lugar. Em média, na Europa, este indicador tem uma diminuição de -57%. Entre os melhores desempenhos neste indicador encontramos a Eslovénia (-86%), a Irlanda (-74%) e a Letónia (-71%). Os três países onde este indicador apresentou menores reduções foram Malta (-2%), a Roménia (-13%) e a Eslováquia (-24%). Analisando especificamente o período 2010-2018, verificam-se ritmos menos acentuados: Portugal com uma diminuição de -26% posiciona-se em 11º lugar, face à média da UE28 de -22%. Entre os melhores desempenhos neste indicador encontramos a Grécia (-42%), a Irlanda (-38%) e a Dinamarca (-35%). Os três países onde este indicador apresentou piores desempenhos, foram a Holanda, com mais 9% de vítimas mortais, a Suécia, com mais 14%, e Malta, com mais 23%.



Acidentes c/ Vítimas por Milhão de Habitantes

	2000	2010	2018	2010/2018
Chipre	3 492	1 077	420	-61%
Finlândia	1 283	1 132	781	-31%
Grécia	2 135	1 352	1 001	-26%
Reino Unido	4 119	2 550	1 931	-24%
Eslovénia	3 966	3 739	2 909	-22%
Suécia	1 780	1 773	1 398	-21%
Itália	4 507	3 593	2 855	-21%
Bélgica	4 792	4 198	3 367	-20%
França	2 002	1 035	832	-20%
Dinamarca	1 377	631	511	-19%
Croácia	3 208	3 090	2 555	-17%
UE 28	3 083	2 250	2 007	-11%
Luxemburgo	2 073	1 728	1 558	-10%
Áustria	5 264	4 227	4 165	-1%
Portugal	4 472	3 522	3 498	-1%
Alemanha	4 661	3 525	3 723	6%
Hungria	1 711	1 631	1 735	6%
Bulgária	841	894	952	6%
República Checa	2 476	1 878	2 060	10%
Estónia	1 073	1 012	1 116	10%
Espanha	2 514	1 836	2 189	19%
Roménia	351	1 284	1 551	21%
Eslovénia	1 882	1 522	2 063	36%
Holanda	2 392	649	1 118	72%
Malta	3 166	1 392	2 784	100%
Eslováquia	1 658	1 137	-	-
Irlanda	2 051	1 267	-	-
Lituânia	1 653	1 140	-	-
Polónia	1 498	1 021	-	-

Vítimas Mortais por Milhão de Habitantes

	2000	2010	2018	2010/2018
Grécia	189	113	65	-42%
Irlanda	111	47	29	-38%
Dinamarca	93	46	30	-35%
Lituânia	183	95	62	-35%
Eslováquia	58	67	44	-34%
Bélgica	144	77	53	-31%
Áustria	122	66	46	-30%
Espanha	124	53	39	-26%
Polónia	164	103	76	-26%
Eslovénia	316	65	48	-26%
Portugal	165	93	69	-26%
Letónia	267	103	78	-24%
França	126	64	49	-23%
Croácia	146	99	77	-22%
Chipre	161	73	57	-22%
UE 28	114	63	49	-22%
Itália	124	70	55	-21%
República Checa	145	77	62	-19%
Roménia	110	117	96	-18%
Bulgária	124	105	87	-17%
Finlândia	77	51	43	-16%
Estónia	146	59	51	-14%
Hungria	117	74	65	-12%
Alemanha	91	45	40	-11%
Reino Unido	61	30	28	-9%
Luxemburgo	175	64	60	-6%
Holanda	68	32	35	9%
Suécia	67	28	32	14%
Malta	39	31	38	23%

Tabela 2: Variação dos Principais Indicadores de Sinistralidade na Europa, entre 2000-2018

Fonte: [CARE](#) e Estatística oficial do País para Portugal

Comparação com países de referência

Em 2018, em comparação com os países de referência (Espanha, França e Áustria)²³, Portugal apresenta resultados que o colocam

numa posição de menor desempenho, em especial no que respeita a vítimas mortais (69 por milhão de habitante, face a valores entre 39 e 49 para os restantes).

²³ Seleccionados na elaboração do [Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2020](#) (PENSE 2020)

	PORTUGAL	ESPAÑA	FRANÇA	ÁUSTRIA	EU 28
Acidentes com vítimas	3 498	2 189	832	4 165	2 007
Vítimas mortais	69	39	49	46	49

Tabela 3: Principais Indicadores de Sinistralidade por Milhão de Habitantes em Portugal e Países de Referência, em 2018

Fonte: [CARE](#) e estatística oficial do país para Portugal

Quando considerado o período global (2000 a 2018), verificamos que Portugal, face aos países de referência, tem comportamentos diferenciados consoante os indicadores, em linha com o já verificado à escala europeia:

- No número de acidentes com vítimas, Portugal apresenta uma redução de 974 acidentes por milhão de habitantes. Esta redução apenas supera a verificada em Espanha, sendo inferior às reduções

verificadas em França e na Áustria. No conjunto dos quatro países, França é o que apresenta a maior redução, com menos 1.170 acidentes com vítimas por milhão de habitantes;

- No número de vítimas mortais, Portugal é o país que apresenta a redução mais significativa, com menos 96 vítimas por milhão de habitantes. É de notar, que neste período, os quatro países superam o valor médio da UE.

	PORTUGAL	ESPAÑA	FRANÇA	ÁUSTRIA	UE 28
Acidentes com vítimas	-974	-324	-1 170	-1 100	-1 076
Vítimas mortais	-96	-85	-77	-76	-65

Tabela 4: Variação dos Principais Indicadores de Sinistralidade por Milhão de Habitantes em Portugal e nos Países de Referência, entre 2000-2018

Fonte: [CARE](#) e estatística oficial do país para Portugal

No período entre 2010 e 2018, verifica-se que, embora com desempenhos menos acentuados, Portugal e França estão alinhados com a média da UE28, e são os países que apresentam diminuições nos indicadores de forma consistente.

Portugal é, neste período, entre os países de referência, aquele que apresenta maior redução no número de vítimas mortais (-24 por milhão de habitantes), enquanto Espanha, neste mesmo período, aumenta o número de acidentes com vítimas, sendo entre estes países o que tem piores resultados.

	PORTUGAL	ESPAÑA	FRANÇA	ÁUSTRIA	UE 28
Acidentes com vítimas	-24	354	-202	-62	-243
Vítimas mortais	-24	-14	-15	-20	-14

Tabela 5: Variação dos Principais Indicadores de Sinistralidade por Milhão de Habitantes em Portugal e nos Países de Referência, entre 2010-2018

Fonte: [CARE](#) e estatística oficial do país para Portugal



5.4 CUSTOS ECONÓMICOS E SOCIAIS DA SINISTRALIDADE

Os custos com a sinistralidade rodoviária podem ser desagregados em duas componentes principais:

- os custos patrimoniais ou materiais (por exemplo, danos materiais nos veículos, custos administrativos e assistência no local do acidente e custos médicos) e,
- custos não patrimoniais ou imateriais (que se refletem por exemplo numa vida útil mais curta e consequente perda de produção, frequentemente designado como “*Value of Statistical Life* - [VSL](#)”, sofrimento, dor e tristeza).

Se é possível usar preços de mercado para calcular o valor dos custos materiais, o mesmo não acontece para os custos imateriais. Ainda que uma parte dos custos totais de acidentes já esteja internalizada, por exemplo, através dos prémios de seguros, outra parte não o é. Esta

última representa um custo que é suportado por toda a sociedade, comumente designado como custo externo.

Embora não exista uma definição harmonizada de custos externos dos acidentes, adotou-se a definição europeia que considera que qualquer custo coberto por prémios de seguro é considerado internalizado pelo próprio, considerando o restante como custo externo.

Esta definição tem sido constante ao longo das várias versões do [Manual Europeu de Custos Externos](#), tendo sido a última atualizada para toda a Europa em 2019 [34]. No âmbito do [PENSE 2020](#), encontra-se em curso um estudo que irá atualizar os custos económicos e sociais dos acidentes de viação para Portugal.

	CUSTO POR VÍTIMA MORTAL (€)	CUSTO POR FERIDO GRAVE (€)	CUSTO POR FERIDO LIGEIRO (€)
UE28 (média)	3 273 910	498 591	38 514
Portugal	2 541 032	385 934	29 815

Tabela 6: Custo Unitário da Sinistralidade Rodoviária, em Euros

Fonte: [European Handbook on the External Cost of Transport](#)s

A aplicação dos valores de referência aos indicadores de sinistralidade verificados em 2019 (a 30 dias) resulta num custo económico e social que atinge os 3.713 milhões de euros, um valor que corresponde a cerca de 1,6% do PIB.

Este valor não só representa um custo injustificável, como é claramente um indicador que investir em segurança rodoviária é um valor com elevado retorno económico e social.

	VÍTIMAS MORTAIS	FERIDOS GRAVES	FERIDOS LIGEIOS
N.º de vítimas	626	2 168	43 183
Custo total (milhões de euros)	1 590	836	1 287

Tabela 7: Custo Total da Sinistralidade Rodoviária em Portugal, em 2019

Fonte: [European Handbook on External Costs of Transport](#)s

Fazendo a análise retrospectiva a 1995, os investimentos em infraestruturas e em veículos mais seguros, juntamente com uma política integrada de segurança rodoviária, foram determinantes para salvar 26 mil vidas, evitar

187 mil feridos graves e permitir uma poupança de cerca 158 mil milhões de euros²⁴, mais de 4,5 vezes superior ao valor investido em infraestruturas (ver a [Figura 19](#)).

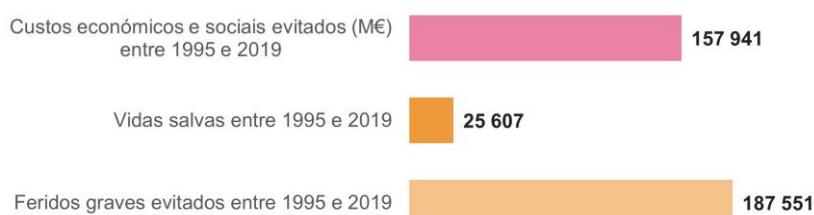


Figura 18: Custos e Vítimas de Acidentes Rodoviários Evitados com a Redução da Sinistralidade, entre 1995 e 2019

Fonte: [ANSR](#), [IP](#), [SA](#) e [APCAP](#)

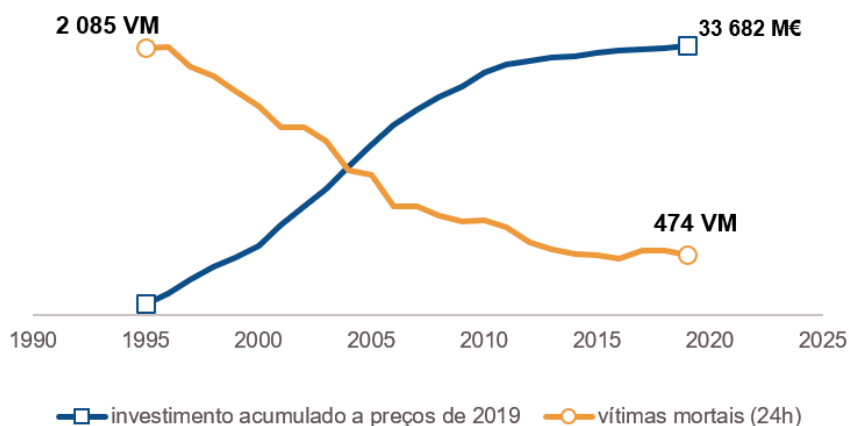


Figura 19: Investimento Acumulado em Infraestruturas Rodoviárias e Redução das Vítimas Mortais, no Mesmo Período

Fonte: [OCDE](#), [UTAO](#), [IP](#), [SA](#) e [ANSR](#)

²⁴ A preços de 2019



6/ SISTEMA SEGURO

O quadro de política de segurança rodoviária para a década de 2021 a 2030, será baseado na abordagem do Sistema de Transporte Seguro (STS) ou Sistema Seguro, que visa eliminar as consequências graves dos acidentes rodoviários, tornando o sistema rodoviário mais autoexplicativo e tolerante.

A abordagem do Sistema Seguro tem origem na Suécia (*Vision Zero*) e na Holanda (*Sustainable Safety*) e estes países iniciaram a implementação com sucesso nos anos 80 e 90, tendo posteriormente outros países seguido esta abordagem. [O Fórum Internacional dos Transportes](#) (ITF) na [OCDE](#) publicou dois relatórios sobre o Sistema Seguro, em 2008 e em 2016, nos quais a abordagem do Sistema Seguro foi descrita e onde também se encontram disponíveis provas publicadas da implementação. A abordagem do Sistema Seguro é uma componente chave da resolução da [ONU](#) de 2020 sobre segurança rodoviária (derivada da [Declaração de Estocolmo](#)) e é um pilar dos esforços europeus para melhorar a segurança rodoviária. O Quadro da Política Europeia de Segurança Rodoviária 2021-2030 afirma que "***precisamos de implementar o Sistema Seguro a nível da UE***".

A construção do Sistema Seguro é uma abordagem holística que integra o utilizador da estrada, o veículo e a estrada num sistema seguro, cobre toda a rede de infraestruturas, todos os veículos e todos os utilizadores da estrada e, finalmente, integra-se com outras áreas políticas. Como referido no [capítulo 3](#) deste documento, a segurança rodoviária está incluída nos [Objetivos de Desenvolvimento Sustentável](#) (ODS) das [Nações Unidas](#), adotados por todos os Estados Membros em

2015. Os ODS (17 no total) cobrem diversas necessidades para melhorar a condição humana e do nosso planeta, reconhecendo a interdependência entre ambos. A segurança rodoviária é mencionada no objetivo 3 (Saúde e Bem-estar) e mais especificamente na meta 3.6, mas está previsto ligar a segurança rodoviária a uma série de outros ODS que são afetados e associados à segurança rodoviária para benefício mútuo.

A abordagem do Sistema Seguro começa com a perceção de que o erro humano não deve ser visto como a principal causa dos acidentes, mas sim como a consequência dos chamados "erros latentes" em todo o sistema de transporte rodoviário. Numa abordagem de sistema seguro, identifica-se um conjunto de princípios:

- **As pessoas cometem erros** que podem levar a acidentes rodoviários, que resultam em mortes e ferimentos graves. O sistema seguro deve resultar num menor número de erros e ser tolerante em relação a esses mesmos erros;
- **As forças de colisão devem estar abaixo dos níveis da tolerância humana**, sendo isso possível através de uma conceção adequada da estrada e do veículo, e da gestão das velocidades (de impacto);
- **A segurança é uma responsabilidade partilhada** por quem planeia, constrói, gere e utiliza as estradas. Assim, os veículos, a comunidade, os decisores políticos, os gestores rodoviários, os agentes de execução, os agentes de salvamento, entre outros, e não só o condutor ou os outros utentes da estrada, partilham dessa responsabilidade;
- **A melhoria proactiva das estradas e dos veículos** para tornar todo o sistema mais seguro, e não apenas os locais em que os acidentes ocorrem com mais frequência.



Figura 20: Principais Pilares da Abordagem do Sistema de Transporte Rodoviário Seguro

Fonte: [IP, SA](#)

Estes pilares devem ser encarados de forma integrada, considerando que no caso de falha de um deles, outro, ou outros, conseguirão acomodar essa falha de forma a evitar danos maiores.

Os condutores irão sempre cometer erros e as infraestruturas rodoviárias e os veículos deverão contribuir para a diminuição desses erros e para mitigar a gravidade das suas consequências. Desta premissa, surge o conceito de estrada autoexplicativa e tolerante, a que minimiza e acomoda o erro humano e tem em consideração a vulnerabilidade e as limitações físicas do corpo humano.

O Sistema Seguro tem como certa a inevitabilidade do erro humano, contudo tem presente que as mortes e os ferimentos graves, em resultado de um acidente rodoviário, não devem ser encarados como possuindo o mesmo carácter de inevitabilidade, estes podem, e devem, ser evitados.

Todas as pessoas têm o direito de fazer uso das estradas sem correrem o risco de se envolverem num acidente que possa vir a resultar em lesões graves ou fatais, ninguém deve pagar, por um erro de condução, com a própria vida.

A abordagem do Sistema Seguro é fundamentalmente diferente da abordagem tradicional, que coloca o enfoque no fator humano e no seu comportamento. O Sistema Seguro coloca o foco nos outros dois componentes do sistema: o veículo e a infraestrutura. Para além do esforço em educação rodoviária, a aposta principal para alcançar “zero” mortes e ferimentos graves nas estradas devem ser as campanhas de sensibilização, a fiscalização rodoviária, a correta gestão e planeamento de transportes e de infraestruturas seguras e as “velocidades de viagem seguras”. Espera-se que a tecnologia para melhorar a segurança das estradas e dos veículos possa dar um grande contributo para alcançar este objetivo nas próximas décadas.



O grande avanço tecnológico nos veículos tem vindo a constituir-se como um grande contributo para a redução das vítimas nas estradas. Assim, a infraestrutura deverá ser vista como o pilar primordial (no momento) a receber as maiores atenções e investimentos.

Estes avanços tecnológicos deverão também refletir-se na fiscalização, dotando as equipas responsáveis de equipamentos informáticos adequados, reforçando a eficácia e eficiência do procedimento contraordenacional e fornecendo ferramentas tecnológicas que permitam analisar as diferentes variáveis da sinistralidade rodoviária, possibilitando efetuar análises mais exaustivas, de forma a priorizar as vias onde deve ser centrada a fiscalização rodoviária, em particular no interior das localidades.

Conforme referido no [capítulo 5.4](#), nos últimos 25 anos Portugal investiu cerca de 33 mil milhões de euros em infraestruturas rodoviárias, tendo obtido uma poupança de cerca de 158 mil milhões de euros. Mais importante que estas significativas poupanças é o facto de que estes investimentos contribuíram para salvar mais de 26 mil vidas, claramente um benefício para o país e para a sociedade. A poupança resultante da diminuição da sinistralidade é 4.5 vezes superior ao valor investido em infraestruturas.

Estes investimentos contribuíram significativamente para que Portugal se aproximasse da média da UE: se em 1995 Portugal registava mais do que o dobro das VM por milhão de habitantes, em 2014 essa diferença reduziu para 16%, tendo aumentado para 41% em 2018.

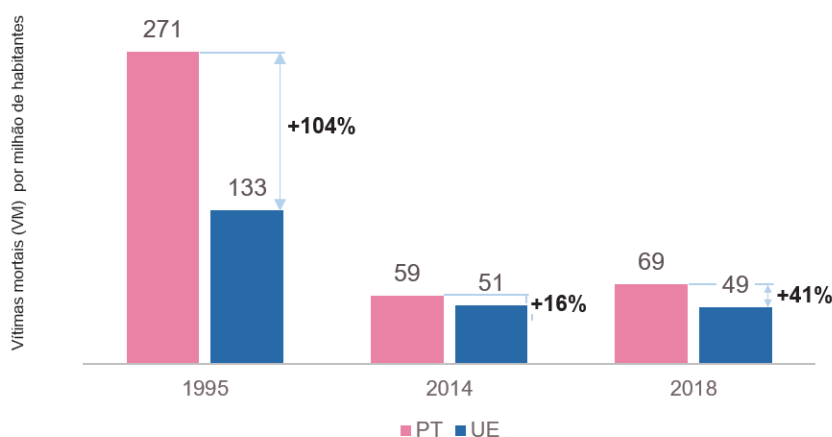


Figura 21: Vítimas Mortais em Portugal e na Europa, em 1995 e 2018

Fonte: [OCDE](#) e [ANSR](#)

A abordagem do Sistema Seguro envolve a ação e a gestão multisetoriais e multidisciplinares por objetivos, incluindo nomeadamente metas calendarizadas e o acompanhamento do desempenho, transferindo uma grande parte da

responsabilidade dos utilizadores do sistema rodoviário para aqueles que têm responsabilidades sobre a gestão do mesmo.

Reforça-se que o papel da agência líder no âmbito do Sistema Seguro deverá, através de mecanismos que possam garantir uma melhoria dos constrangimentos identificados, orientar o esforço nacional em segurança rodoviária, de

modo a intensificar o envolvimento e o comprometimento das diferentes entidades com responsabilidades na área de segurança rodoviária.

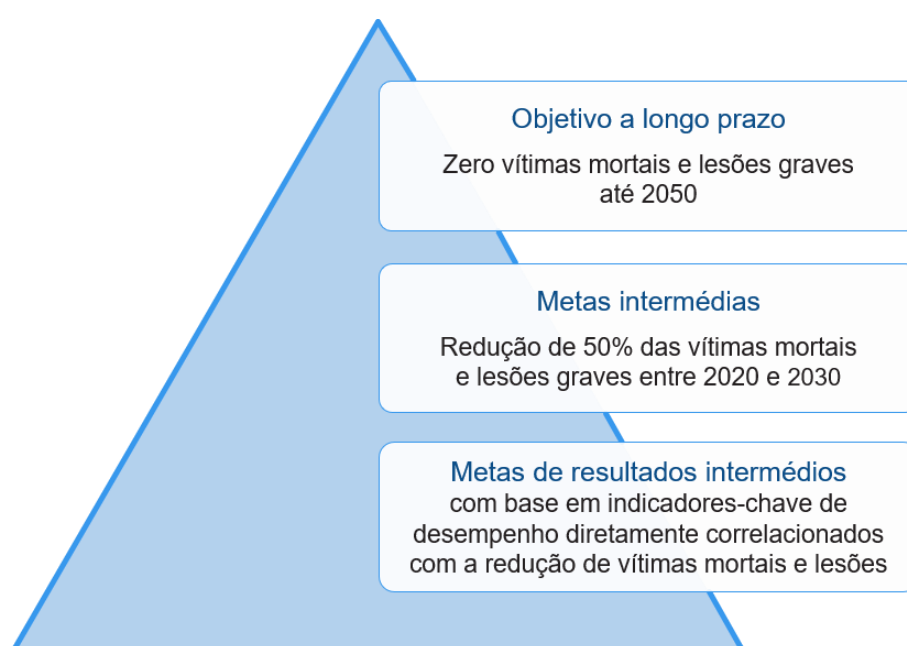


Figura 22: Hierarquia dos Resultados do Sistema Seguro a nível da UE

Fonte: [Comissão Europeia](#)

Considerando que a abordagem ao Sistema Seguro depende de uma compreensão muito mais clara das diferentes questões que influenciam o desempenho global em matéria de segurança, a [Comissão Europeia](#) elaborou um

primeiro conjunto de 8 indicadores-chave de desempenho, que serão concluídos e aperfeiçoados ao longo do tempo, e que já foram referidos no [capítulo 3.2](#).



7/ METODOLOGIA PARA A VISÃO ZERO 2030

Este capítulo apresenta a Metodologia definida para o desenvolvimento da Visão Zero 2030, dos seus Planos de Ação e, em particular, do Plano de Ação 2021-2022.

7.1 OBJETIVOS

Baseada na abordagem do Sistema Seguro e alinhada com os [Objetivos de Desenvolvimento Sustentável](#) da [ONU](#), com a Segunda Década de Ação da ONU para a Segurança Rodoviária 2021-2030, com a [Declaração de Estocolmo](#) e com os objetivos da UE, a **Visão Zero 2030** irá expor a visão de longo prazo da política de segurança rodoviária em Portugal e estabelecer os objetivos estratégicos e operacionais correspondentes, que serão implementados por meio de planos de ação bienais que concorrem numa estratégia a 10 anos. O primeiro plano de ação decorre em 2021-2022.

Uma vez que a segurança rodoviária é uma responsabilidade partilhada e um compromisso de todos, a nova estratégia será um documento que recolherá contributos de toda a sociedade civil, de modo a que todos se identifiquem e contribuam para o combate à sinistralidade rodoviária. No desenvolvimento da estratégia será garantido:

- A qualidade técnica da estratégia e dos planos de ação;
- Uma elevada taxa de participação com grande diversidade de contributos;
- Envolvimento das principais entidades quer do setor público, quer do setor privado, e da sociedade civil;
- A inclusão dos desafios futuros e o alinhamento com outras políticas públicas;
- A credibilidade e exequibilidade.

Com base nas experiências do passado, identificaram-se alguns princípios para a Visão Zero 2030 e mais especificamente para os vários Planos de Ação:

- Adoção dos princípios do Sistema Seguro;
- Reforço das Funções de Gestão Institucional;
- Compromisso explícito e responsabilização dos principais intervenientes;
- Intervenções baseadas em evidências;
- Intervenções consideradas credíveis e viáveis.

Existem três tarefas principais no desenvolvimento da estratégia de segurança rodoviária, antes de sua consulta pública e aprovação final:

- Alinhar a abordagem geral proposta da estratégia portuguesa de segurança rodoviária com os compromissos internacionais e nacionais, e visões comuns para esta área;
- Analisar o estado da Segurança Rodoviária em Portugal e efetuar comparação a nível internacional, afim de identificar diretrizes e princípios relevantes para a nova estratégia de segurança rodoviária, reconhecer constrangimentos na execução das medidas e intervenções e estabelecer as linhas orientadoras para desenvolvimento dos planos de ação bienais;
- Com base nos resultados das tarefas anteriores, elaborar o documento que propõe a estratégia de segurança rodoviária portuguesa para os próximos 10 anos - Visão Zero 2030 - e a primeira configuração do plano de ação.

7.2 ESTRUTURA DE GESTÃO

A Execução da **Visão Zero 2030** está a cargo da Comissão Executiva, sob coordenação da [ANSR](#).

Foram também constituídos:

- o Conselho Executivo de Especialistas (CEE) composto por personalidades com elevado conhecimento e experiência em Segurança Rodoviária, que têm como missão fazer um acompanhamento permanente do desenvolvimento da Estratégia, e dar contributos para os seus documentos,
- o Conselho Não-Executivo de Especialistas (CNEE) composto por cerca de 30 peritos em áreas específicas relacionadas com a segurança rodoviária, como infraestruturas, inovação, emergência, educação, veículos, fiscalização, comunicação, mobilidade, urbanismo e fatores humanos.

Na estrutura de gestão será constituído um Conselho Consultivo Nacional (CCN) e um Conselho Consultivo Internacional (CCI) que farão uma revisão dos documentos finais.

Está ainda previsto um gestor de projeto.

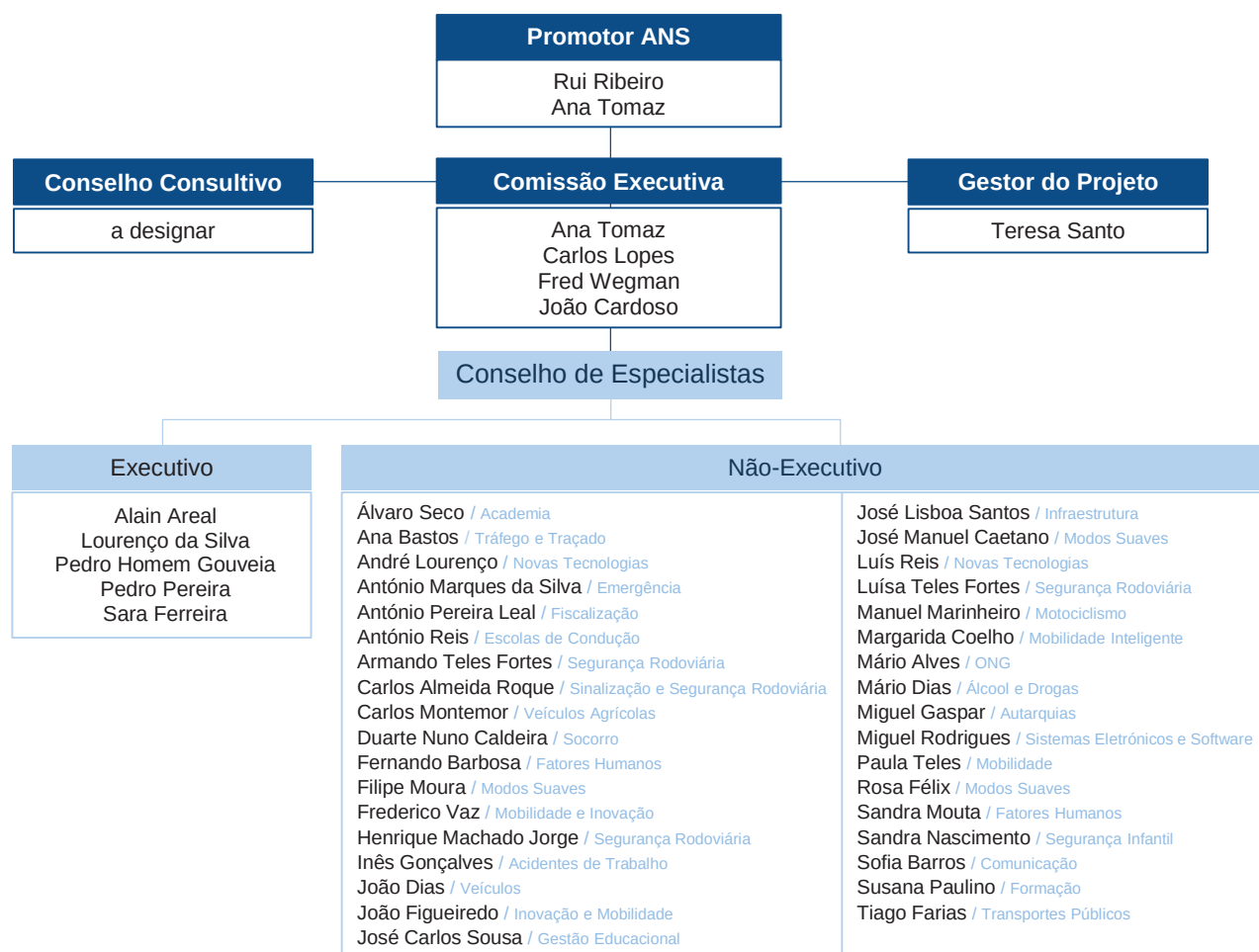


Figura 23: Estrutura de Gestão da Visão Zero 2030



7.3 FASES E DOCUMENTOS

FASE 1 - Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária: Visão Zero 2030

Responsável: [ANSR](#)

Grupo de Trabalho: Conselho Executivo de Especialistas (CEE) e Fred Wegman

Conteúdo: relatório que define o enquadramento e a abordagem para a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para a década em função das necessidades do nosso país, da experiência adquirida na execução dos documentos estratégicos anteriores e em alinhamento com os compromissos internacionais e visões comuns para esta área. Inclui um conjunto de termos de referência estratégicos para orientar o trabalho, tais como:

- Quadro de pensamento do Sistema Seguro;
- Resultados da [Declaração de Estocolmo](#);
- Década de Ação da [ONU](#) para Segurança Rodoviária 2021-2030;
- [Objetivos de Desenvolvimento Sustentável](#) da [ONU](#);
- Documentos estratégicos da União Europeia, nomeadamente o [EU Road Safety Policy Framework 2021-2030](#);
- outros documentos europeus de referência, incluindo estratégias nacionais de outros países;
- outros documentos orientadores e de outras políticas estratégicas do País tais como o

Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas, o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, entre outros.

Este documento inclui análise/balanço do processo de elaboração, execução e monitorização do [PENSE 2020](#), numa vertente mais estratégica, tendo em vista a identificação de propostas de melhoria na execução da nova estratégia, bem como os dados mais recentes de sinistralidade rodoviária que permitem analisar a evolução global da sinistralidade na Europa, o posicionamento de Portugal face aos restantes países da União Europeia e a apresentação dos custos económicos e sociais da sinistralidade;

Compreende ainda um enquadramento institucional da segurança rodoviária em Portugal.

Outras ações a realizar na Fase 1:

- Nesta fase são enviadas comunicações às entidades públicas e privadas com responsabilidades no sistema de transporte rodoviário (Entidades Gestoras de Via, Câmaras Municipais, Indústria, Associações e Organizações do Setor, Academia, etc.) a informar do desenvolvimento da nova estratégia e solicitar contributos, bem como ao Conselho Não-Executivo de Especialistas.
- Será também disponibilizado o microsite [Visão Zero 2030](#)²⁵, que será uma plataforma para receção e partilha de contributos, divulgação dos documentos produzidos, bem como dos dados do [PENSE 2020](#), dos dados de sinistralidade e da documentação nacional e internacional relativa à Segurança Rodoviária.

²⁵ Disponível em www.visaozero2030.pt

FASE 2 - Relatórios "técnico-científicos" para a nova estratégia

Responsável: [LNEC](#) e Fred Wegman

Grupo de Trabalho: Comissão Executiva (CE), Conselho Executivo de Especialistas (CEE), Conselho Não-Executivo de Especialistas (CNEE) e entidades públicas e privadas

Conteúdo: proposta de elementos-chave para a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, e a forma de os alcançar, bem como recomendações sobre as metodologias para a elaboração dos planos de ação bienais, e sobre os correspondentes processos de monitorização e avaliação. De modo geral, será aplicada a abordagem de revisão da capacidade de gestão da segurança rodoviária e a abordagem baseada em evidências recomendada pelo [The Forum of European Road Safety Research Institutes](#) (FERSI).

1. Diagnóstico e avaliação da situação atual

Este relatório compreende uma avaliação da situação atual da segurança rodoviária, fornecendo uma visão clara das questões de segurança mais relevantes em Portugal, e a discussão dos desafios futuros que muito provavelmente necessitarão de ser considerados. Estão previstas as seguintes atividades:

- Revisão do quadro institucional da implementação da política de segurança rodoviária;
- Análise e diagnóstico da situação atual dos indicadores de segurança rodoviária, a sua evolução recente, principais tendências e

*benchmarking*²⁶ com outros países europeus;

- Análise da anterior Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária ([PENSE 2020](#)), nomeadamente no que diz respeito às suas realizações e constrangimentos;
- Perspetiva do Sistema Seguro na segurança rodoviária em Portugal;
- Análise dos próximos desafios e mudanças. Por exemplo: alterações modos de viagem, mobilidade partilhada, impacto dos dispositivos de mobilidade e da mobilidade como um serviço ([MAAS](#) – *Mobility As A Service*), veículos conectados e automatizados, fatores externos, tais como tendências demográficas e económicas, e oportunidades e desafios de outras políticas públicas (por exemplo: desenvolvimento sustentável, alterações climáticas, e mobilidade);
- Análise das contribuições obtidas das entidades públicas e privadas e do Conselho Não-Executivo de Especialistas (CNEE), e como considerá-las na nova estratégia.

2. Bases para a Visão Zero 2030

Este relatório inclui os princípios base que enquadram o avanço das políticas de segurança rodoviária para os próximos dez anos, e as orientações científicas gerais e o quadro metodológico para o desenvolvimento da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária. Serão abordados os seguintes aspetos:

- Resumo das boas práticas para a definição dos objetivos estratégicos e operacionais e respetivos indicadores de desempenho;

²⁶ *Benchmarking* consiste no processo de busca das melhores práticas de gestão de uma entidade e que conduzem ao desempenho superior. É visto como um processo positivo e através do qual uma entidade examina como outra realiza uma função específica a fim de melhorar a forma como realiza a mesma ou uma função semelhante. O processo de comparação do desempenho entre dois ou mais sistemas é chamado de *benchmarking* e as cargas usadas são chamadas de *benchmarks*.



- Identificação das intervenções com elevado custo-benefício ao nível do Sistema Seguro;
- Identificação das áreas com potenciais resultados no sistema rodoviário português:
 - Alinhamento com objetivos estratégicos internacionais;
 - Objetivos específicos nacionais;
- Identificação de intervenções/medidas de segurança rodoviária viáveis:
 - Definição de objetivos;
 - Especificação dos componentes;
 - Estimativa da contribuição para os objetivos e para as metas;
 - Identificação de indicadores para medir o desempenho e para monitorizar a execução.

Neste relatório serão tidos em consideração os contributos recebidos considerados relevantes, bem como realizadas reuniões com os principais *stakeholders*²⁷ com responsabilidades na segurança rodoviária e que ficarão responsáveis pela execução de medidas de segurança rodoviária.

3. Metodologia de preparação dos planos de ação bienais

Este relatório irá apresentar a metodologia para a implementação dos planos de ação bienais, incluindo os procedimentos para o seu desenvolvimento, aprovação do orçamento e

monitorização da execução. Estão previstas duas atividades principais:

- Desenvolvimento de uma metodologia para a preparação dos planos de ação bienais, de acordo com a *framework Plan Do Check Act* (PDCA)²⁸.
- Piloto a uma ou duas intervenções:
 - Caracterizar os objetivos e grau de intervenção;
 - Definir os componentes de intervenção e a contribuição para os objetivos;
 - Estimar os recursos humanos e financeiros necessários;
 - Definir o processo de gestão e identificar parcerias e fontes de financiamento relevantes;
 - Identificar as precedências e avaliar as prioridades;
 - Especificar os procedimentos de controlo e avaliação da intervenção.

Neste relatório serão tidos em consideração os contributos recebidos tidos como relevantes, bem como realizadas reuniões com os principais *stakeholders*²⁹ com responsabilidades na segurança rodoviária, e que ficarão responsáveis pela execução de medidas de segurança rodoviária.

²⁷ A palavra *stakeholder* surgiu da união de duas outras palavras do inglês: *stake* (interesse) e *holders* (aqueles que possuem), ou seja, as partes interessadas. O termo *stakeholder* foi criado pelo filósofo Robert Edward Freeman, em 1963, para se referir aos grupos sem os quais uma organização deixa de existir.

²⁸ O *Plan-Do-Check-Act* (PDCA) é um ciclo contínuo de planeamento, execução, verificação (ou estudo) e ação. Fornece uma abordagem simples e eficaz para resolver problemas e gerir mudanças. O modelo é útil para testar medidas de melhoria em pequena escala antes de atualizar procedimentos e práticas de trabalho.

²⁹ A palavra *stakeholder* surgiu da união de duas outras palavras do inglês: *stake* (interesse) e *holders* (aqueles que possuem), ou seja, as partes interessadas. O termo *stakeholder* foi criado pelo filósofo Robert Edward Freeman, em 1963, para se referir aos grupos sem os quais uma organização deixa de existir.

Outras ações a realizar na Fase 2:

- Nesta fase, serão realizadas Reuniões com os principais *stakeholders*³⁰ com responsabilidades na segurança rodoviária, e que ficarão responsáveis pela execução de medidas de segurança rodoviária, bem como com o Conselho Não Executivo de Especialistas.

FASE 3 - Estratégia Visão Zero 2030 e Plano de Ação 2021-2022

Responsável: [ANSR](#)

Grupo de Trabalho: LNEC, Conselho Executivo de Especialistas (CEE) e Conselho Consultivo Nacional (CCN) e um Conselho Consultivo Internacional (CCI)

Conteúdo: Com base nos Relatórios "técnico-científicos" de diagnóstico e avaliação da situação atual, das bases e elementos-chave para a nova estratégia, é elaborada a Estratégia Visão Zero 2030 pela [ANSR](#), com assessoria do [LNEC](#), do Conselho Executivo de Especialistas, e com a participação dos Conselhos Consultivos.

O primeiro Plano de Ação é elaborado com base no 3º relatório técnico científico: Metodologia de preparação dos planos de ação bienais, pela [ANSR](#), com assessoria do [LNEC](#) e do Conselho Executivo de Especialistas, e com a participação dos Conselhos Consultivos³¹.

A versão final incorporará os contributos da fase de consulta pública, da consulta direta às

entidades e do Conselho Não-Executivo de Especialistas.

Outras ações a realizar na Fase 3:

- Nesta fase, serão novamente enviadas comunicações às entidades públicas e privadas com responsabilidades no sistema de transporte rodoviário a solicitar mais contributos, bem como ao Conselho Não-Executivo de Especialistas;
- Reunião com as entidades que ficarão responsáveis pelas medidas do Plano de Ação 2021-2022.

³⁰ A palavra *stakeholder* surgiu da união de duas outras palavras do inglês: *stake* (interesse) e *holders* (aqueles que possuem), ou seja, as partes interessadas. O termo *stakeholder* foi criado pelo filósofo Robert Edward Freeman, em 1963, para se referir aos grupos sem os quais uma organização deixa de existir.

³¹ O Conselho Consultivo Nacional (CCN) e o Conselho Consultivo Internacional (CCI).



8/ CONCLUSÃO

O presente documento foi elaborado com o objetivo de enquadrar o desenvolvimento da nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, servindo como base à **Visão Zero 2030** e ao primeiro **Plano de Ação 2021-2022**.

Esta primeira fase pretende definir os **princípios balizadores da Visão Zero 2030**, na qual foram realizadas as seguintes **ações**:

- O pedido de contributos a mais de 500 entidades públicas e privadas;
- O pedido de contributos a cerca de 40 especialistas das mais diversas áreas: academia, tráfego, traçado de vias de comunicação, novas tecnologias, saúde e emergência, fiscalização, escolas de condução, inteligência artificial, segurança rodoviária, máquinas e equipamentos agrícolas, projeto de sinalização, proteção civil, fatores humanos, urbanismo, modos suaves, infraestrutura, mobilidade, inovação, acidentes de trabalho, veículos, administração e gestão educacional, ambiente e mobilidade sustentável, motociclista, ONGs³², álcool e drogas, economia, sistemas eletrónicos e *software*³³, planeamento do ambiente urbano, fatores humanos, segurança infantil, comunicação e divulgação, formação e transportes públicos;
- O pedido de contributos a toda a sociedade civil, através da divulgação no site da [ANSR](#).

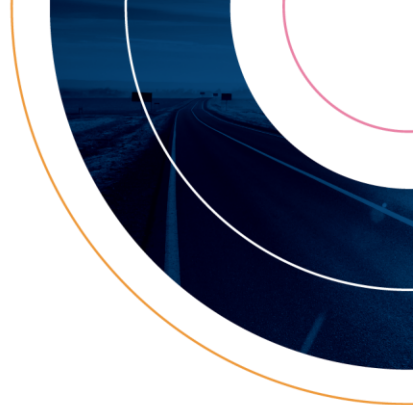
Para além do envolvimento de todos, considerou-se fundamental desenvolver o presente documento, que, através da sua divulgação, servirá para:

- fazer um balanço da **gestão da segurança rodoviária** a nível nacional;
- enquadrar os **contextos políticos mundiais, europeus e nacionais** com metas e compromissos assumidos;
- analisar a **atual Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020)** no que respeita às metas já alcançadas;
- apresentar os atuais **dados de sinistralidade nacionais**;
- dar a conhecer a nova abordagem da Segurança Rodoviária: o **Sistema de Transporte Seguro** que será a **base** da nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária – **Visão Zero 2030**;
- apresentar a **metodologia** estabelecida para a elaboração da Visão Zero 2030

Estas serão as **bases** para a definição da **Visão Zero 2030**, que de forma ambiciosa irá definir a **estratégia de nacional de segurança rodoviária** para os **próximos 10 anos**.

³² Organizações Não Governamentais (ONGs).

³³ Conjunto de programas, processos, regras e, eventualmente, documentação, relativos ao funcionamento de um conjunto de tratamento de informação.



9/ REFERÊNCIAS

- [1] B. Tony e B. Jeanne, Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention, Washington DC: The World Bank Global Road Safety Facility, 2009.
- [2] World Health Organization, World Report on Road Traffic Prevention, Geneva, 2004.
- [3] *Decreto de Lei n.º 169-B/2019, de 3 de dezembro, 2019.*
- [4] *Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, 2012.*
- [5] *Despacho n.º 3762/2012, de 14 março, 2012.*
- [6] *Decreto de Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, 2018.*
- [7] *Lei n.º 33/98, de 18 de julho, 1998.*
- [8] *Lei n.º 106/2015, de 25 de agosto, 2015.*
- [9] Infraestruturas de Portugal, [Online]. Available: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/rede/rodoviaria>. [Acedido em 2 12 2020].
- [10] *Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de outubro, 2006.*
- [11] *Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio, 2017.*
- [12] Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, “Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015,” 2009.
- [13] *Resolução do Conselho de Ministros n.º 23/2010, de 31 de março, 2010.*
- [14] *Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, de 13 de janeiro, 2014.*
- [15] *Resolução de Conselho de Ministro n.º 85/2017, de 19 de junho, 2017.*
- [16] United Nations, “Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development,” [Online]. Available: <https://sdgs.un.org/2030agenda>. [Acedido em 02 12 2020].
- [17] United Nations, “Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015: Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development,” 2015.
- [18] World Health Organization, , Save Lives - A road safety technical package, 2017.
- [19] Stockholm Declaration. Third Global Ministerial Conference on Road Safety Achieving Global Goals 2030, 2020.
- [20] United Nations, “Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020,” 2020.
- [21] Comissão Europeia, “White paper - Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system,” Bruxelas, 2011.
- [22] Comissão Europeia, Towards a European road safety area. Policy Orientations on Road Safety 2011-2020, Bruxelas, 2010.
- [23] J. Breen, Preparatory Work for an EU road safety strategy 2020-2030, Comissão Europeia, 2018.

- [24] Comissão Europeia, “Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future.,” Bruxelas, 2020.
- [25] Comissão Europeia, EU Road Safety Policy Framework 2021 – 2030- Next steps towards “Vision Zero”, Bruxelas, 2020.
- [26] Comissão Europeia,, “Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future,” Bruxelas, 2020.
- [27] *Decreto-Lei n.º 222/98, 17 de julho, alterado pela Declaração de Retificações nº 19-D/98, 31 de outubro, pela Lei nº 98/99, 26 de julho, e pelo Decreto-Lei 182/2003 16 de agosto, 1998.*
- [28] Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, “Plano Nacional de Segurança Rodoviária,” 2003.
- [29] Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, “Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos (PPPCA)”, 2018.
- [30] *Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, 2 de agosto - Aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, 2019.*
- [31] “Comissão Europeia,” [Online]. Available: https://ec.europa.eu/transport/media/news/2020-06-11-road-safety-statistics-2019_en. [Acedido em 30 10 2020].
- [32] European Transport Safety Council, Ranking EU Progress On Road Safety: 14th Road safety performance index report 2019, Bruxelas, 2019.
- [33] Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária: Ano de 2019, 2020.
- [34] Comissão Europeia, European Handbook on the External Cost of Transports, Bruxelas, 2019.
- [35] World Health Organization, Global Status Report on Road Safety 2018, 2018.

10/ ANEXOS

Anexo 1: Tabela Resumo – [PENSE 2020](#)

JUNHO 2020. EXECUÇÃO DO PENSE 2020: POR MEDIDA

MEDIDA	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A1.1.	MAI	ANSR	50%
A1.2.	MAI	ANSR	60%
A1.3.	MS	DGS	50%
A1.4.	MF	ASF	40%
A1.5.	MS	INEM	100%
A1.6.	MS	DGS	100%
A2.7.	MIH	IMT	57%
A2.8.	MAI	ANSR	60%
A2.9.	MAI	ANSR	50%
A2.10.	MAI	ANSR	40%
A3.11.	MAI	ANSR	100%
A3.12.	MAI	ANSR	100%
A3.13.	MF	ASF	40%
A3.14.	MAI	ANSR	100%
A4.15.	MAI	ANSR	100%
A4.16.	MAI	ANSR	80%
A5.17.	MAI	ANSR	66%
A5.18.	MAI	ANSR	35%
A5.19.	MAI	ANSR	100%
A5.20.	MIH	IMT	40%
A5.20.	MTSSS	ACT	30%
A5.21.	MJ	PGR	100%
A6.22.	MAI	CNSR/SEPC	Sem Execução
A6.23.	MAI	ANSR	10%
A7.24.	ME	DGE, ANQEP	100%
A7.25.	ME	DGE, ANQEP	50%
A7.26.	ME	DGE, ANQEP	100%
A8.27.	MAI	DGAL	100%



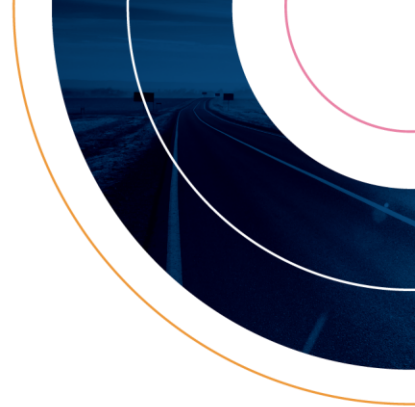
MEDIDA	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A8.28.	MAI	ANSR	25%
A8.29.	MAI	ANSR	70%
A8.30.	MAI	ANSR	75%
A8.31.	MAI	ANSR	10%
A8.32.	MIH	IMT	51%
A9.33.	MAI	ANSR	100%
A9.34.	MTSSS	ACT	Sem Informação
A10.35.	MJ	INMLCF	100%
A10.36.	MAI	ANSR	100%
A10.37.	MS	SICAD	70%
A10.38.	MAI	ANSR	100%
A10.39. GNR	MAI	GNR, PSP	85%
A10.39. PSP	MAI	GNR, PSP	88%
A11.40. GNR	MAI	GNR, PSP	100%
A11.40. PSP	MAI	GNR, PSP	88%
A11.41.	MF	MF	Sem Execução
A11.42.	MAI	GNR, PSP	90%
A11.43.	MAI	ANSR	100%
A11.44.	MIH	IMT, IP, SA	50%
A11.45. GNR	MAI	GNR, PSP	80%
A11.45. PSP	MAI	GNR, PSP	75%
A11.45. ACT	MTSSS	ACT	45%
A11.46. GNR	MAI	GNR, PSP	100%
A11.46. PSP	MAI	GNR, PSP	88%
A12.47.	MAI	GNR	100%
A12.48.	MIH	IMT	25%
A12.49.	MIH	IMT	100%
A12.50.	MAI	ANSR	100%
A12.51.	MAFDR	DGADR	100%
A12.52. GNR	MAI	GNR, PSP	60%
A12.52. PSP	MAI	GNR, PSP	88%
A13.53.	MAI	ANSR	80%
A13.54.	MS	INEM	85%

MEDIDA	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A13.55.	MAI	ANSR	85%
A13.56	MAI	ANEPC	70%
A14.57.	MAI	ANSR	100%
A14.58.	MAI	ANSR	50%
A14.59.	ME	DGE, ANQEP	100%
A14.60. GNR	MAI	GNR, PSP	100%
A14.60. PSP	MAI	GNR, PSP	88%
A14.61. GNR	MAI	GNR, PSP	100%
A14.61. PSP	MAI	GNR, PSP	88%
A14.62.	MAI	ANSR	100%
A14.63.IP, SA	MIH	IP, SA	30%
A14.63.MUN	Municípios	Municípios	Sem Informação
A14.64.	MIH	MPI	Sem Informação
A14.65.	Municípios	Municípios	Sem Informação
A15.66.	MAI	ANSR	100%
A15.67.	MAI	ANSR	50%
A15.68. GNR	MAI	GNR, PSP	100%
A15.68. PSP	MAI	GNR, PSP	88%
A16.69.	MAI	ANSR	100%
A16.70.	MAI	ANSR	100%
A16.71. GNR	MAI	GNR, PSP	100%
A16.71. PSP	MAI	GNR, PSP	88%
A16.72.	MAI	ANSR	100%
A17.73.	MIH	IMT	50%
A17.74.	MS	DGS	85%
A17.75.	MIH	ANSR	30%
A18.76.	MAI	ANSR	40%
A18.77.	MAI	ANSR	75%
A19.78.	MAI	ANSR	100%
A19.79.	MAI	ANSR	100%
A20.80.	MIH	IP, SA	50%
A20.81.	MIH	IP, SA	10%
A21.82.IP, SA	MIH	IP, SA	10%



MEDIDA	MINISTÉRIO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	TAXA DE EXECUÇÃO REAL
A21.82.MUN	Municípios	Municípios	Sem Informação
A21.83.IP, SA	MIH	IP, SA	10%
A21.83.MUN	Municípios	Municípios	Sem Informação
A22.84.	MIH	IMT	85%
A22.85.	MIH	IMT	50%
A22.86. GNR	MAI	GNR, PSP	70%
A22.86. PSP	MAI	GNR, PSP	88%
A23.87.	MIH	IP, SA	50%
A23.88.	MIH	IMT	100%
A24.89.	MAI	ANSR	Sem Execução (inviável)
A24.90.	MAI	ANSR	Sem Execução (inviável)
A24.91.	MAI	ANSR	Sem Execução (inviável)
A25.92.	MIH	IMT	80%
A25.93.	MIH	IMT	100%
A26.94.	MAI	ANSR	Sem Execução
A26.95.	MIH	IMT	Sem Execução
A27.96.	MAI	ANSR	40%
A28.97.	MIH	IMT	50%
A29.98.	MAI	ANSR	Sem Execução
A30.99.	MS	INEM	60%
A30.100.	MIH	IMT	75%
A31.101.	MAI	ANEPC	100%
A32.102.	MS	INEM	100%
A32.103.	MAI	GNR, PSP	100%
A33.104.	MAI	GNR, PSP	90%
A33.104.	MAI	ANEPC	50%
A33.104.	MS	INEM	85%
A34.105.	MAI	CNSR/SEPC	Sem Execução
A34.106.	NÃO DEFINIDO	NÃO DEFINIDO	Sem Execução
A34.107.	NÃO DEFINIDO	NÃO DEFINIDO	Sem Execução
TOTAL			75%

Dados de acordo com a informação disponível no final do 1.º semestre de 2020 (com exceção das medidas da [ANSR](#) e do [MJ](#), atualizadas em outubro 2020)



SIGLAS

ACSS – [Administração Central do Sistema de Saúde, IP](#)

ACT – [Autoridade para as Condições do Trabalho](#)

ADAS – [Sistemas Avançados de Assistência ao Condutor](#)

AMT – [Autoridade da Mobilidade e dos Transportes](#)

ANEPC – [Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil](#)

ANQEP – [Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I. P.](#)

ANSR – [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária](#)

APCAP – [Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens](#)

ASF – [Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões](#)

CARE – [Community Database on Accidents on the Roads in Europe](#)

CCI – Conselho Consultivo Internacional

CCM – Conselho Científico de Monitorização

CE – [Código da Estrada](#)

CE – [Comissão Europeia](#)

CE – Comissão Executiva

CEE – Conselho Executivo de Especialistas

CNEE – Conselho Não-Executivo de Especialistas

CNN – Conselho Consultivo Nacional

CNSR – Conselho Nacional de Segurança Rodoviária

DE – Desafios Estratégicos

DGADR – [Direção-Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural](#)

DGAL – [Direção-Geral das Autarquias Locais](#)

DGE – [Direção-Geral de Educação](#)

DGIE – [Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos](#)



DGS – [Direção-Geral da Saúde](#)

DGT – [Direção-Geral do Território](#)

ENMAC 2020-2030 – [Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030](#)

ENSR – [Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária](#)

ETSC – [European Transport and Safety Council](#)

Euro-NCAP – [European New Car Assessment Programme](#)

FCTUC – [Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra](#)

FERSI – [The Forum of European Road Safety Research Institutes](#)

FPCEUP – [Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto](#)

GNR – [Guarda Nacional Republicana](#)

I&D – Investigação e Desenvolvimento

ICD – Indicador-Chave de Desempenho

IDeS – [Instituto de Direito e Segurança](#)

IDMEC – [Instituto de Engenharia Mecânica](#)

IDMEC-IST – [Instituto de Engenharia Mecânica](#)

IMT, I.P. – [Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.](#)

INE – [Instituto Nacional de Estatística](#)

INEM – [Instituto Nacional de Emergência Médica, I. P.](#)

INMLCF – [Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, I. P.](#)

IP, SA – [Infraestruturas de Portugal, S. A.](#)

IST – [Instituto Superior Técnico](#)

ITF – [Fórum Internacional dos Transportes](#)

LNEC – [Laboratório Nacional de Engenharia Civil](#)

MAAC – [Ministério do Ambiente e da Ação Climática](#)

MAAS – [Mobility As A Service](#)

MAFDR – [Ministério da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural](#)

MAI – [Ministério da Administração Interna](#)

MAIS – [Maximum Abbreviated Injury Scale](#)

MATE – [Ministério do Ambiente e Transição Energética](#)

ME – [Ministério da Educação](#)

MF – [Ministério das Finanças](#)

MIH – [Ministério das Infraestruturas e da Habitação](#)

MJ – [Ministério da Justiça](#)

MM – [Ministério do Mar](#)

MMEAP – [Ministério da Modernização do Estado e da Administração Pública](#)

MP – [Ministério Público](#)

MPI – [Ministério do Planeamento e das Infraestruturas](#)

MS – [Ministério da Saúde](#)

MTSSS – [Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social](#)

OCDE – [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico](#)

ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

OMS – [Organização Mundial da Saúde](#)

ONGs – Organizações Não Governamentais

ONU – [Organização das Nações Unidas](#)

PDCA – Plan-Do-Check-Act

PENSE 2020 – [Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária](#)

PGR – [Procuradoria-Geral da República](#)

PNOT – [Programa Nacional de Ordenamento do Território](#)

PP – Pontos Percentuais

PPPCA – [Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos](#)

PRACE – [Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado](#)

PRN – Plano Rodoviário Nacional



PSP – [Polícia de Segurança Pública](#)

RSE – Road Side Equipment

SEAI – [Secretaria de Estado da Administração Interna](#)

SEPC – Secretaria de Estado da Proteção Civil

SGMAI – [Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna](#)

SICAD – [Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências](#)

TBD – To Be [Decided](#) ou To Be [Determined](#)

UE – União Europeia

UTAO – [Unidade Técnica de Apoio Orçamental](#)

VM – Vítimas Mortais

VSL – [Value of Statistical Life](#)