

ESTRATÉGIA  
NACIONAL DE  
SEGURANÇA  
RODOVIÁRIA



**2007**  
**2015**

APRESENTAÇÃO DE  
ESTUDO DE SITUAÇÃO  
ISCTE

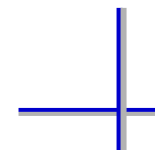




# ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2007 – 2015

## APRESENTAÇÃO RELATÓRIO PRELIMINAR

31.05.07 – Auditório 3 – FIL



1986 – 2006

## Sinistralidade Rodoviária

Mortos –	<b>39.096</b>
Feridos Graves –	<b>187.134</b>
Feridos Ligeiros –	<b>1.070.363</b>

## Impacto Económico da Sinistralidade Rodoviária

2001 <sup>(a)</sup>

Custo dos Acidentes com Vítimas : mais de 2 Mil Milhões de Euros

0,82% do PIB de 2001 (1,41% em 1986)

(a) Estimativa

Fonte: Donário, A



## SUMÁRIO

ÂMBITO

METODOLOGIA

A SINISTRALIDADE EM PORTUGAL

ANÁLISE DO P.N.P.R. E DA SUA EXECUÇÃO

ESTUDOS SOBRE A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

RECOMENDAÇÕES PARA A “ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2007-2015”



## Âmbito

Âmbito – Protocolo de Cooperação entre a Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna e o Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE)



## Âmbito (cont.)

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

- Realização de um diagnóstico da situação actual;
- Inventariação de possíveis linhas de desenvolvimento estratégico a contemplar na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, reequacionando os objectivos definidos para 2010, fixando novos objectivos para o horizonte do ano 2015 e dando especial atenção às temáticas da saúde, da mobilidade e do ambiente.



## Metodologia

Para a análise da situação actual e para o diagnóstico da sinistralidade rodoviária recorreu-se a um conjunto alargado de técnicas de investigação:

- Análise documental e análise de dados estatísticos
- Entrevistas individuais e de grupo a peritos nacionais e internacionais
- Inquéritos a peritos, agentes do sector, condutores e público em geral

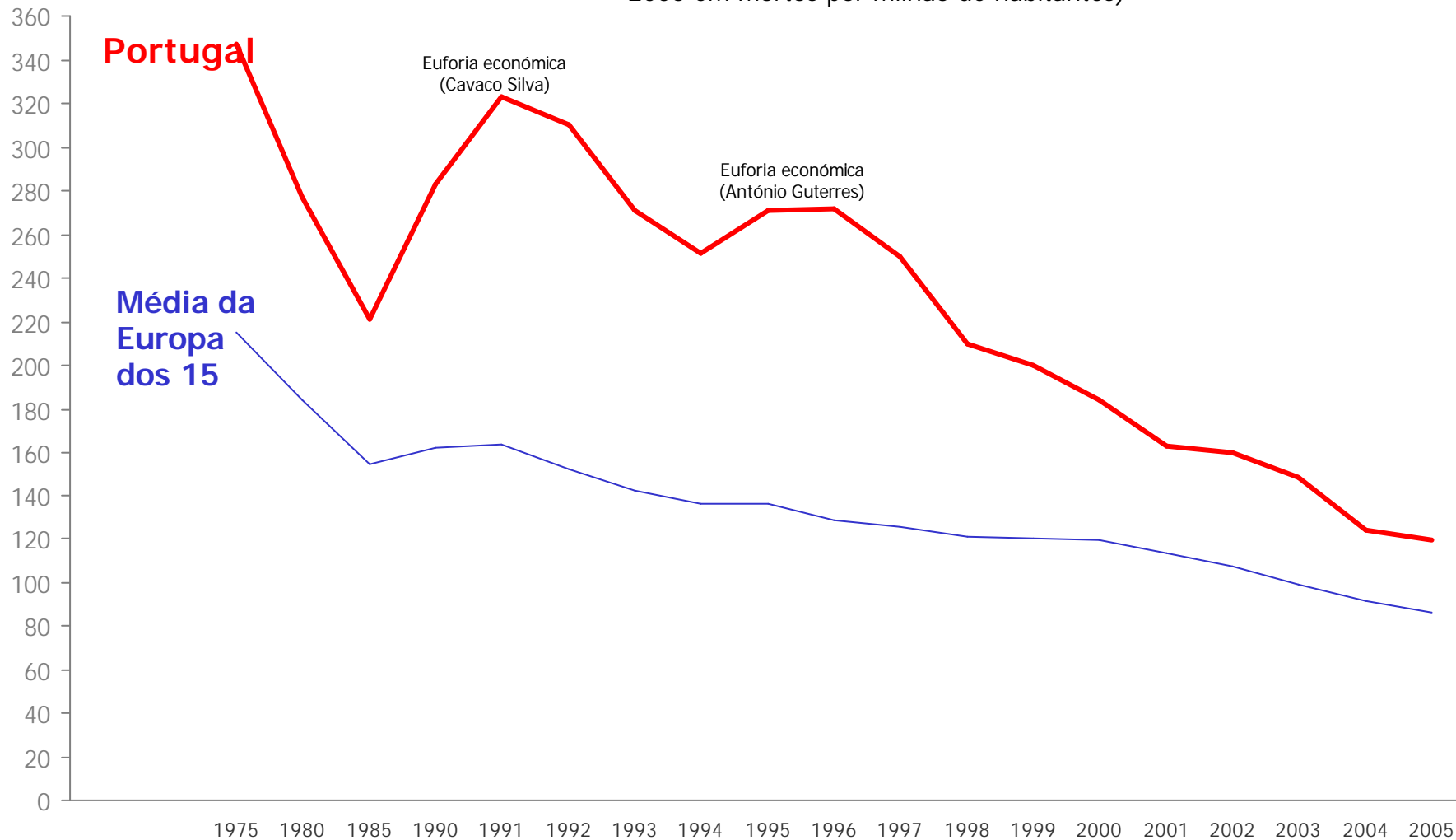


## A Sinistralidade em Portugal

- Desde 1998 que a diminuição da mortalidade rodoviária converge, de forma consistente com a média da UE continuando, mesmo assim, acima dessa média.
- Desde 2003 foram realizados progressos consideráveis nos segmentos prioritários aí definidos, principalmente peões e pesados mas também, embora com menor intensidade, nas 2 rodas.
- Os acidentes com ligeiros e em particular os que ocorrem dentro das localidades continuam a registar números preocupantes que exigem medidas de acalmia de trânsito.

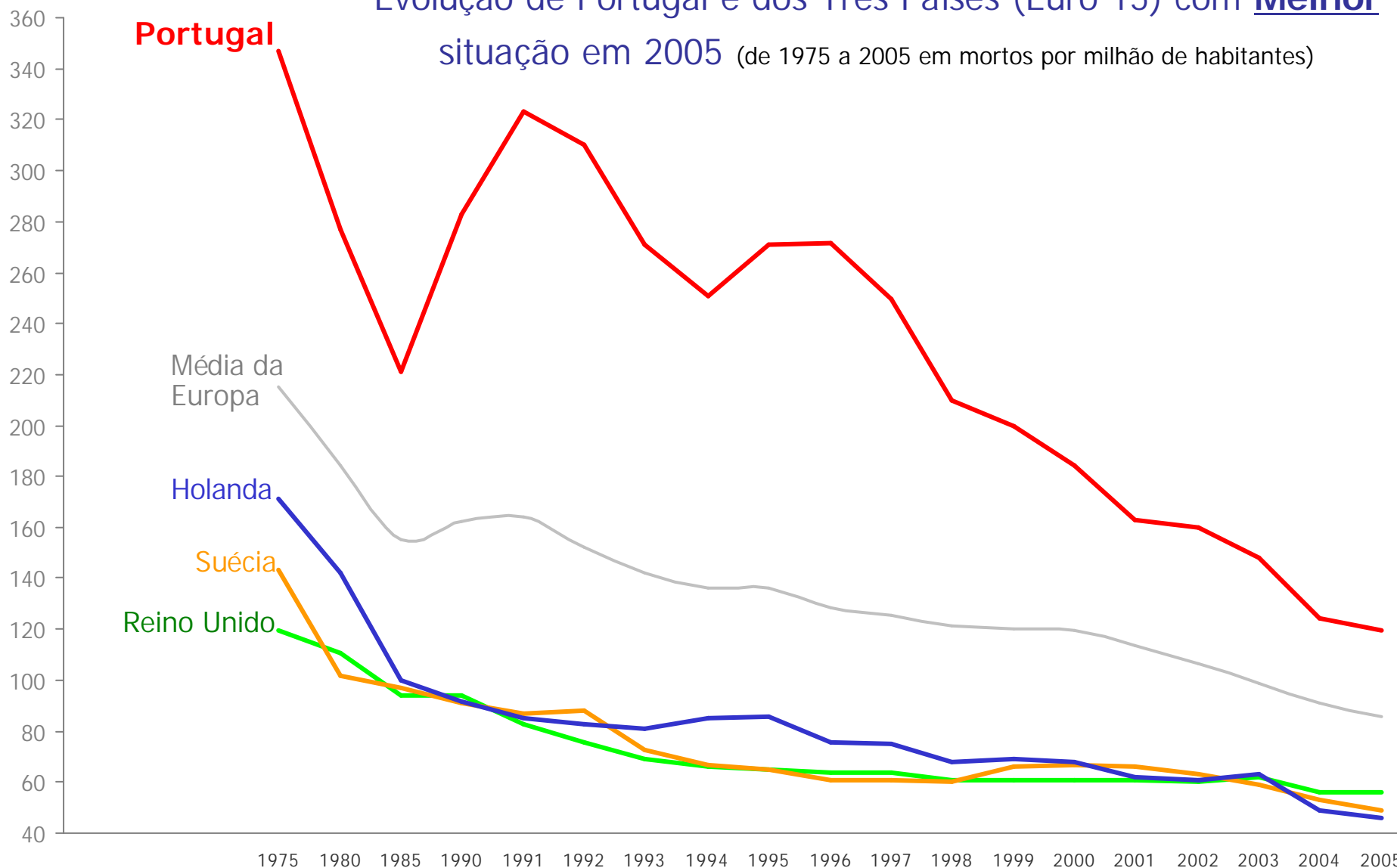


Evolução de Portugal no Seio dos Países da Europa dos 15 (de 1975 a 2005 em mortos por milhão de habitantes)



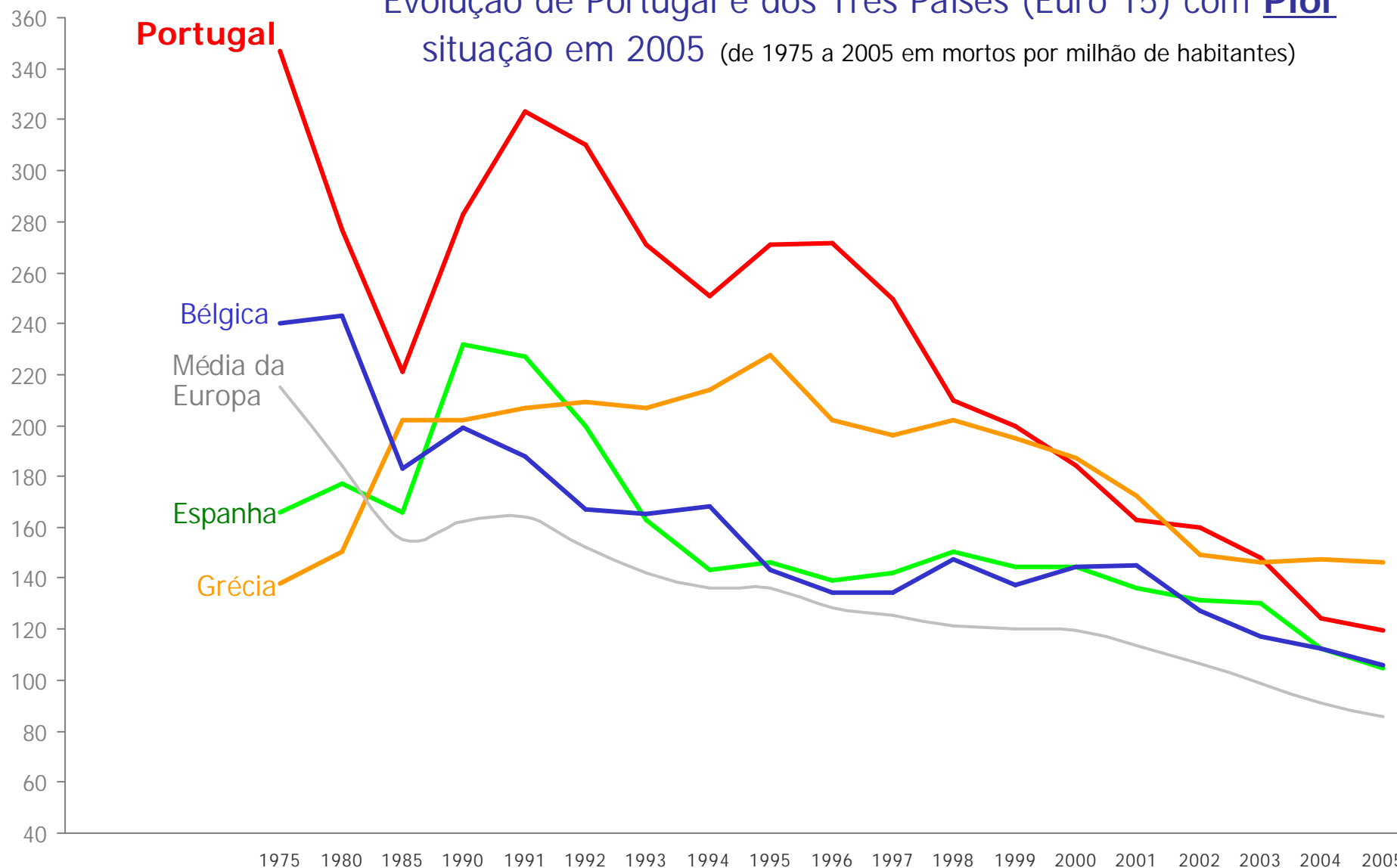


Evolução de Portugal e dos Três Países (Euro 15) com **Melhor** situação em 2005 (de 1975 a 2005 em mortos por milhão de habitantes)





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





## Análise do P.N.P.R. e da sua execução

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

A sua estrutura interna e os mecanismos previstos para a sua execução, coordenação e monitorização, encerram debilidades consideráveis que exigem uma revisão profunda.

De facto, ao Plano faltou coordenação, orçamentação, calendarização, monitorização e auditoria externa.



## Análise do P.N.P.R. e da sua execução (cont.)

A lista de acções previstas no Anexo I ao Plano – **231** – é largamente superior ao executado. O grau de execução é muito baixo e muito irregular, dado as acentuadas diferenças de contribuição das várias entidades envolvidas.

No entanto, esta leitura não pode obter uma confirmação totalmente objectiva, uma vez que, como já referimos, o PNPR não quantificou nem calendarizou as acções descritas.

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



## Análise do P.N.P.R. e da sua execução (cont.)

Para além das medidas planificadas (ANEXO I), podem ser enquadradas no âmbito do PNPR um largo conjunto de medidas, principalmente legislativas, desde 2004 a 2007 (algumas em curso), que respeitam ao ensino e exames de condução, aos sistemas de retenção e de visibilidade de peões e velocípedes, à inspeção técnica de veículos, à elaboração de base de dados e simplificação administrativa e ao controlo da condução sob o efeito de álcool e de substâncias psicotrópicas.

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



## Análise do P.N.P.R. e da sua execução (cont.)

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

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



## Os Estudos sobre a Sinistralidade

- Estudo Probabilístico de Agravamento da Sinistralidade (2001 – 2005)
- Inquéritos a Especialistas, Agentes Sectoriais, Condutores e Não Condutores
- Entrevistas Individuais e em Grupo



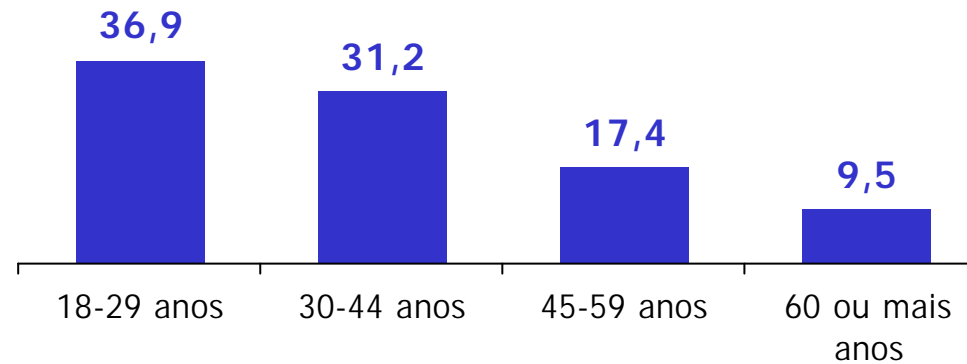


## Estudo Probabilístico de Agravamento da Sinistralidade (2001 – 2005) (Alguns exemplos)

Acidentes com Um Veículo Ligeiro				
	Ref.	Grupo Observado	Mortos (%)	Odds Ratio
Idade do Condutor	< de 30	Entre 30 e 44 anos	<b>29%</b>	<b>4,78</b>
Tipo de via	EN	Estrada Municipal	<b>18%</b>	<b>3,55</b>
		Auto-estrada	<b>15%</b>	<b>1,30</b>
Ano de matrícula	> 1995	Até 1990	<b>20%</b>	<b>1,42</b>

## Acidentes com "Ligeiros"

% Mortos segundo a idade do condutor



## Índice de Perigosidade

(M=100; FG=10; FL=1)



% Mortos	18-29	30-44	45-59	60 e +
	1,7%	1,8%	2,0%	3,1%



## Estudo Probabilístico de Agravamento da Sinistralidade (2001 – 2005) (Alguns exemplos)

Acidentes com Um Veículo Ligeiro e Um Peão				
	Ref.	Grupo Observ.	Mortos (%)	Odds Ratio
Tipo de via	EN	Itinerário Principal	<b>1%</b>	<b>4,56</b>
		Auto-estrada	<b>3%</b>	<b>4,52</b>
Factor climatérico	Bom tempo	Mau tempo	<b>15%</b>	<b>1,36</b>
Berma da via	Pavimentada	Não pavimentada	<b>27%</b>	<b>1,26</b>



## Estudo Probabilístico de Agravamento da Sinistralidade (2001 – 2005) (Alguns exemplos)

Acidentes com Um Veículo Ligeiro e Uma Moto				
	Ref.	Grupo Obser.	Mortos (%)	Odds Ratio
Tipo de Via	EN	Itinerário Complementar	<b>2%</b>	<b>11,08</b>
		Arruamento (localidade)	<b>24%</b>	<b>7,81</b>
		Estrada Municipal	<b>17%</b>	<b>7,13</b>
		Itinerário Principal	<b>1%</b>	<b>4,02</b>
		Estrada Regional	<b>2%</b>	<b>2,53</b>



## Inquéritos a Especialistas, Agentes Sectoriais, Condutores e Não Condutores

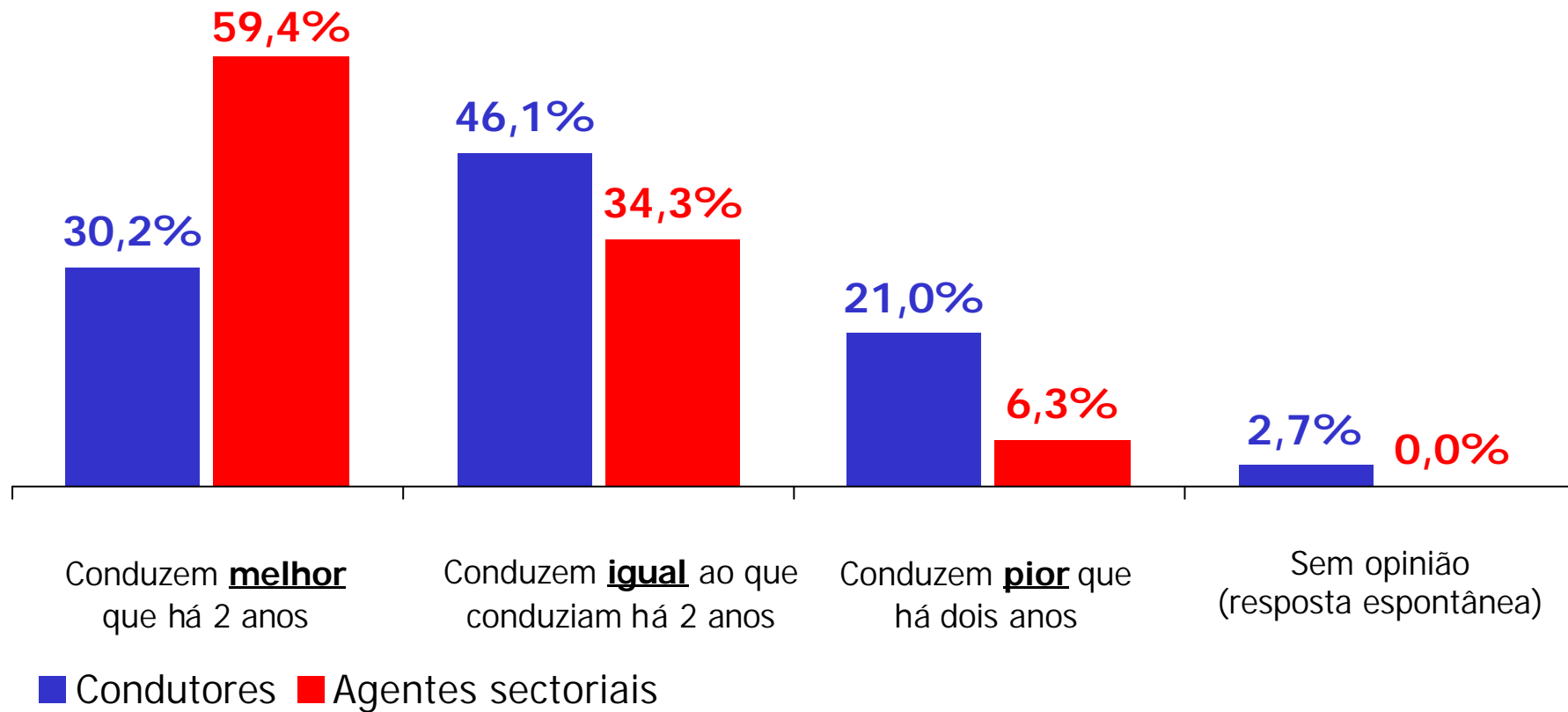
- Evolução dos Comportamentos de Condução
- Avaliação da Sinalização e da Conservação das Estradas
- Avaliação dos Centros de Inspeção Periódica e Percepção sobre os requisitos para a sua melhoria
- Opinião sobre o Ensino nas Escolas de Condução e dos requisitos para a sua melhoria
- Opinião sobre os Exames de Código e de Condução e das alterações desejadas
- Avaliação da Concordância relativa ao Modelo “Carta por Pontos”
- Avaliação da Rapidez e da Qualidade dos Serviços de Apoio às Vítimas de Acidentes Rodoviários e Percepção sobre os requisitos para a sua melhoria



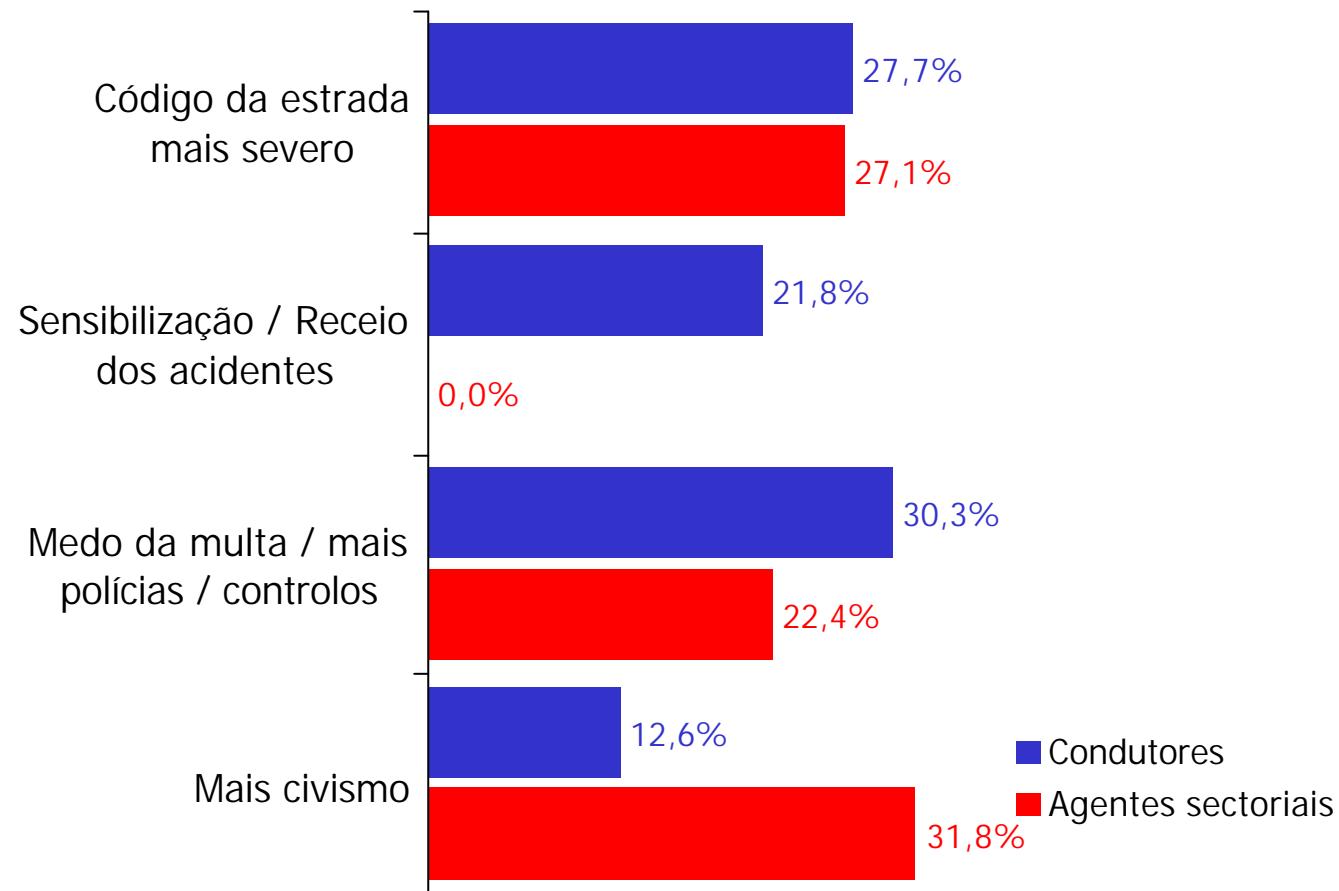
## Inquéritos a Especialistas, Agentes Sectoriais, Condutores e Não Condutores (cont.)

- Opinião sobre os Limites da Taxa de Alcoolémia
- Opinião sobre os Limites de Velocidade
- Opinião sobre o Alargamento de Situações Susceptíveis de Pena de Prisão
- Principais Causas de Sinistralidade e Soluções para a sua Diminuição
- Avaliação do P.N.P.R.
- Principais Medidas para a Redução da Sinistralidade Rodoviária a contemplar no Futuro
- Principais Medidas para Assegurar a Eficácia do Futuro Plano

## Evolução dos Comportamentos de Condução



## Evolução dos Comportamentos de Condução Principais Razões da Melhoria da Condução dos Portugueses







## Avaliação da Sinalização e da Conservação das Estradas

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

Índice de Avaliação do Estado de Conservação das Estradas Portuguesas <sup>(1)</sup>	Condutores	Agentes sectoriais <sup>(2)</sup>
		29,2

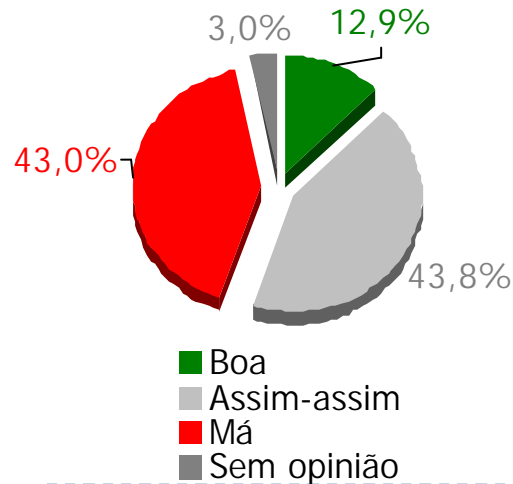
(1) O índice de avaliação da sinalização das estradas portuguesas resulta de uma escala onde + 100 corresponde a uma avaliação "muito boa / boa", +50 corresponde a "assim-assim", 0 corresponde a "Muito má / má" e +25 corresponde a "sem opinião".

(2) Média dos índices de avaliação dos diferentes tipos de estradas.

## Avaliação da Sinalização nas Estradas

### Condutores

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



### Agentes sectoriais

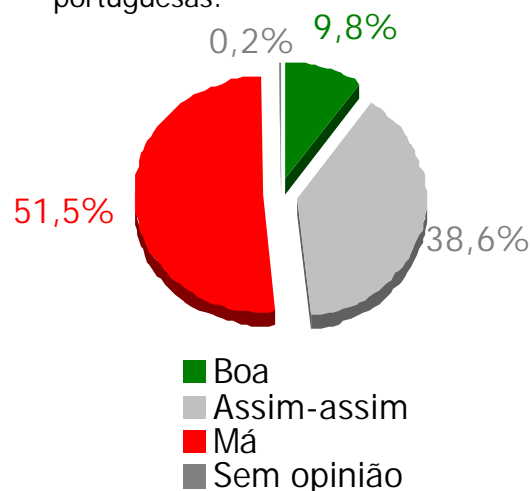
De um modo geral, como classifica a **sinalização nas nossas estradas**:

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

## Avaliação do Estado de Conservação nas Estradas

### Condutores

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



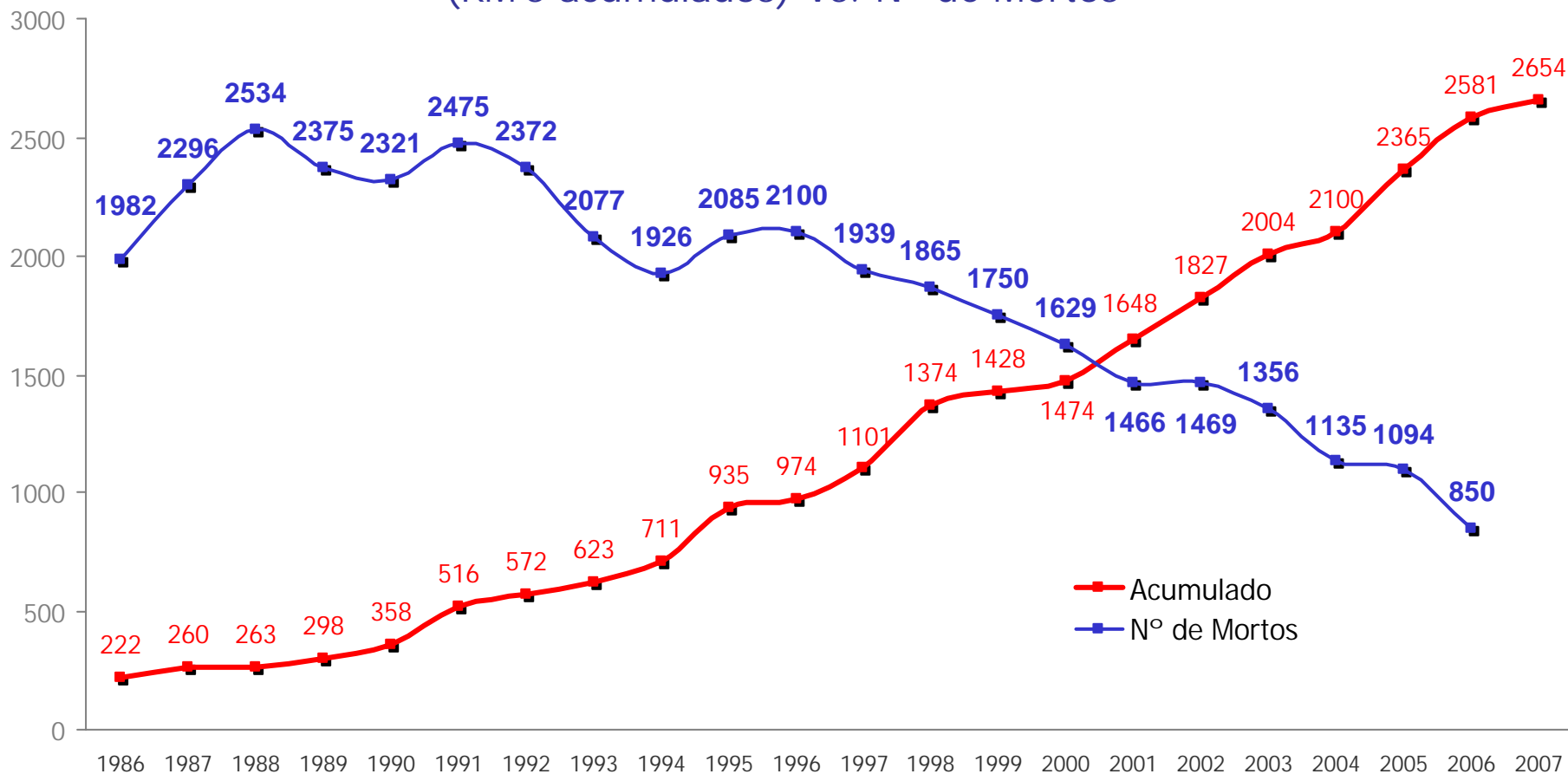
### Agentes sectoriais

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

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

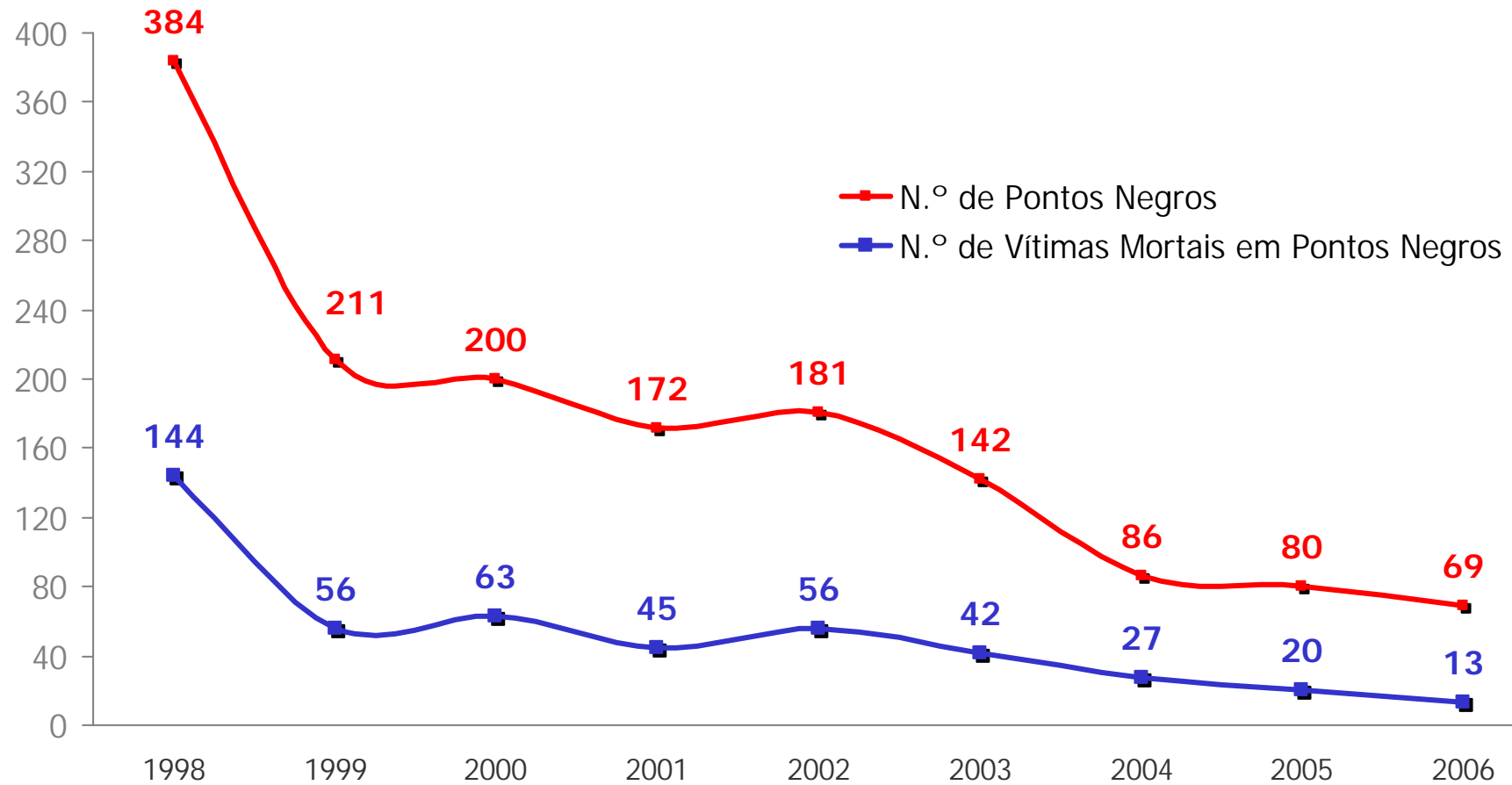


### Evolução da Rede de Auto-Estradas (KM's acumulados) Vs. N° de Mortos



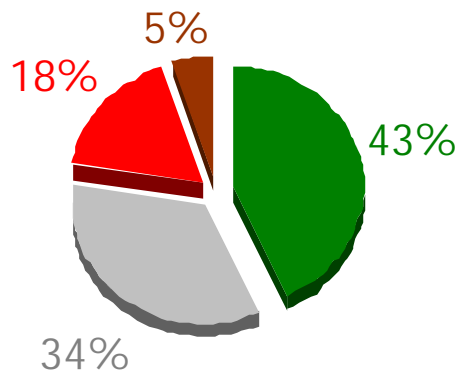
Fonte N° de Mortos: DGV e EP

### Vítimas Mortais e Pontos Negros



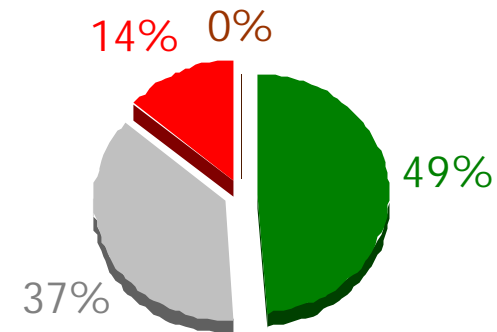
## Avaliação dos Centros de Inspeção Periódica

Condutores



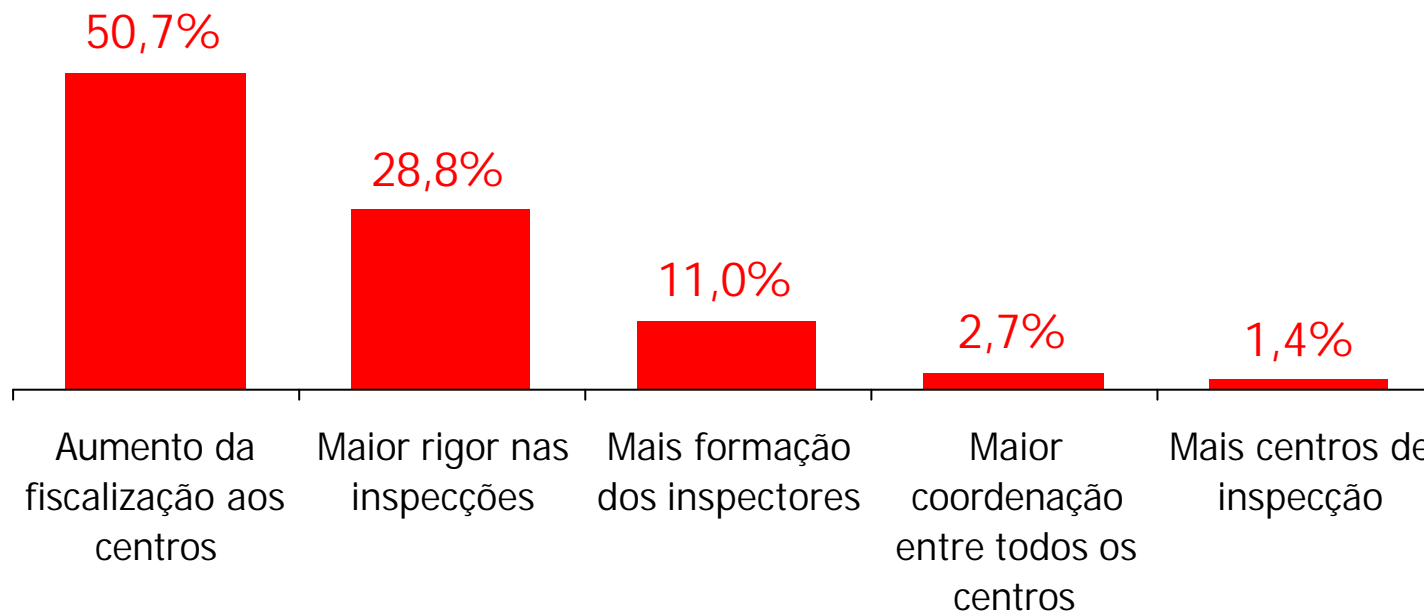
- Bom
- Assim-assim
- Mau
- Sem opinião

Agentes sectoriais



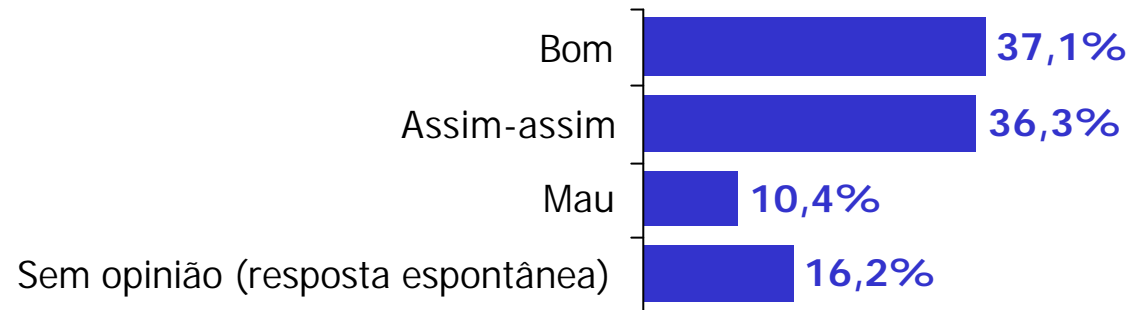
- Muito bem / Bem
- Assim-assim
- Muito mal / Mal
- Sem opinião

Opinião sobre os requisitos para a melhoria dos Centros de Inspeção Periódica –  
Agentes Sectoriais

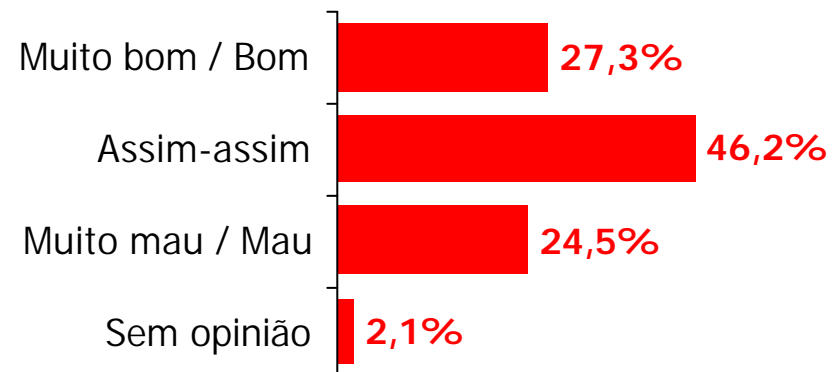


## Opinião sobre o Ensino nas Escolas de Condução

### Condutores

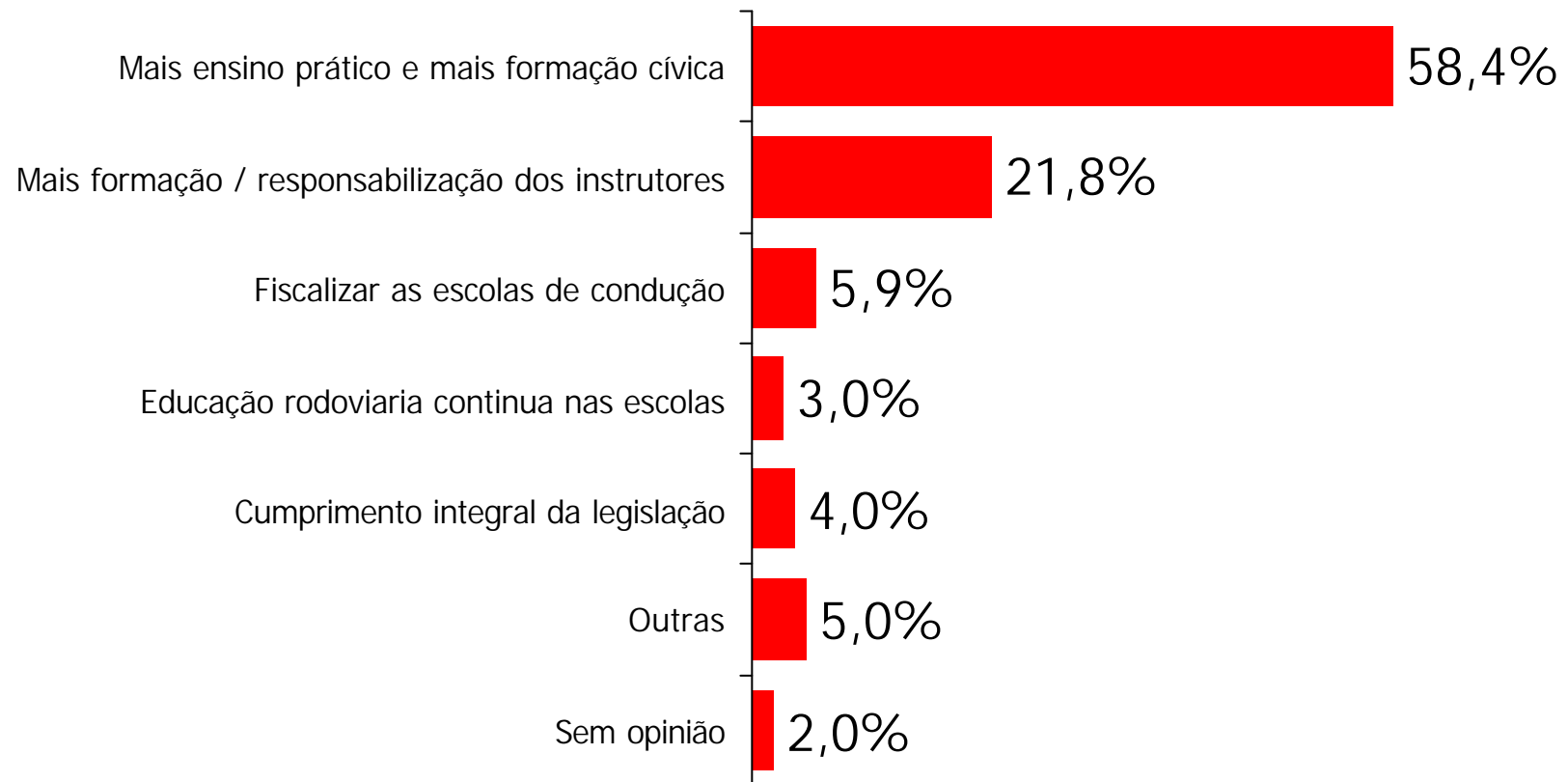


### Agentes sectoriais



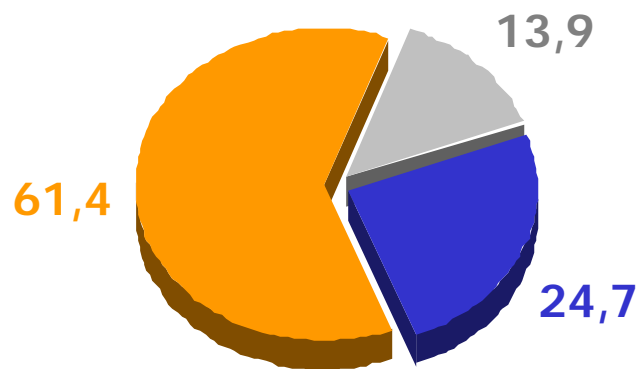


## Opinião sobre requisitos para a melhoria do Ensino nas Escolas de Condução – Agentes Sectoriais



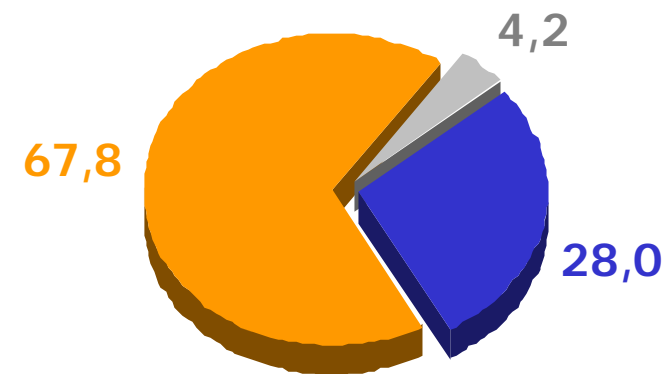
## Opinião sobre o Exame de Código

Condutores (%)



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

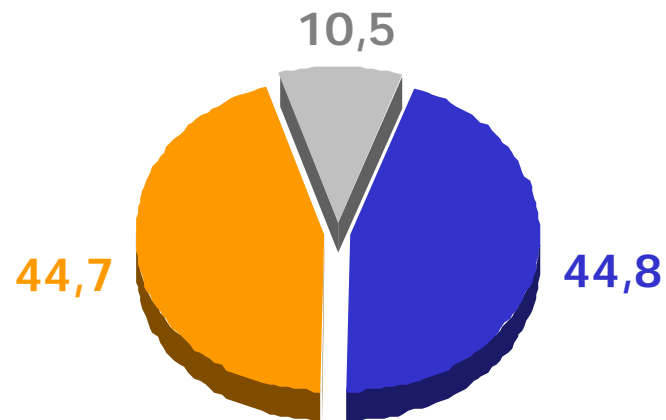
Agentes sectoriais (%)



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

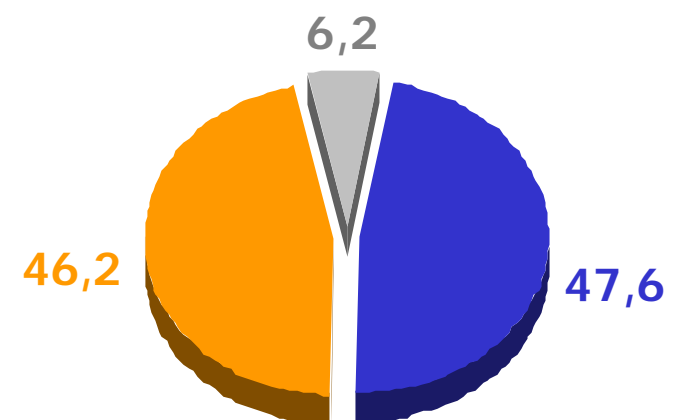
## Opinião sobre o Exame de Condução

Condutores (%)



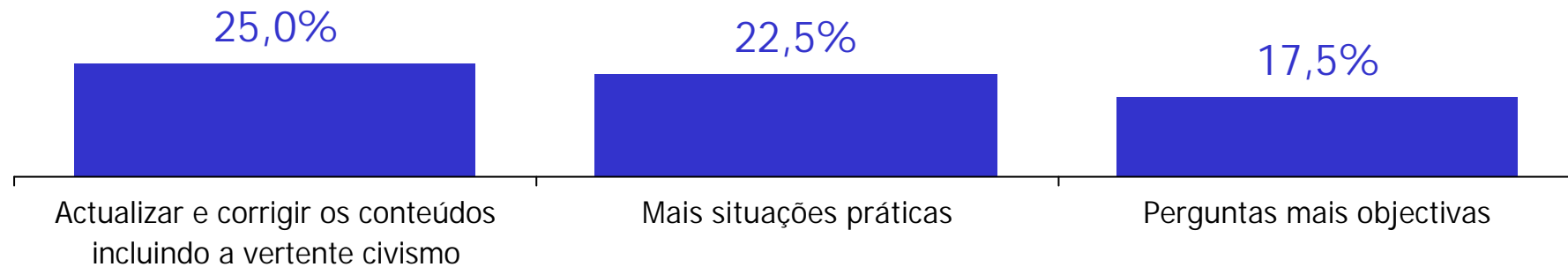
- Deveria ser alterado
- Está bem como está
- Sem opinião (resposta espontânea)

Agentes sectoriais (%)

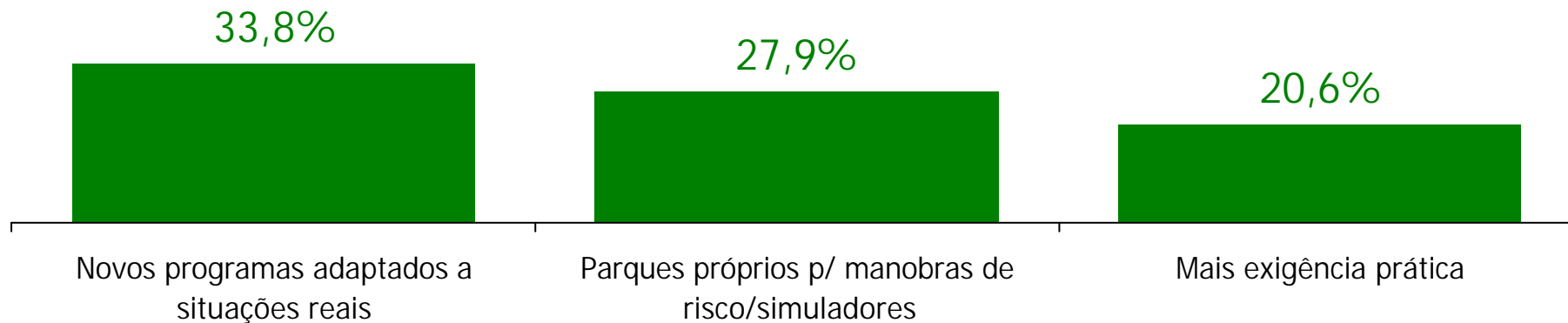


- Alterado
- Mantido como está
- Sem opinião (resposta espontânea)

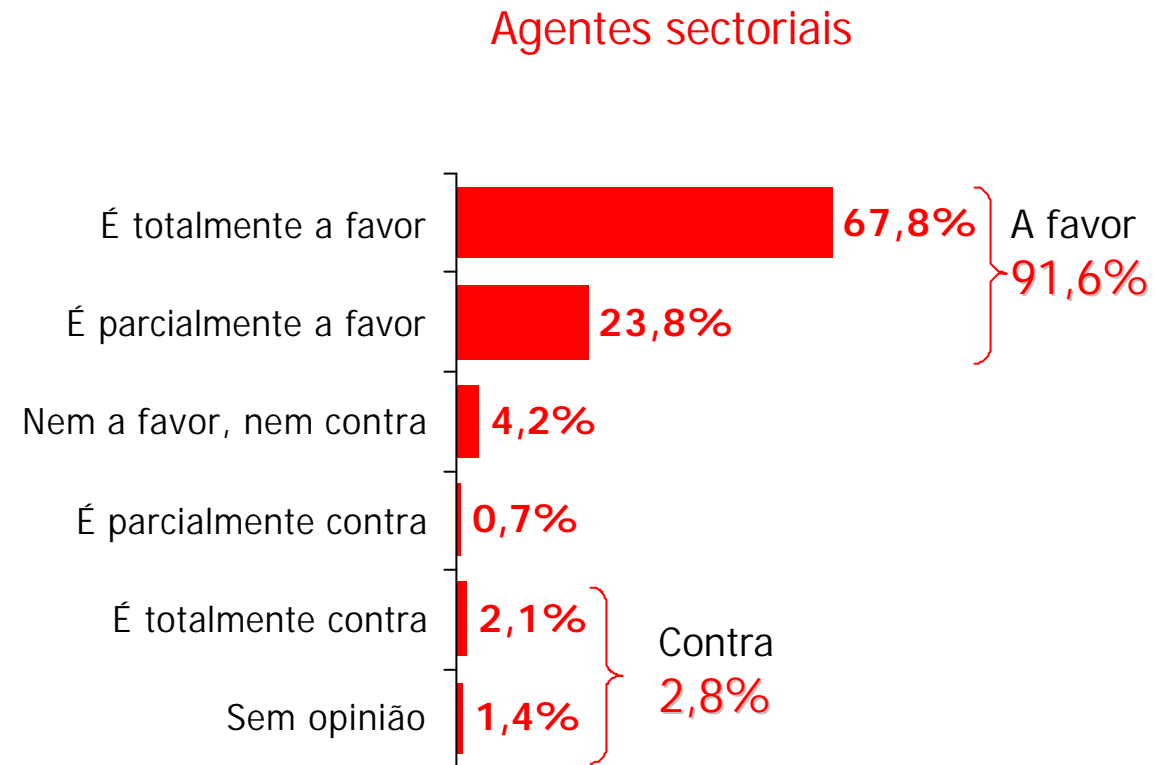
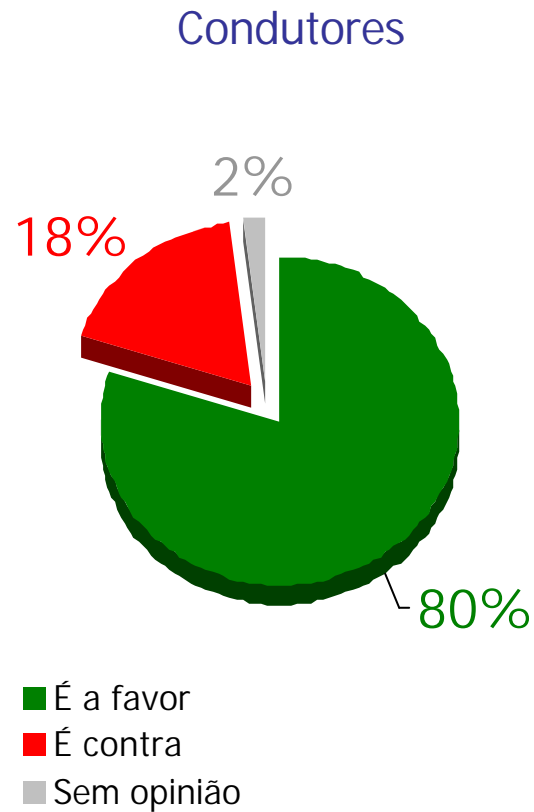
### Alterações ao Exame de Código – Agentes sectoriais



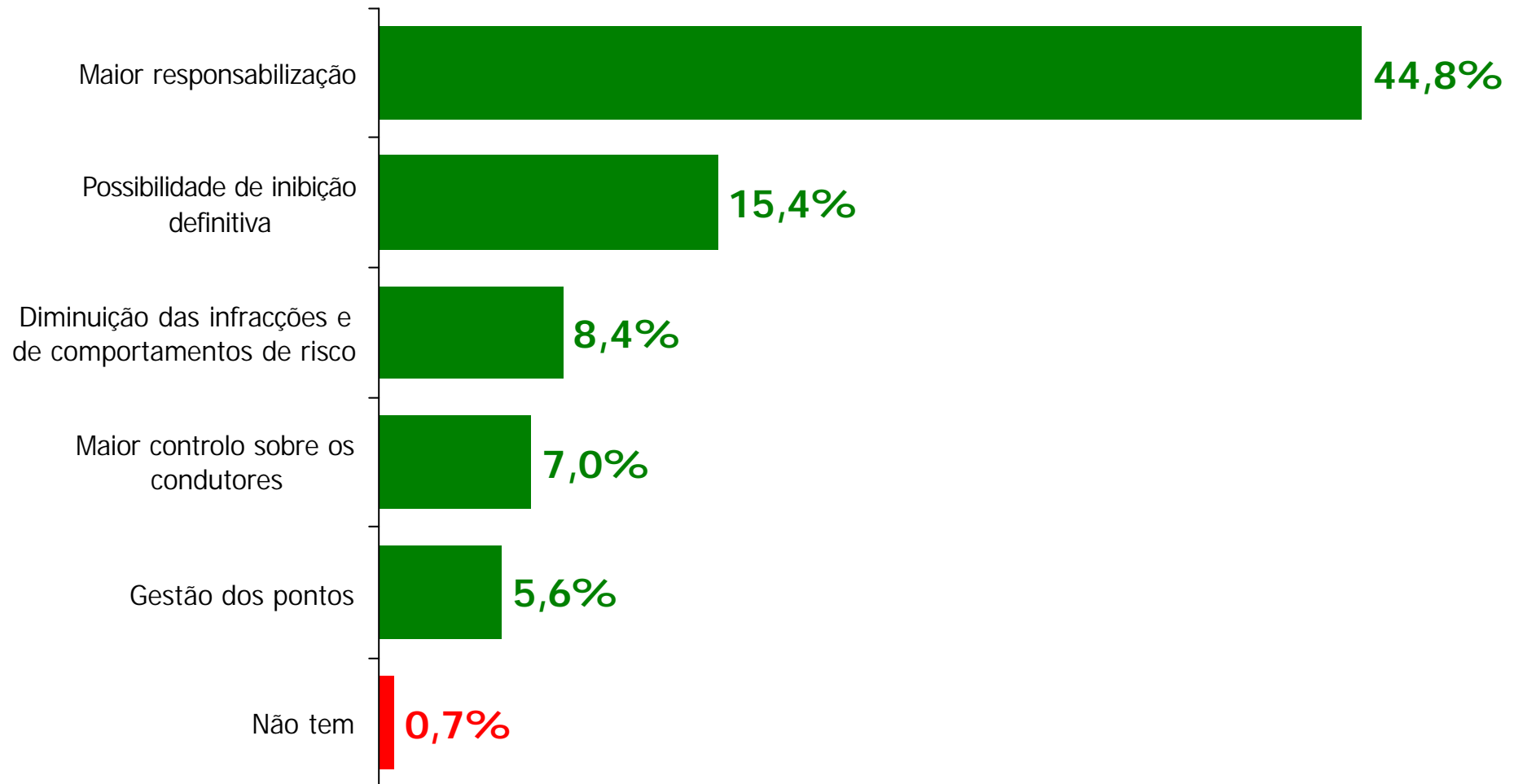
### Alterações ao Exame de Condução



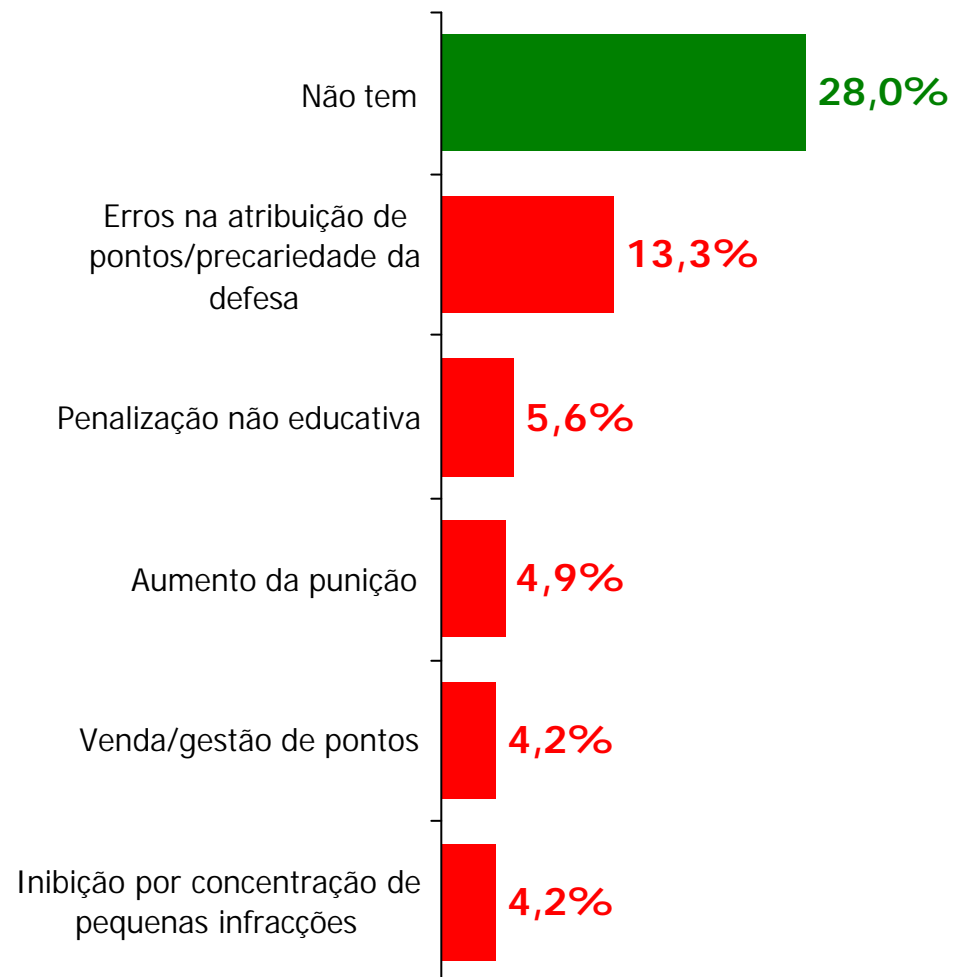
Concordância relativa ao Modelo "Carta por Pontos"



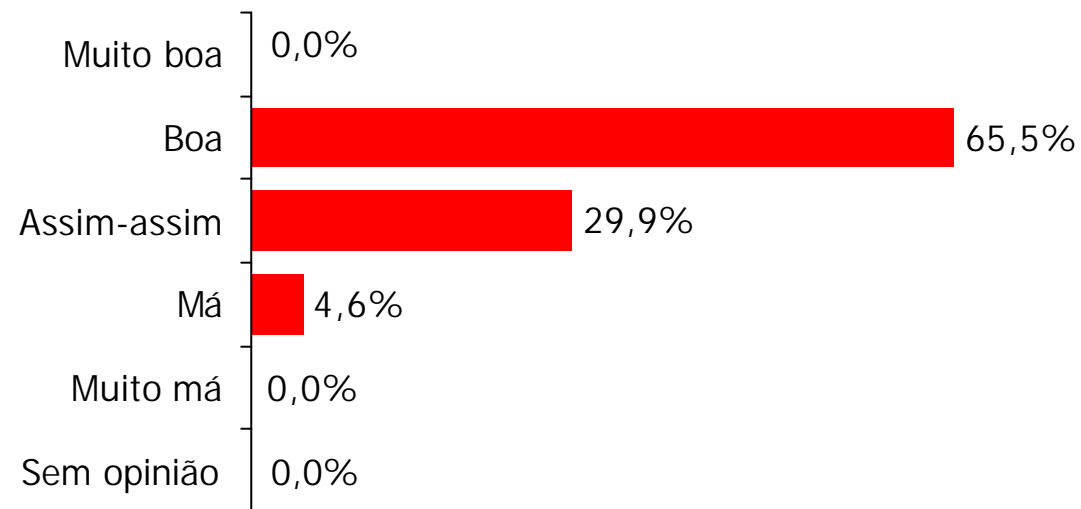
Aspectos Positivos do Modelo “Carta por Pontos” – Agentes sectoriais



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



Avaliação da Rapidez do Serviço de Apoio às Vítimas de Acidentes Rodoviários –  
Agentes sectoriais



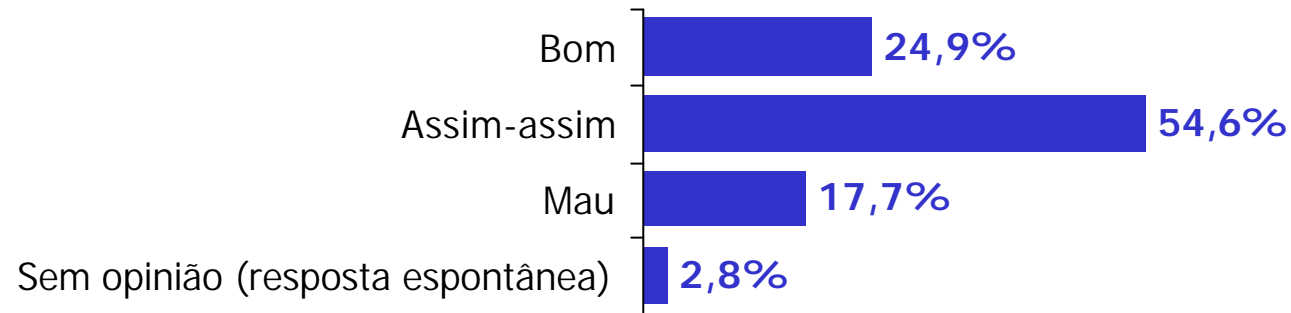


## Opinião sobre os requisitos para a melhoria do Serviço de Apoio às Vítimas de Acidentes Rodoviários – Agentes Sectoriais

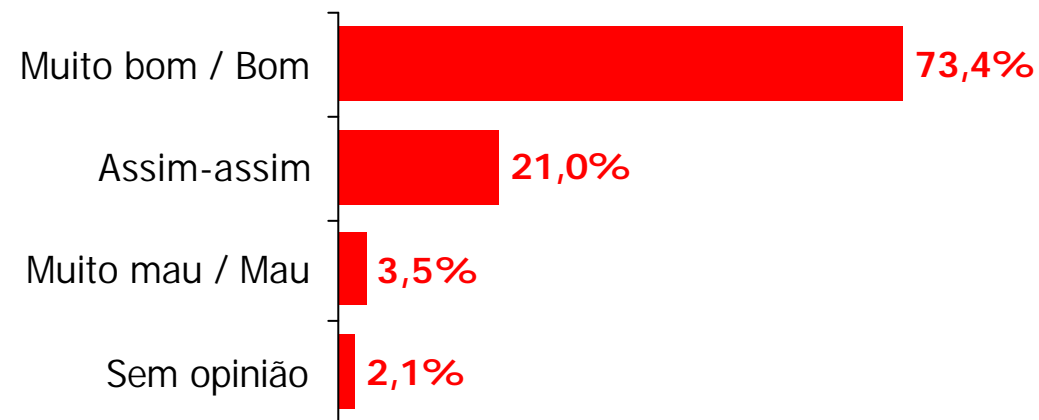


## Avaliação da Qualidade do Serviço de Apoio às Vítimas de Acidentes Rodoviários

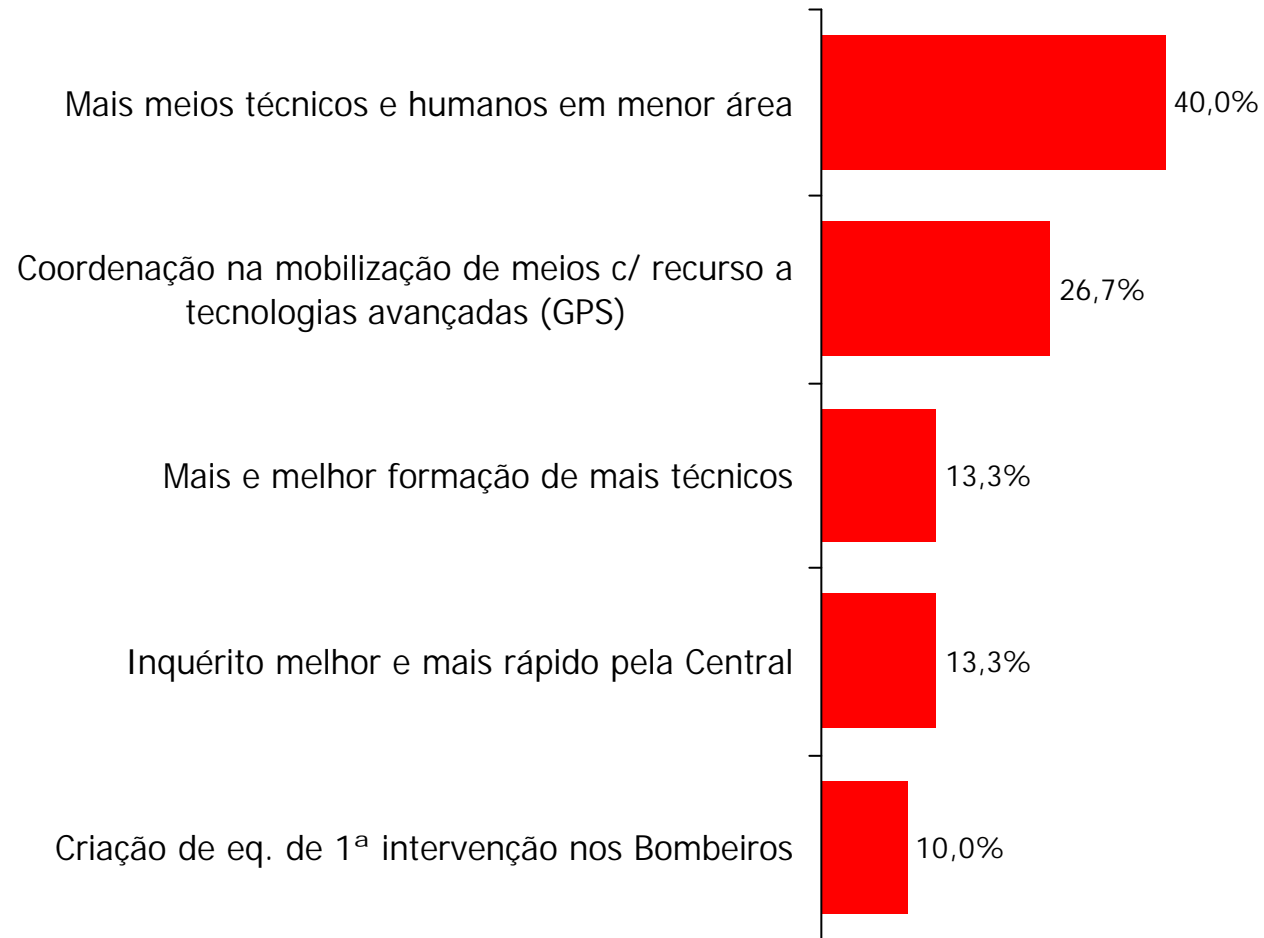
### Condutores



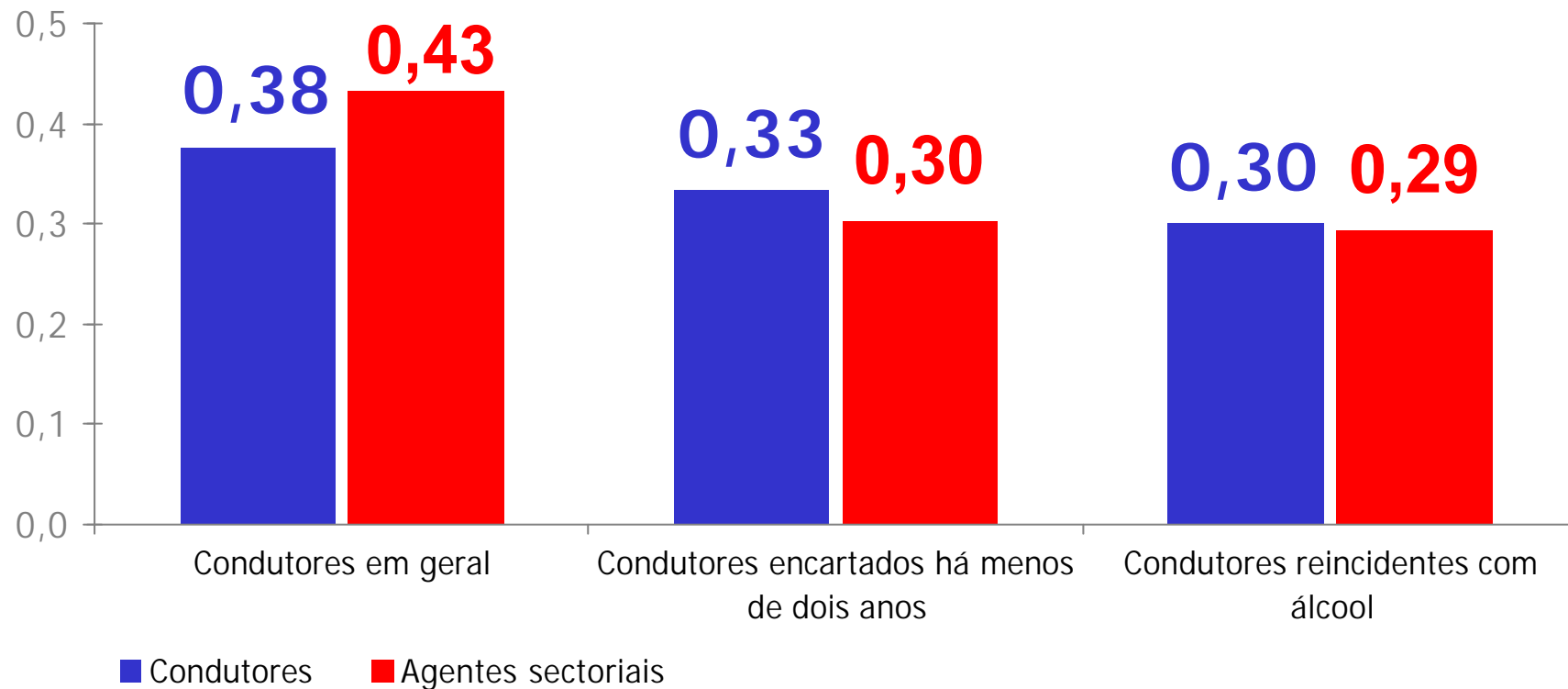
### Agentes sectoriais



## Opinião sobre os requisitos para a melhoria da Rapidez no Apoio às Vítimas de Acidentes Rodoviários – Agentes Sectoriais

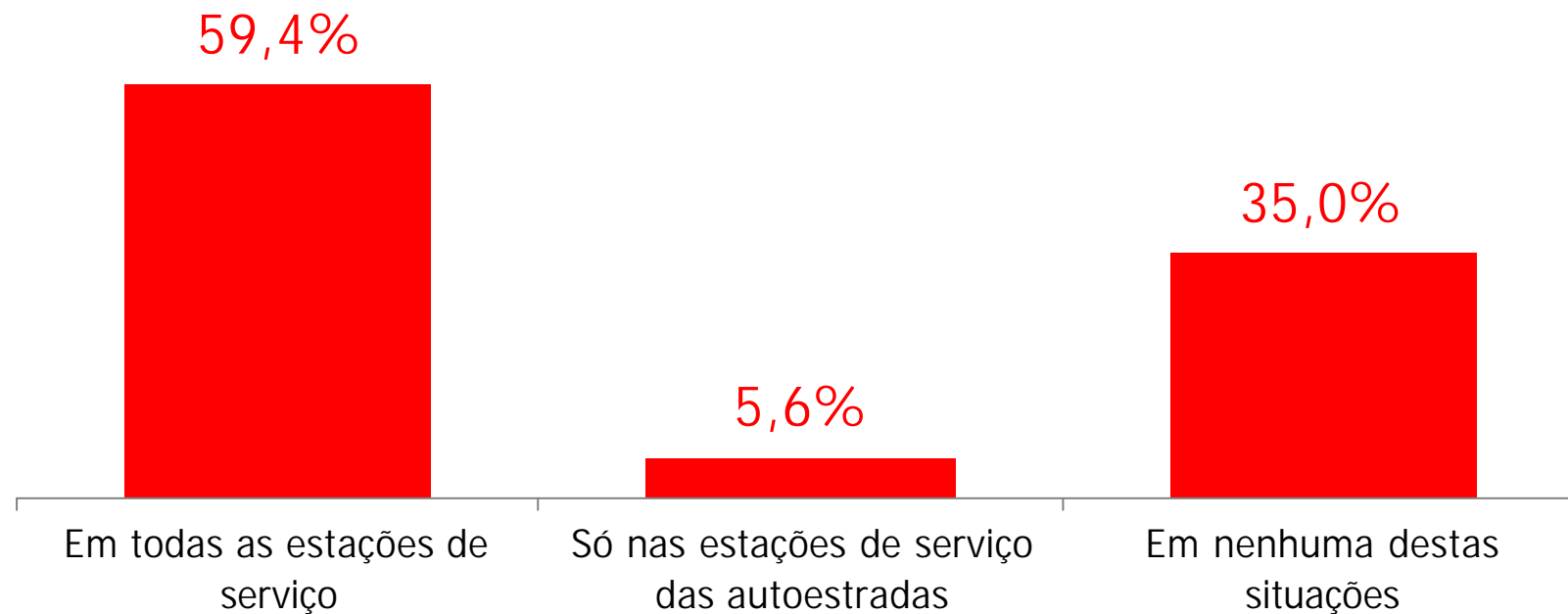


Opinião sobre os Limites da Taxa de Alcoolémia <sup>(1)</sup>

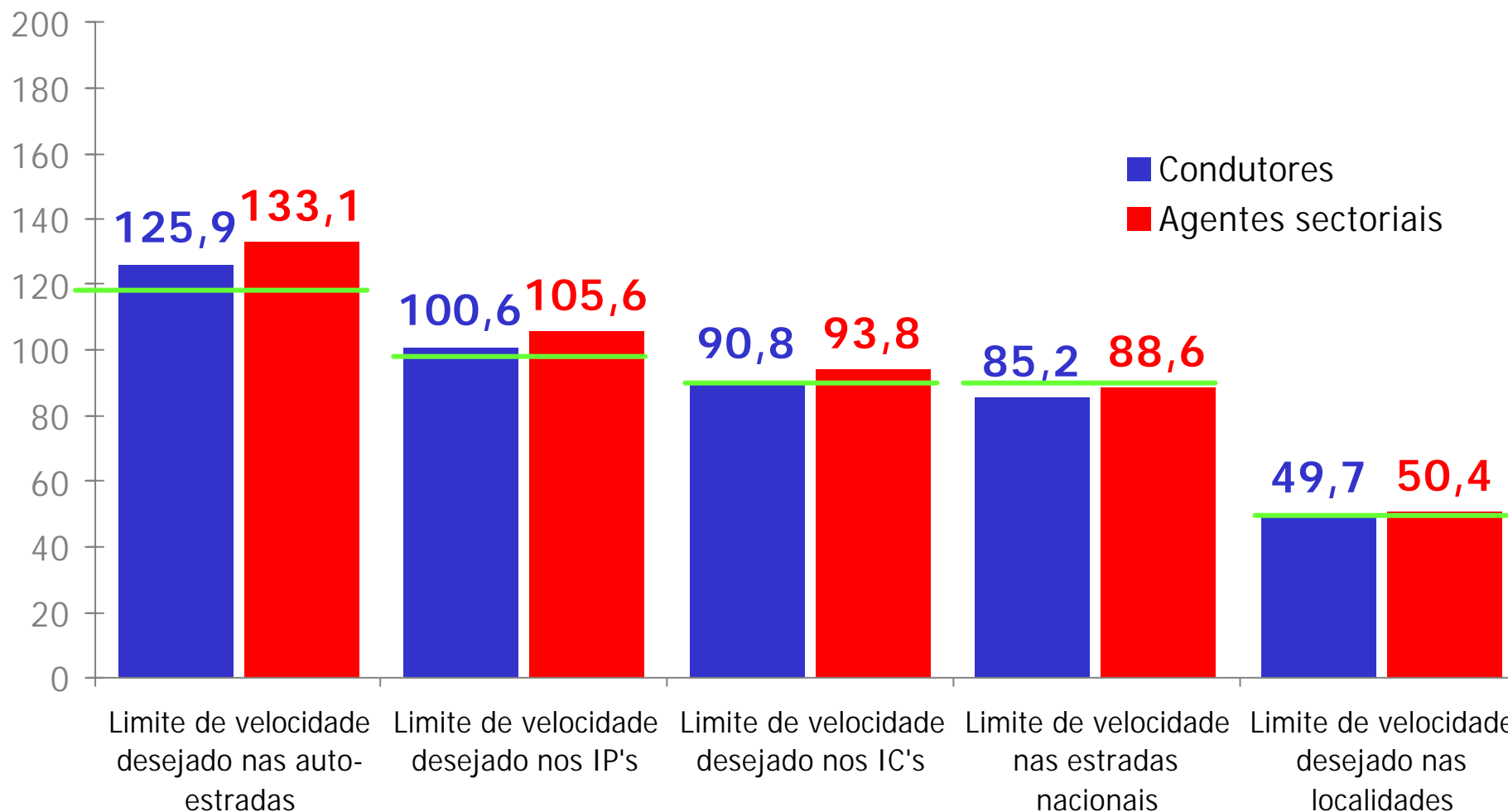


(1) Média aritmética simples das respostas obtidas.

Locais onde deveria ser proibida a Venda de Bebidas Alcoólicas –  
Agentes Sectoriais



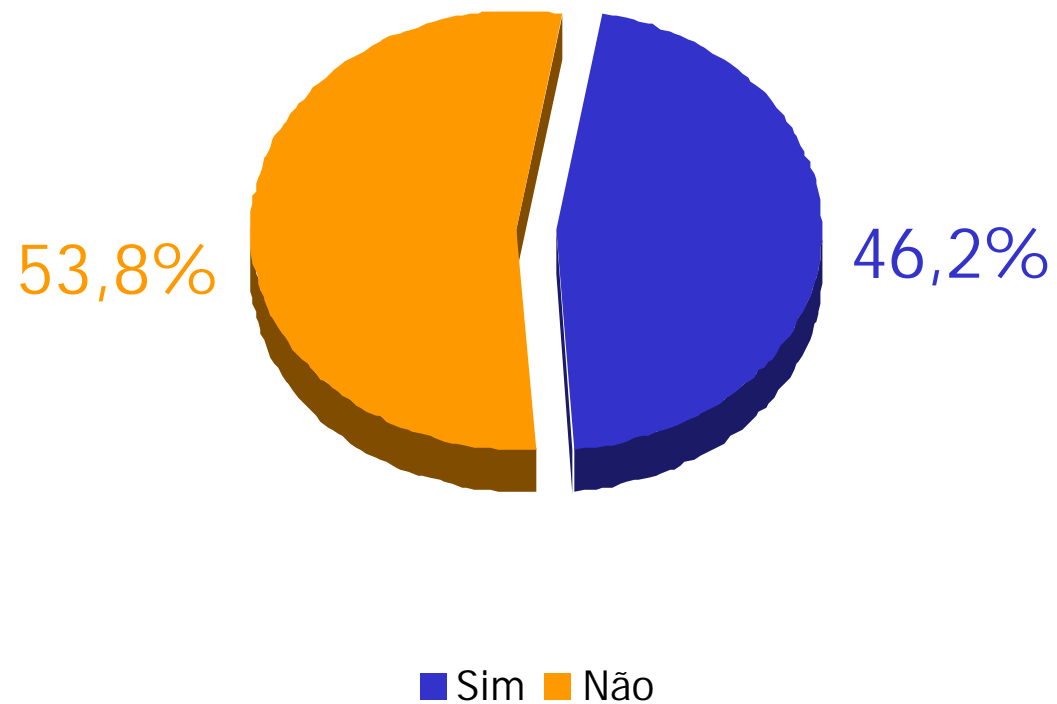
Estudos de opinião sobre eventuais medidas para a redução da sinistralidade



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

— Limites de velocidade em vigor

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

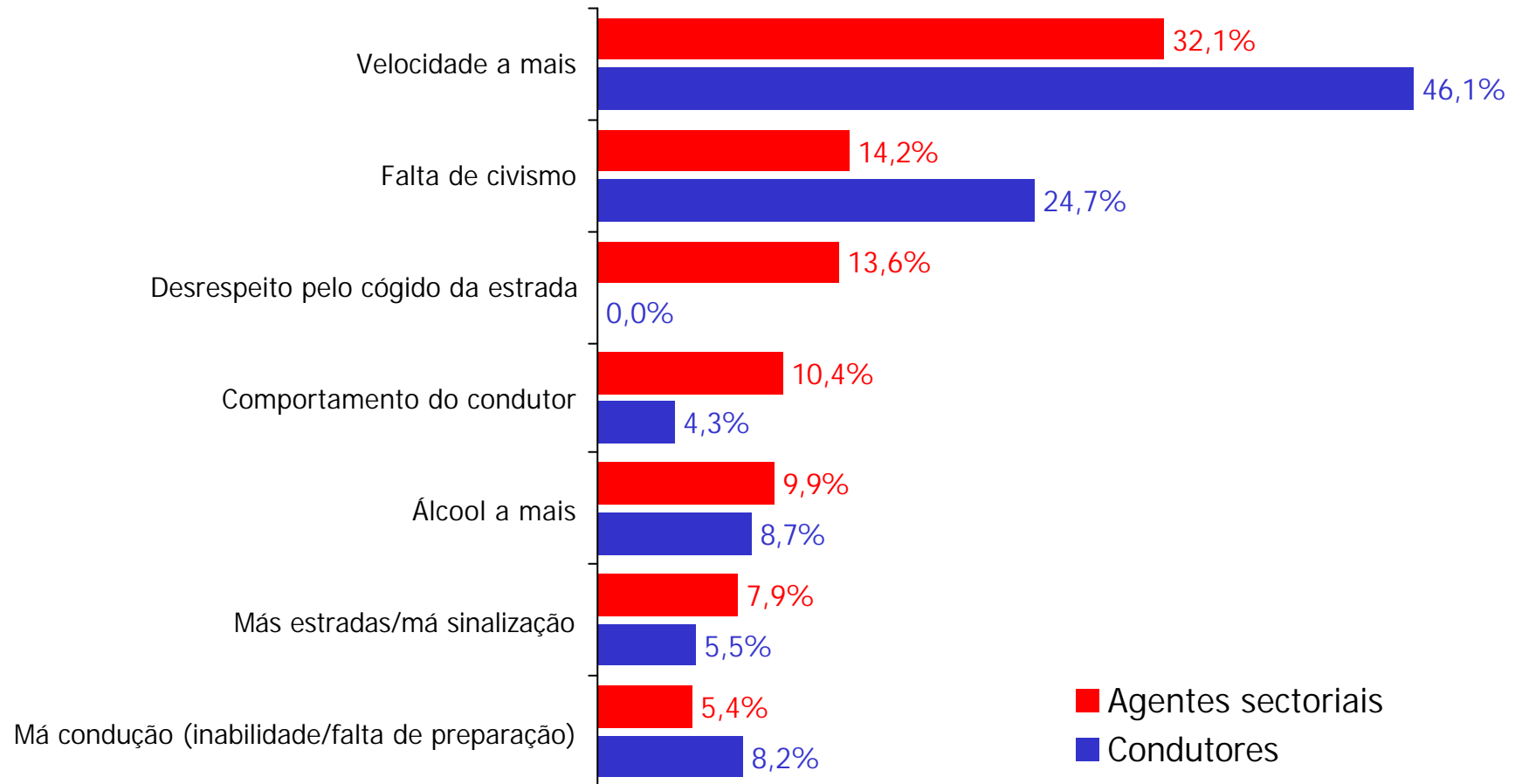


## Situações Susceptíveis de Penas de Prisão – Agentes sectoriais

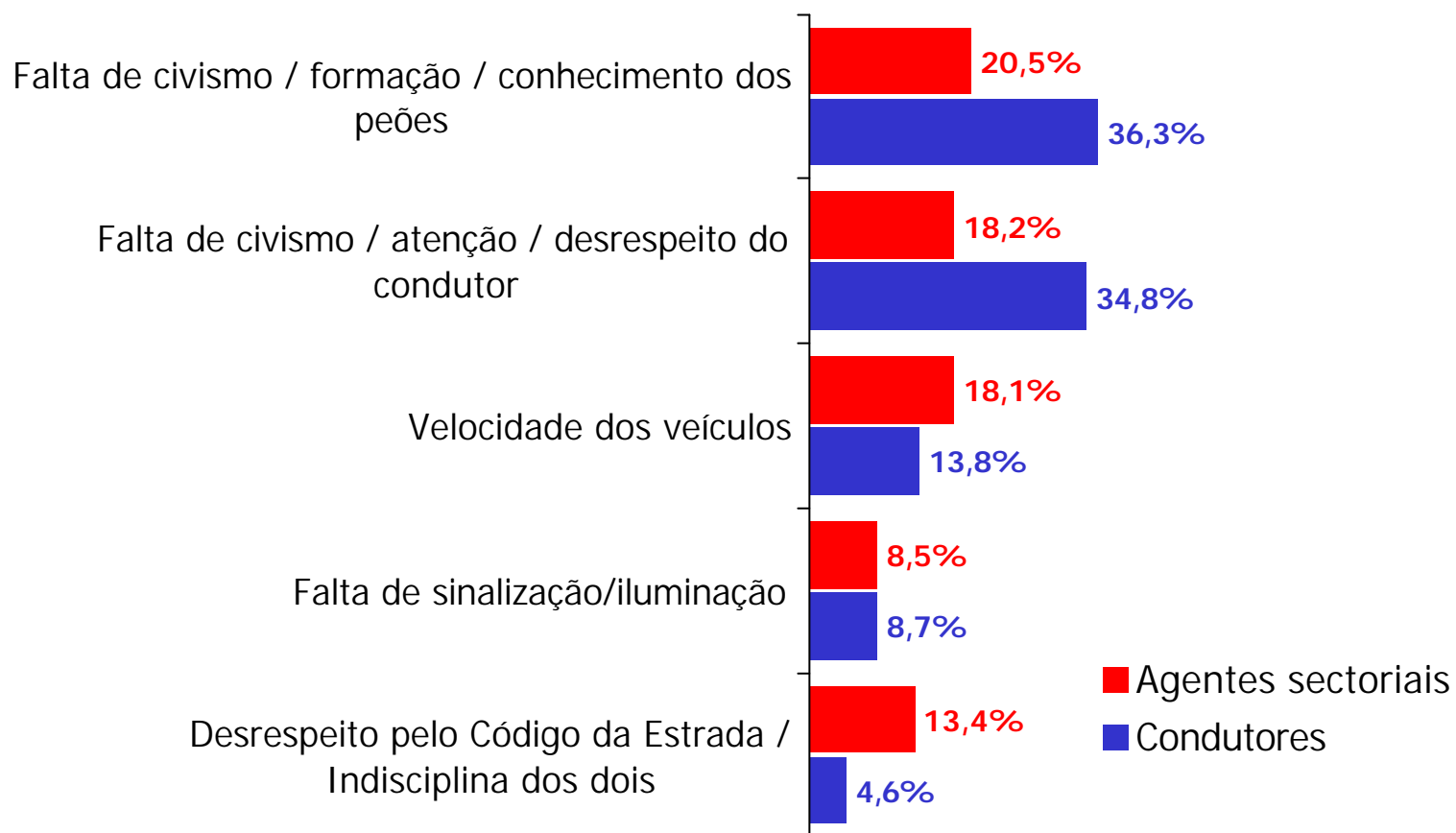




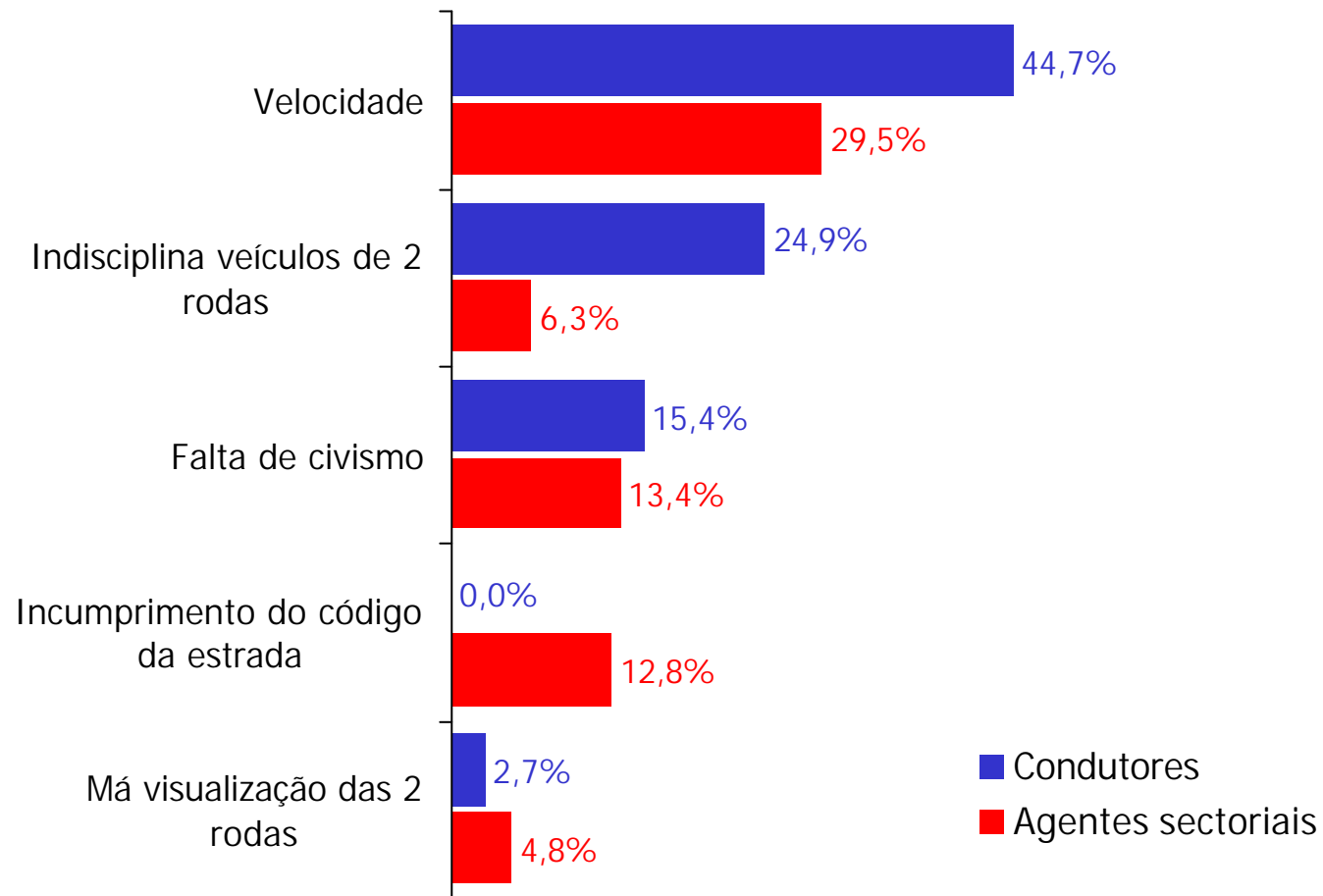
## Principais Causas de Sinistralidade em 2006 - Genérica



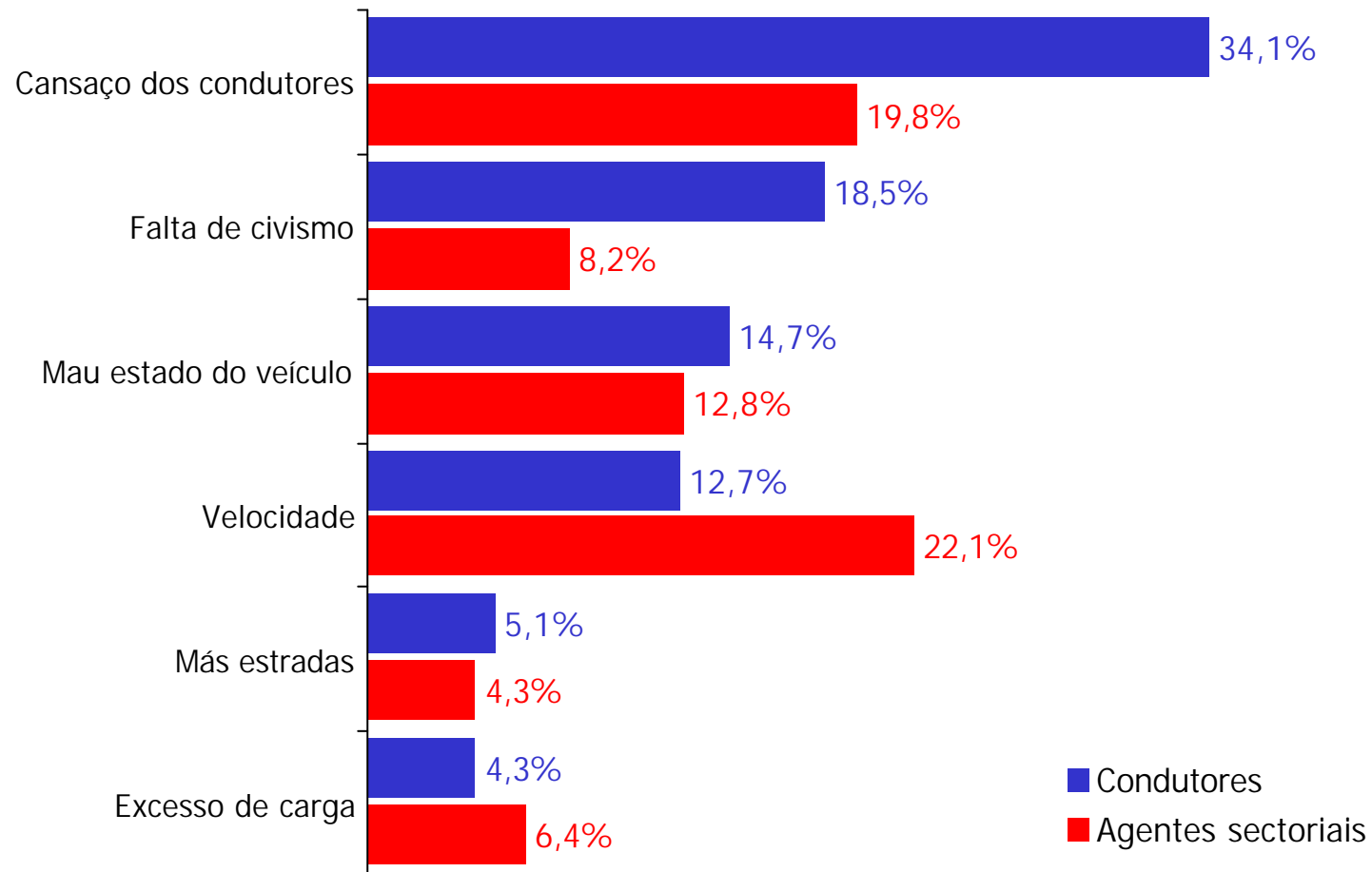
## Principais Causas de Sinistralidade – Atropelamentos de Peões



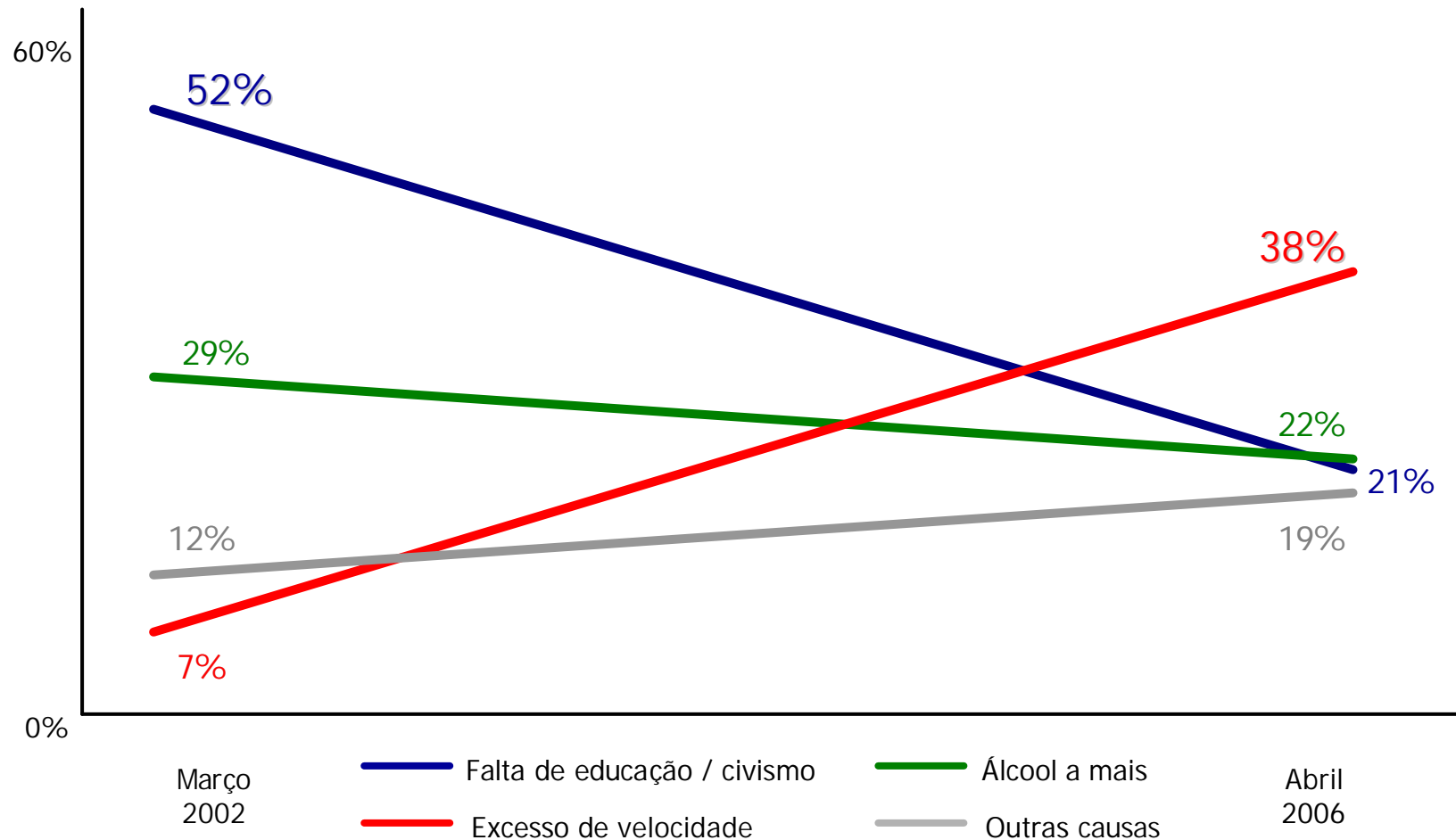
Principais Causas de Sinistralidade – Acidentes com Veículos de Duas Rodas



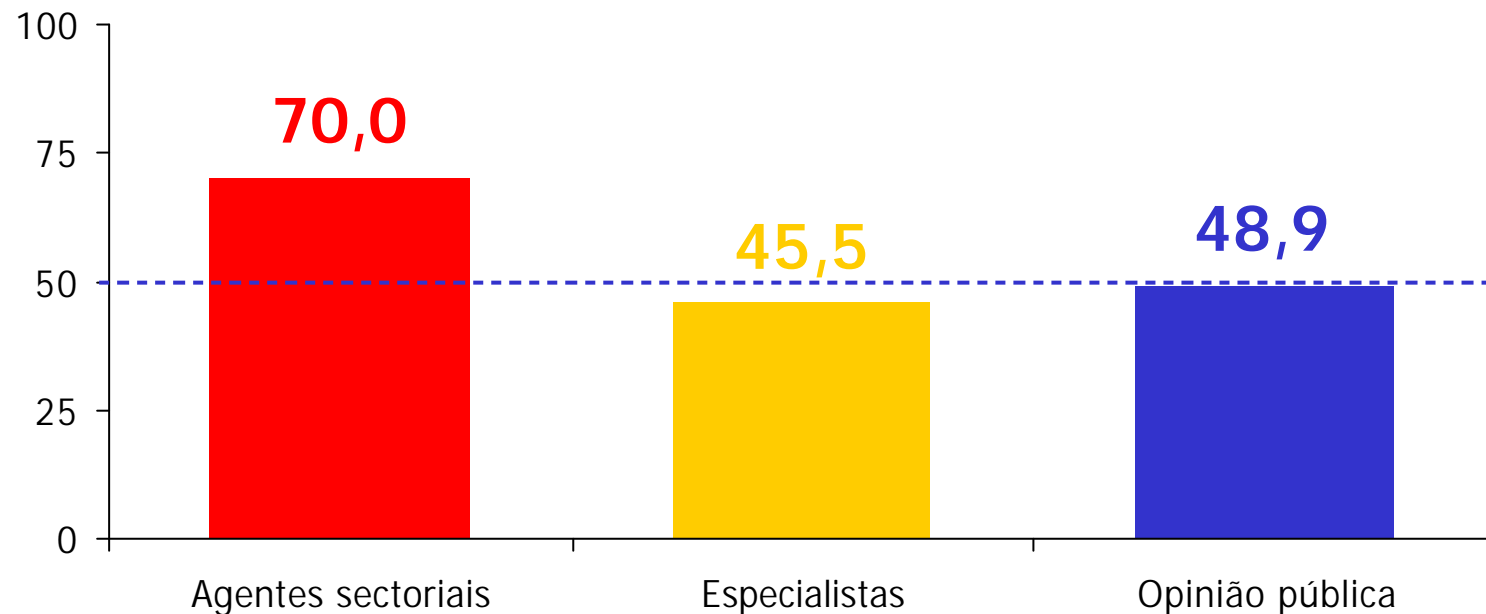
## Principais Causas de Sinistralidade – Acidentes com Veículos Pesados



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

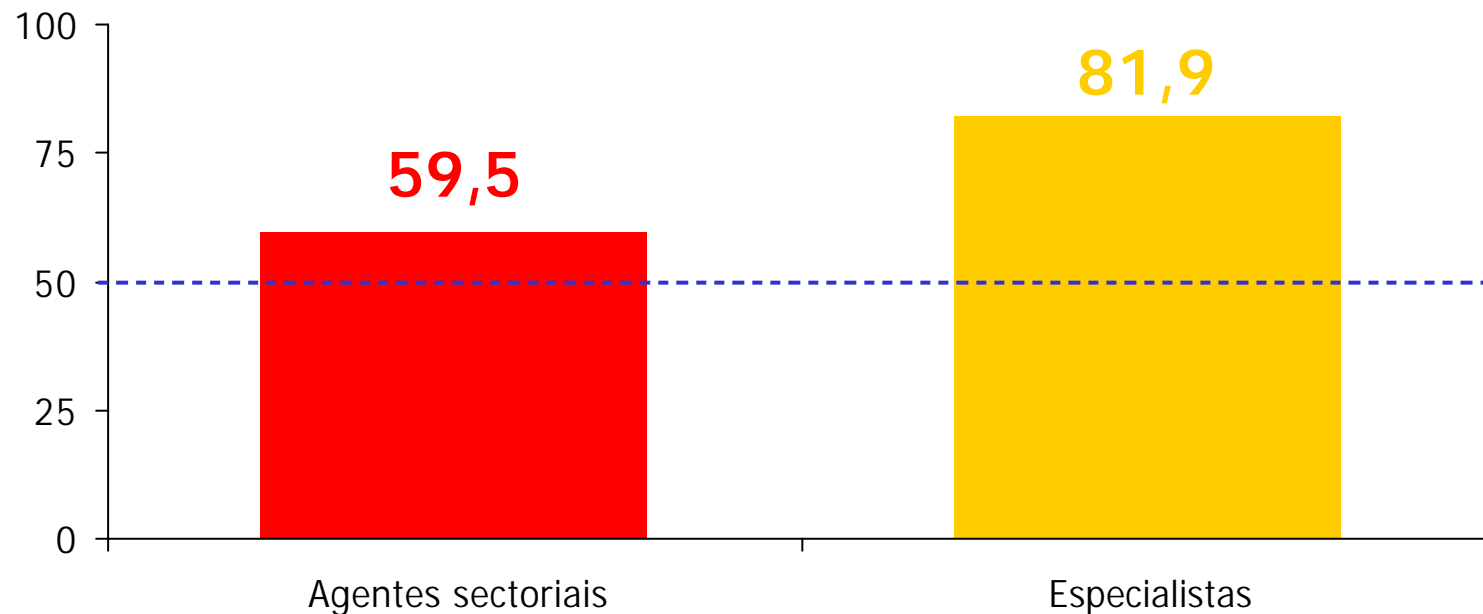


Avaliação do PNPR - Índice de Importância para a Diminuição da Sinistralidade Rodoviária <sup>(1)</sup>



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

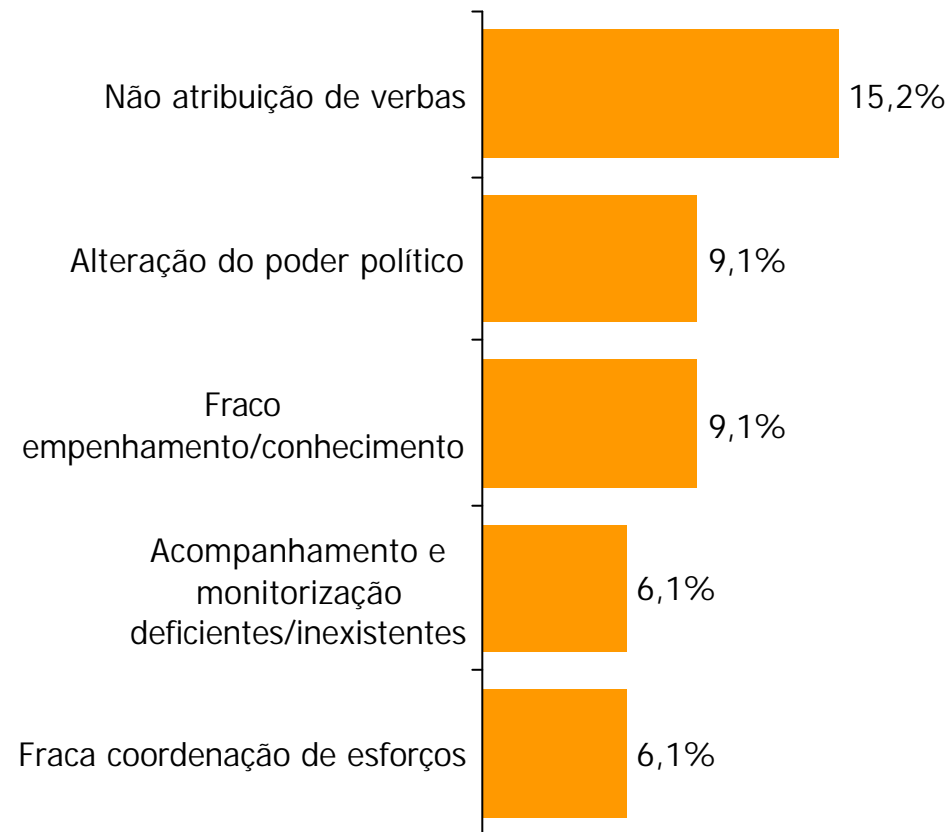
## Índice de Avaliação do Grau de Cumprimento do PNPR



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

## Principais Causas para a Baixa Execução do PNPR – Especialistas

Que responderam “NEM GRANDE NEM PEQUENO” OU “PEQUENO” OU “MUITO PEQUENO” NA PERGUNTA ANTERIOR



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



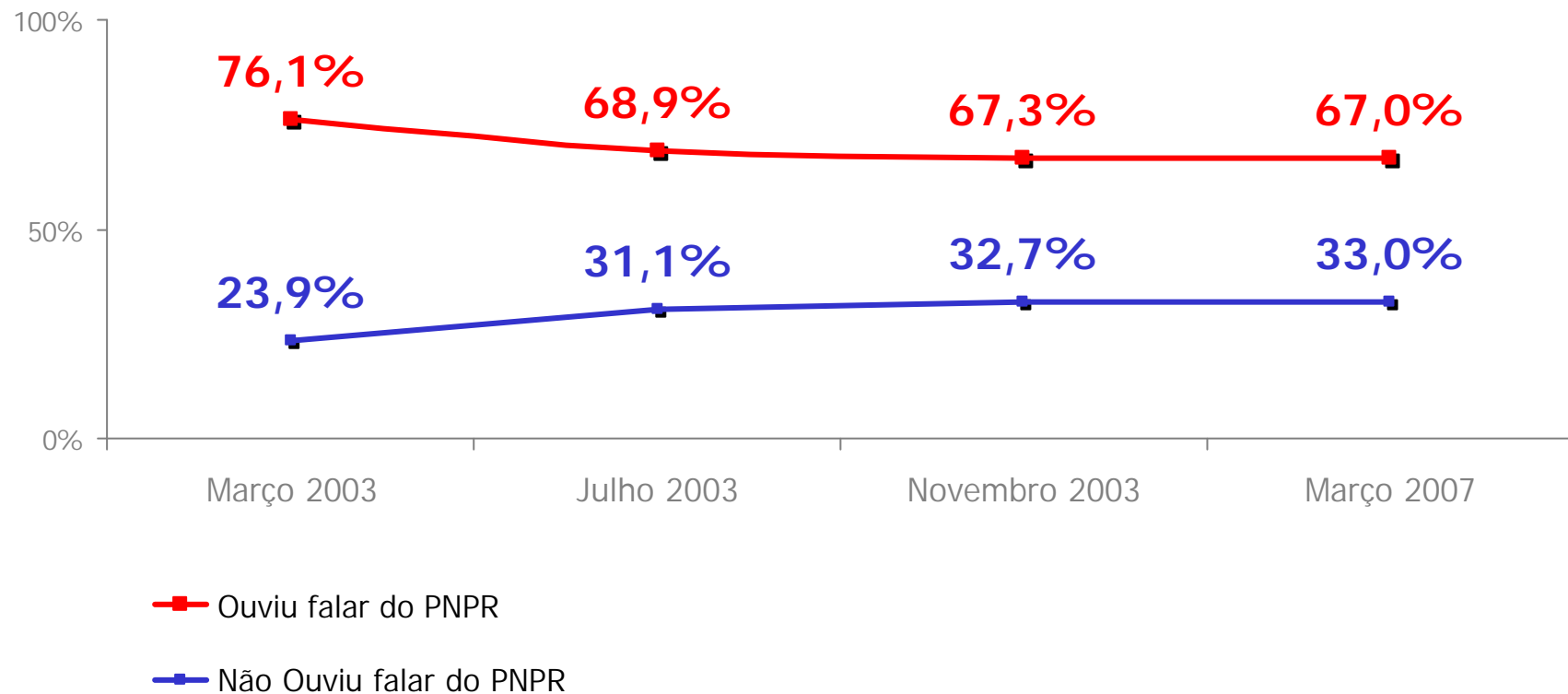
## Principais Causas para a Baixa Execução do PNPR – Agentes sectoriais

Que responderam “NEM GRANDE NEM PEQUENO” OU “PEQUENO” OU “MUITO PEQUENO” NA PERGUNTA ANTERIOR

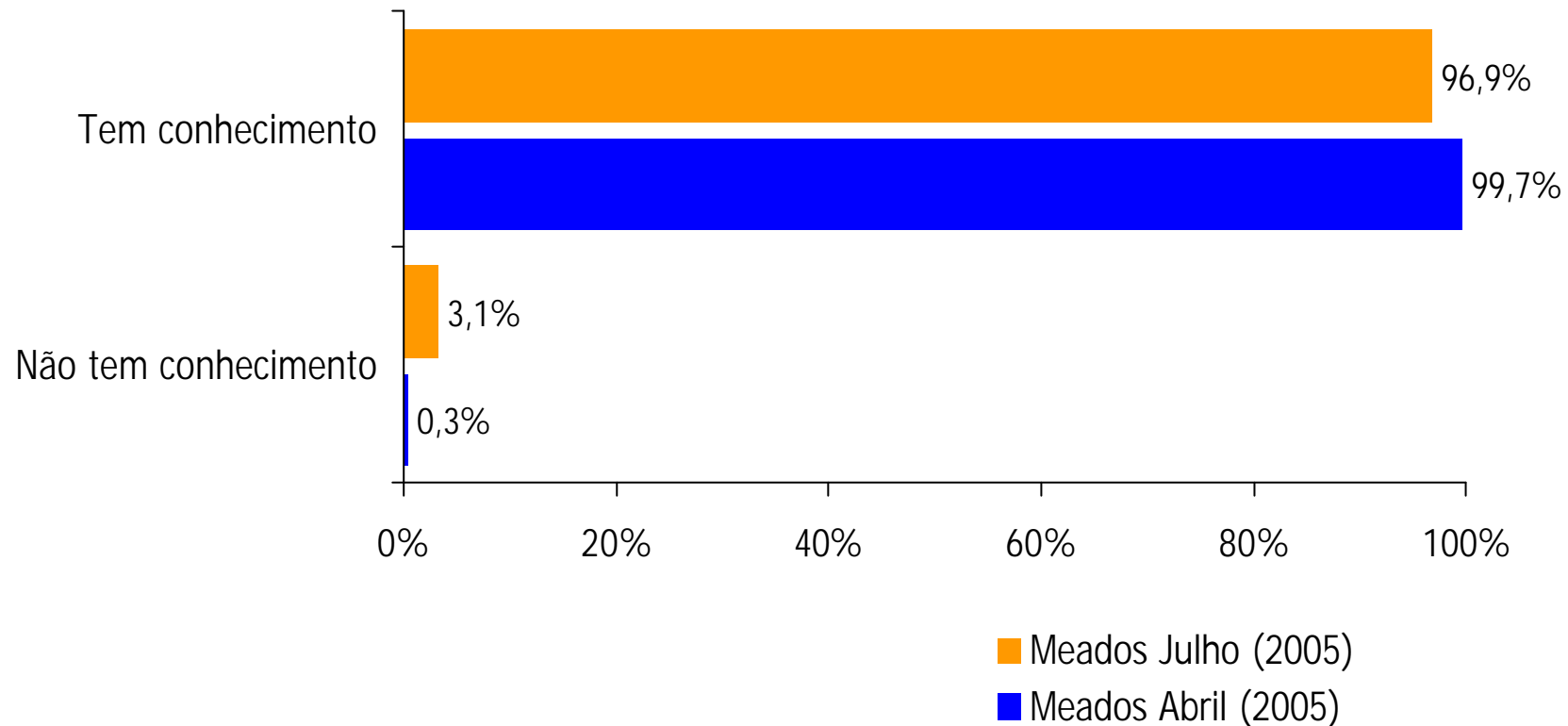


(1) Os resultados apresentados resultam da média ponderada das 3 respostas obtidas em que a 1ª corresponde a um peso de +3, a 2ª a +2 e a 3ª a +1.

### Notoriedade do PNPR - Encartados e Não Encartados

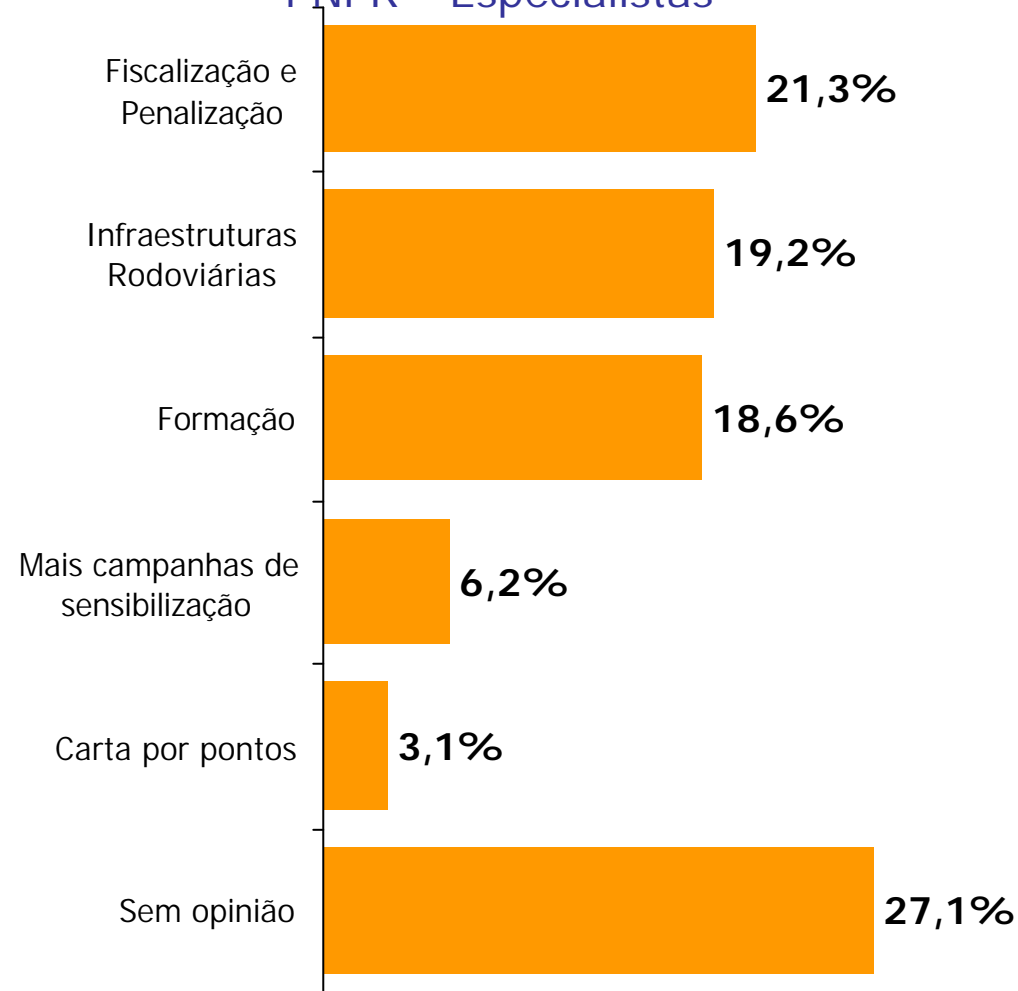


## Notoriedade do Novo Código da Estrada – Condutores



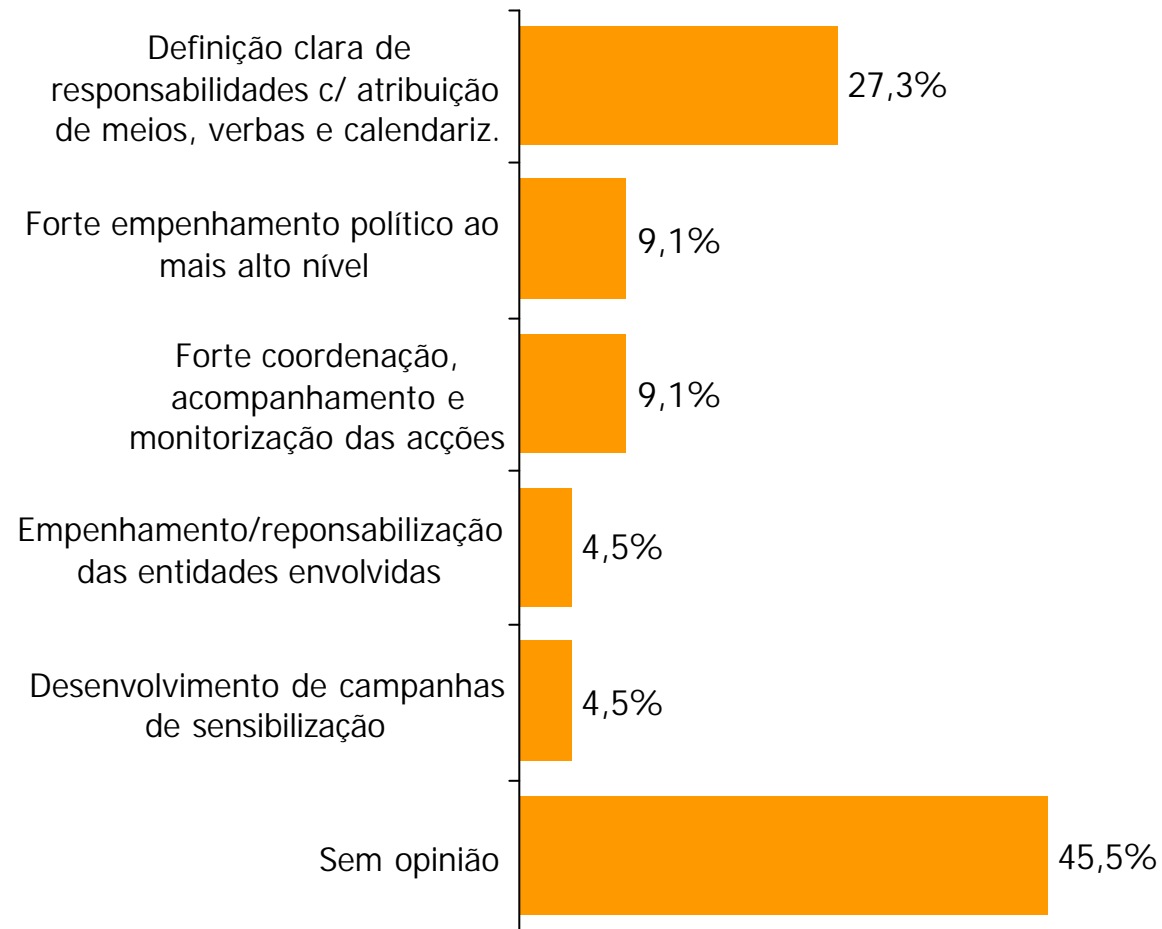
Principais Medidas para a Redução da Sinistralidade Rodoviária a contemplar no

PNPR - Especialistas



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

## Principais Medidas para assegurar a Eficácia do Futuro Plano - Especialistas



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

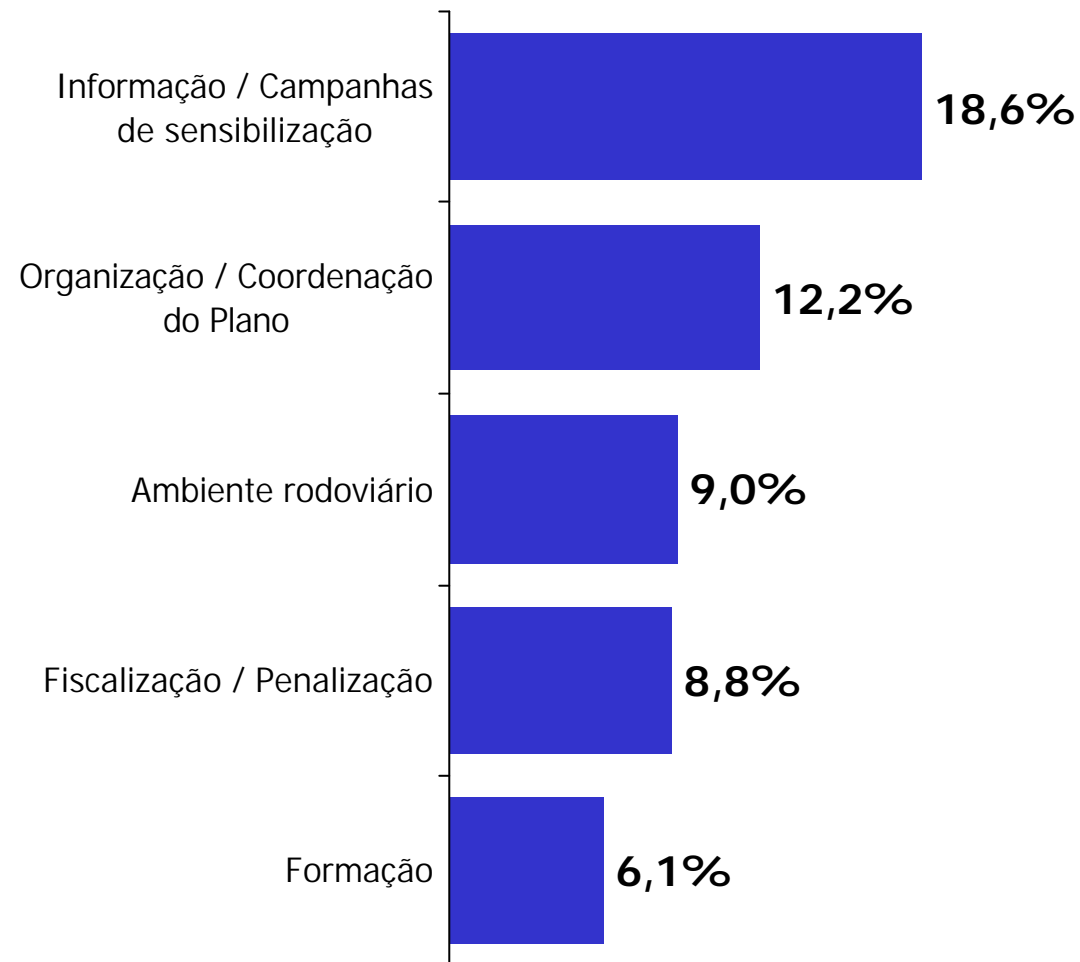


## Sugestões para a ENSR -2015 Especialistas e Agentes Sectoriais

(resposta espontânea e múltipla)

Intervenção nos currículos escolares desde a pré-primária	14,4%
Formação cívica contínua (através dos media) de todos os utilizadores das vias	10,3%
Maior visibilidade dos agentes fiscalizadores / mais fiscalização c/ mais meios tecnológicos / punições mais onerosas	8,9%
Vias mais adaptadas à coexistência dos utilizadores e melhor conservadas	8,9%
Garantir coordenação, monitorização e responsabilização na implementação do plano e aplicação de meios	8,2%
Maior divulgação noticiosa dos temas da Segurança Rodoviária	6,2%
Melhoria do ensino da condução	5,5%
Maior interligação Fiscalização/Serviços Administrativos/Tribunais	4,8%
Garantir a redução da velocidade	3,4%
Recolha e disponibilização mais uniforme de informação sobre sinistralidade	3,4%
Sem opinião	49,3%

Principais Medidas para assegurar a Eficácia do PNPR – Agentes Sectoriais



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



## Breve Análise da Situação na Espanha, França e Reino Unido

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

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





## Breve Análise da Situação na Espanha, França e Reino Unido (cont.)

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

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



## Breve Análise da Situação na Espanha, França e Reino Unido (cont.)

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



## Breve Análise da Situação na Espanha, França e Reino Unido (cont.)

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

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



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

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

## Recomendações para o desenvolvimento da “Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2007 –2015”

A eficácia na concepção, organização e implementação da Estratégia Nacional só poderá ser atingida se resultar de uma estrutura:

- ✍ Multidisciplinar
- ✍ Organizada de forma transversal no aparelho de Estado
- ✍ Com autonomia e capacidade decisória para gerir planos de acção e orçamentos

E estar estruturada de acordo com:

- ✍ Objectivos claros, mensuráveis, orçamentados e auditados externamente
- ✍ Uma coordenação forte e com elevado envolvimento político ao mais alto nível do Governo e do Estado.

## Recomendações para o desenvolvimento da “Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2007 –2015” (cont.)

Para atingir os objectivos pretendidos, será de conceder particular atenção:

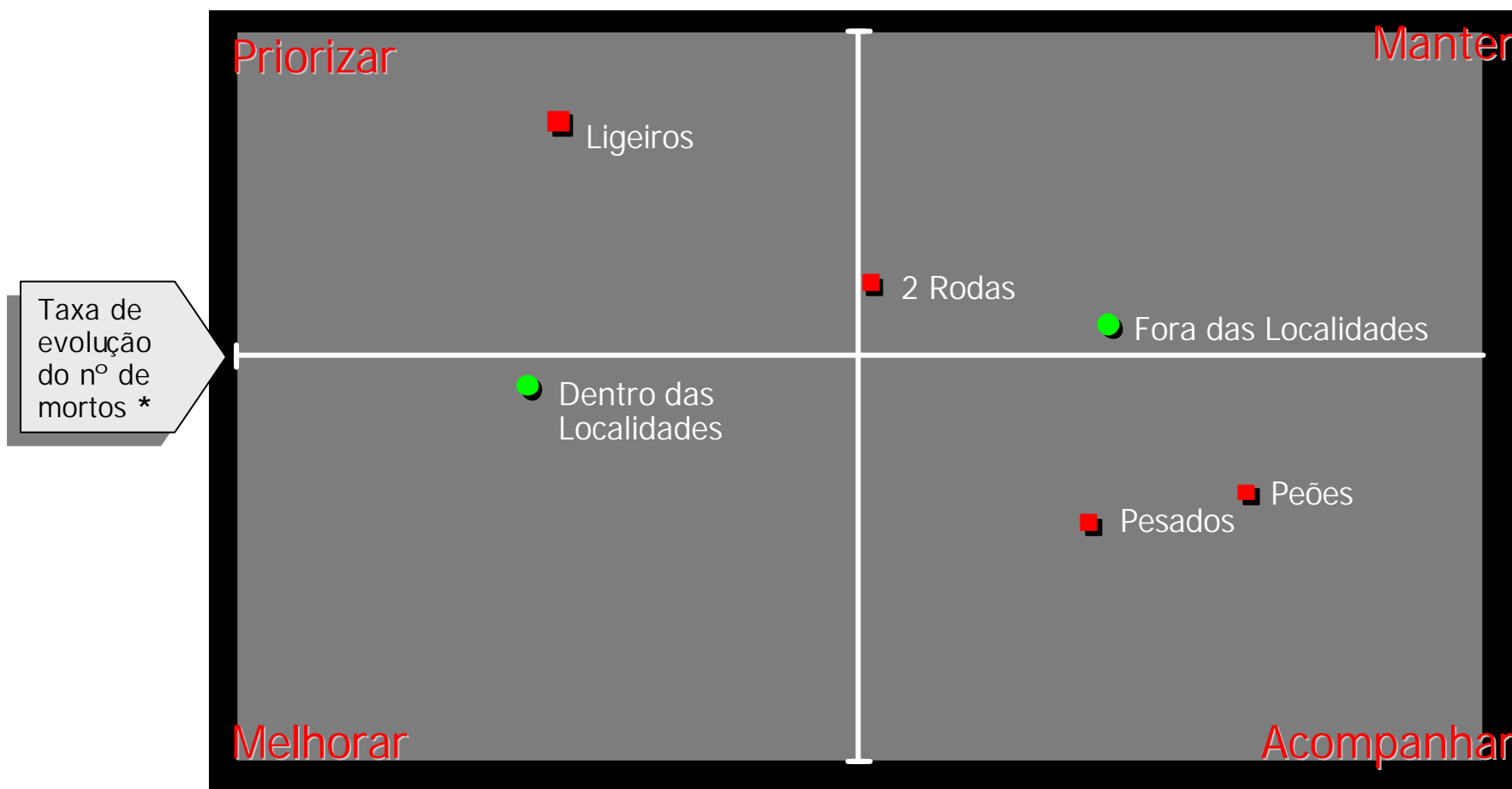
- ✍ À acalmia de tráfego (velocidades)
- ✍ Ao controle de álcool e drogas
- ✍ Ao ensino e aos exames de condução
- ✍ Ao socorro às vítimas
- ✍ À auditoria das vias (em particular à intervenção na ZAA)
- ✍ À rapidez das penalizações
- ✍ À melhoria da segurança do parque automóvel
- ✍ À formação e educação para a segurança
- ✍ À carta por pontos
- ✍ Aos controlos automáticos da velocidade
- ✍ À sustentabilidade



## Recomendações para o desenvolvimento da “Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2007 –2015” (cont.)

- A Estratégia Nacional deverá ter objectivos específicos, claros e quantificáveis que, sendo realistas na sua fundamentação, devem ser ambiciosos, permitindo que Portugal se possa tornar num exemplo, sustentável no tempo, no combate à sinistralidade rodoviária.
- Os objectivos da Estratégia deveriam ser:
  - Colocar, até 2010, a sinistralidade rodoviária em Portugal, em todas as suas componentes, entre os dez melhores países da UE
  - Melhorar essa classificação para os primeiros sete países em 2015

# Prioridades de Actuação



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

Contribuição percentual para a mortalidade rodoviária em 2006 \*\*

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

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





Ministério da Administração Interna