

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009

Em conformidade com as Grandes Opções do Plano para 2008 (Lei n.º 31/2007, de 10 de Agosto), a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com o acompanhamento e direcção científica do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), procedeu à elaboração da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) para o período 2008-2015. O desenvolvimento deste plano, dada a sua natureza complexa e transversal, processou-se da seguinte forma: durante o 2.º semestre de 2007 tiveram lugar os trabalhos conducentes à definição da ENSR, dos quais resultou a produção de dois documentos: no primeiro determinam-se 10 objectivos estratégicos para 2008-2015, com base num diagnóstico da situação do País, e no segundo apresentam-se 28 objectivos operacionais, estes últimos destinados a serem utilizados como plataforma de discussão e de aprofundamento pela estrutura técnica, composta por representantes de entidades oficiais e instituições da sociedade civil com reconhecida competência técnica no domínio da segurança rodoviária.

Os documentos acima mencionados foram submetidos à apreciação dos membros permanentes do Conselho de Segurança Rodoviária — Guarda Nacional Republicana (GNR), Polícia de Segurança Pública (PSP), Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P. (InIR), e Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT) — no 1.º trimestre de 2008, procedendo-se, então, às alterações tidas por convenientes e à definição de 14 grupos de trabalho (GT) e respectivas entidades líderes, a constituir no âmbito da estrutura técnica, de acordo com a complementaridade existente entre os diversos objectivos operacionais propostos pela ANSR/ISCTE.

Após a apresentação da ENSR à estrutura de pilotagem (constituída pelos representantes políticos dos diversos ministérios envolvidos no seu desenvolvimento), no dia 26 de Março, e ouvidos os elementos da estrutura técnica, durante o mês de Abril, efectuaram-se os ajustamentos necessários no sentido de se dar início às actividades a desenvolver pelos GT, que tinham por missão analisar e, eventualmente, reformular os objectivos operacionais, bem como identificar um primeiro conjunto de acções chave a implementar no futuro.

As reuniões dos GT decorreram em Maio e Junho. Ao longo destes meses, a ANSR, em colaboração com os governos civis, promoveu a realização de 18 fóruns de segurança rodoviária, um por cada distrito, tendo em vista apresentar a ENSR e, ao mesmo tempo, recolher o contributo das diferentes entidades que, a nível local, assumem um papel fundamental neste processo.

Procurou-se, igualmente, assegurar a participação do grupo consultivo (representantes da sociedade civil) no desenvolvimento da ENSR através do acesso a um portal

dedicado no sítio da Internet da ANSR, onde, desde finais de Junho, esteve disponível a documentação produzida neste âmbito.

A dinâmica dos GT e os contributos recolhidos nesta fase originaram alterações significativas no quadro inicialmente traçado para os objectivos operacionais. Durante os meses de Agosto e Setembro procedeu-se à sua consolidação, e as acções chave identificadas no contexto de cada um deles foram validadas pela ANSR — como entidade responsável pela gestão da ENSR — e organismos que, pelas suas atribuições funcionais, têm a carga a sua implementação.

Desta forma, no dia 23 de Setembro foram submetidos à apreciação da estrutura de pilotagem os 30 objectivos operacionais e as 91 acções chave, fruto de debates e consensos alargados que envolveram 35 entidades e mais de 100 técnicos que integraram a estrutura técnica, com responsabilidades nas várias áreas concorrentes para a segurança rodoviária.

Após uma revisão geral, a informação relativa à definição e desenvolvimento da ENSR foi reunida num único documento e enviada à consideração do Secretário de Estado da Protecção Civil, tendo, posteriormente, sido apreciada em Conselho de Ministros em 23 de Dezembro de 2008.

Entre os dias 15 de Janeiro e 16 de Fevereiro de 2009, teve lugar a discussão pública da ENSR. As sugestões remetidas ao longo deste período foram sendo analisadas e reencaminhadas para os representantes da ANSR nos correspondentes grupos de trabalho, competindo-lhes dar conhecimento das mesmas aos restantes membros dos GT.

Durante o mês de Março, procedeu-se à organização dos contributos recebidos no âmbito da discussão pública, de acordo com as áreas a que respeitavam, assegurando-se o seu envio formal às entidades líderes (Direcção-Geral de Inovação e Desenvolvimento Curricular, Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Instituto Nacional de Emergência Médica e Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias), para se pronunciarem sobre os acertos que tivessem por convenientes.

É esta Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015, reformulada na sequência dos contributos recolhidos durante a discussão pública, que se apresenta para efeitos de aprovação.

Assim:

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

Aprovar a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015, que consta do anexo à presente resolução e que dela faz parte integrante.

Presidência do Conselho de Ministros, 14 de Maio de 2009. — Pelo Primeiro-Ministro, *Fernando Teixeira dos Santos*, Ministro de Estado e das Finanças.

Introdução

Para fazer face à elevada sinistralidade rodoviária registada em Portugal foi aprovado, em 2003, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) que estabeleceu como objectivo geral a redução em 50 % do número de vítimas mortais e feridos graves, até 2010, bem como objectivos relativos a determinados alvos da população mais expostos.

Tendo-se constatado que essas metas foram, na generalidade, alcançadas antes do término desse período, foi de acordo com as Grandes Opções do Plano para 2008 no âmbito da Segurança Rodoviária (Lei n.º 31/2007, de 10 de Agosto) que a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com o acompanhamento e direcção científica do Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), procedeu à elaboração do presente documento tendo em vista apresentar, na primeira parte, a definição da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) para o período 2008-2015 e, na segunda, o seu desenvolvimento.

Relativamente à definição da ENSR (Parte I), é efectuada uma avaliação da evolução da sinistralidade ao nível da União Europeia, no 1.º capítulo, no seguimento da qual se estabelecem, no capítulo 2, os Objectivos Estratégicos para os períodos 2008-2015 e 2008-2011, este último considerado para efeitos de monitorização e avaliação das acções a implementar no futuro.

No capítulo 3 explica-se a metodologia adoptada na concepção da ENSR, que compreende três fases: definição, desenvolvimento e implementação. Os aspectos que se prendem com a responsabilidade e a organização dos trabalhos a desenvolver no contexto de cada uma delas são abordados no 4.º capítulo.

A definição da ENSR, primeira fase deste projecto, é apresentada no capítulo 5, onde se procede à realização de um diagnóstico da situação actual, com base em quatro critérios. Daqui resulta a identificação dos grupos e factores de risco que merecem particular atenção no âmbito da sinistralidade rodoviária, estabelecendo-se, após uma selecção dos indicadores a utilizar, os Objectivos Estratégicos para 2008-2011 e 2008-2015, respectivamente. Salienta-se, igualmente, a necessidade de determinar os Objectivos Operacionais e respectivas acções-chave, matéria que é abordada pormenorizadamente na parte referente ao desenvolvimento da ENSR.

No 6.º capítulo faz-se uma breve referência à forma como se deve processar a implementação da ENSR, ou seja, a execução das acções, bem como a respectiva monitorização e avaliação.

Assinalam-se, ainda, no capítulo 7, os benefícios socio-económicos esperados.

Quanto ao desenvolvimento da ENSR (Parte II), no 1.º capítulo resumem-se as linhas orientadoras e de enquadramento destinadas à Estrutura Técnica que, em representação de várias entidades e instituições, teve por missão desenvolver, com a coordenação da ANSR, os Objectivos Operacionais e propor um primeiro conjunto de Acções Chave visando a prossecução dos Objectivos Estratégicos.

A consolidação dos Objectivos Operacionais resultante da análise efectuada pela Estrutura Técnica, e as Acções Chave e respectivo enquadramento operacional são apresentadas no 2.º e último capítulo.

Os documentos produzidos pelos diferentes grupos de trabalho encontram-se disponíveis para consulta no sítio internet da ANSR.

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODVIÁRIA 2008-2015

PARTE 1

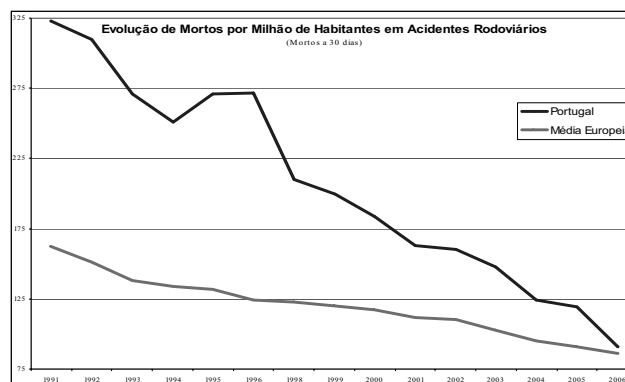
Definição da ENSR

Objectivos estratégicos

1 — Preâmbulo

Os resultados alcançados, desde o final dos anos 90, permitem lançar um olhar positivo sobre a evolução da sinistralidade rodoviária no nosso país e convocam-nos a planificar uma estratégia ambiciosa que permita, neste domínio, situar Portugal numa posição confortável entre os 27 países que integram a União Europeia.

De facto, nesta última década, foram alcançados resultados encorajadores, particularmente na redução acentuada do número de vítimas mortais e entre alguns dos segmentos prioritários definidos no PNPR 2003: peões e veículos de duas rodas.



Fonte — CARE

Tendo sido definido o período 2008 – 2015 como horizonte temporal para a implementação de uma Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, considerámos como período base de comparação, para a elaboração do presente trabalho, os anos de 1999 a 2006.

Neste período, a redução da sinistralidade rodoviária em Portugal apresentou a melhor evolução de toda a Europa dos 25 (54,5 % vs. 23,8 % da média comunitária). Em vários outros períodos considerados no âmbito deste estudo, Portugal ocupa sempre uma das primeiras posições no que se refere à diminuição da mortalidade nos acidentes de viação.

	Evo 75/06	Evo 91/06	Evo 03/06	Evo 99/06	Evo 99/02
Alemanha	-71,8%	-56,3%	-22,5%	-34,7%	-12,6%
Austria	-74,8%	-58,2%	-27,0%	-37,8%	-11,9%
Bélgica	-59,1%	-47,9%	-16,2%	-28,5%	-7,3%
Chipre		-36,0%	-17,6%	-32,1%	-19,4%
Dinamarca	-64,5%	-50,8%	-27,5%	-40,2%	-11,3%
Eslováquia		-16,4%	-19,2%	-19,2%	-5,8%
Eslovénia	-61,2%	-44,6%	5,8%	-24,3%	-20,1%
Espanha	-48,8%	-62,6%	-34,6%	-41,0%	-9,0%
Estónia		-51,4%	25,6%	-9,5%	-2,4%
Finlândia	-65,9%	-47,6%	-9,6%	-21,4%	-4,8%
França	-72,5%	-59,2%	-25,7%	-48,3%	-11,0%
Grécia	8,5%	-27,5%	2,7%	-23,1%	-23,6%
Hungria	-18,6%	-36,3%	-0,8%	2,4%	10,2%
Irlanda	-52,8%	-31,0%	2,4%	-21,6%	-13,5%
Itália	-50,5%	-35,7%	-13,2%	-22,0%	0,0%
Letónia		-49,0%	-22,4%	-29,8%	-12,3%
Lituânia		-29,7%	8,8%	5,2%	-5,2%
Luxemburgo	-77,5%	-63,9%	-33,9%	-42,6%	2,9%
Malta		-44,4%	-37,5%	127,3%	272,7%
P. Baixos	-74,8%	-49,4%	-31,7%	-37,7%	-11,6%
Polónia	-16,9%	-33,8%	-7,4%	-21,3%	-12,6%
Portugal	-73,7%	-71,8%	-38,5%	-54,5%	-20,0%
Reino Unido	-52,9%	-32,5%	-9,7%	-8,2%	-1,6%
Rep. Checa	-36,1%	-19,4%	-26,8%	-26,2%	-0,7%
Suécia	-65,8%	-43,7%	-16,9%	-25,8%	-4,5%
M. Europeia		-46,9%	-16,5%	-28,3%	-8,3%

Fontes: IRTAD (até 1990); CARE (a partir de 1991)

Desde 1975, o nosso País passou do último lugar (Europa dos 15), a par com o Luxemburgo, para uma posição acima do meio da tabela em 2006 (Europa dos 27). Considerando os mesmos 15 países membros da CEE, neste pe-

ríodo Portugal ultrapassou, nas estatísticas internacionais, três deles (Itália, Bélgica e Grécia). No entanto, melhor que este salto relativo é a aproximação à média europeia, em mortos por milhão de habitantes.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Média Europeia	162	151	138	134	132	124	126	123	120	117	112	110	103	95	91	86
Portugal	323	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163	160	148	124	119	91

Fontes: IRTAD (até 1990); CARE (a partir de 1991)

Nos mortos registados a 24 horas, base para a desagregação efectuada a nível nacional, a redução desta sinistralidade foi, para o período 1999-2006, de 51,4 % (54,5 % a 30 dias). Para os peões a diminuição foi de 60,3 %, tendo atingido os 53,1 % nos utentes de veículos de duas rodas.

Contudo, sendo a sinistralidade rodoviária um flagelo inaceitável, pelas suas consequências sociais e económicas, e porque a posição de Portugal no contexto da União Europeia não é satisfatória, apesar da já referida melhoria, foi decidido encarar o problema como um desafio nacional, em que todos temos de estar envolvidos.

Com efeito, apesar de Portugal, na Europa a 27, já estar situado acima do meio da tabela da sinistralidade (13.º lugar) e, nos últimos anos, ter um dos contributos mais positivos no objectivo da União Europeia de reduzir para metade o número de mortos na estrada até 2010, relativamente ao ano de 2000, ainda apresenta um rácio de mortos por milhão de habitantes superior à média (91 contra 86).

Posição Relativa - Mortos/Milhão de habitantes na Europa a 27					
1º	Malta	25	14º	Itália	92
2º	Holanda	43	15º	Eslováquia	97
3º	Suécia	49	16º	Bélgica	98
4º	Reino Unido	56	17º	República Checa	104
5º	Dinamarca	58	18º	Chipre	112
6º	Alemanha	62	19º	Roménia	122
7º	Finlândia	66	20º	Bulgária	124
8º	França	75	21º	Eslovénia	128
9º	Luxemburgo	78	22º	Hungria	130
10º	Áustria	84	23º	Polónia	137
11º	Espanha	85	24º	Grécia	150
	UNIÃO EUROPEIA (Média)	86	25º	Estónia	152
12º	Irlanda	87	26º	Letónia	177
13º	Portugal	91	27º	Lituânia	223

2006 — Fonte Comissão Europeia — DG Energia e Transportes

A avaliação realizada este ano pelo ISCTE para o Ministério da Administração Interna (MAI) com base, designadamente, na análise do Programa de Acções 2003-2005 do PNPR, destacou a necessidade de serem estabelecidos objectivos claros, mensuráveis, orçamentados e auditados externamente, com uma estrutura de coordenação forte e com elevado envolvimento político ao mais alto nível do Governo e do Estado.

Nesse estudo foram identificados alguns factores prioritários e vários segmentos críticos, que deverão merecer particular atenção no desenvolvimento e concretização da nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária:

A acalmia de tráfego (controlo de velocidade);

O controlo da condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas;

A formação, as condições do acesso ao título de condução e a avaliação dos condutores;

A formação e a educação para a segurança do ambiente rodoviário;

O socorro às vítimas (especialmente ao nível da prontidão e do estabelecimento de uma rede especializada de estruturas hospitalares);

A auditoria das vias (particularmente nas estradas nacionais e municipais) e inspecção da sinalização;

A fiscalização da segurança do parque automóvel.

Desta avaliação resultou, igualmente, uma recomendação particular relativamente aos acidentes dentro das localidades e aos que envolvem veículos de duas rodas, assim como a rapidez na aplicação de coimas, a segmentação dos públicos das campanhas de comunicação, o controlo automático da velocidade (radares) e a definição, nas medidas do próximo plano, de uma política de mobilidade sustentável.

2 — Âmbito e objectivo

A ENSR assenta em 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.

Como pontos de referência de índole qualitativa para estes objectivos, Portugal deveria estar no final da vigência da ENSR com indicadores de sinistralidade ao nível da Áustria e do Luxemburgo. Esses países integravam em 1975, connosco e com a Eslovénia, o conjunto daqueles que ultrapassavam os 300 mortos por milhão de habitantes e hoje situam-se abaixo da média europeia, tendo atingido esses patamares de forma mais equilibrada que Portugal.

Por isso, e para responder ao desafio nacional de reduzir a sinistralidade rodoviária, a ENSR tem um objectivo qualitativo:

Colocar Portugal entre os 10 países da U.E. com mais baixa sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes (*)

(*) As estatísticas europeias, base de dados CARE, utilizam como padrão os mortos a 30 dias. Em Portugal estes dados não estão disponíveis, pelo que se utiliza um factor de conversão (mortos a 24 horas x 1,14).

As necessidades de avaliação e monitorização da execução das acções previstas no desenvolvimento da ENSR aconselham uma calendarização dividida em dois períodos: 2008-2011 e 2012-2015.

De acordo com os estudos realizados para a sua definição, os objectivos quantitativos a atingir pela ENSR são os seguintes:

Colocar, até 2011, a sinistralidade rodoviária portuguesa em 78 mortos por milhão de habitantes, equivalente a uma redução de 14,3 % (base 2006)

Melhorar esse indicador para alcançar, em 2015, os 62 mortos por milhão de habitantes, equivalente a uma redução de 31,9 % (base 2006)

Esta diminuição projectada para a sinistralidade em Portugal permite-nos acreditar, por comparação com os valores registados nos restantes países da UE, que o objectivo qualitativo da ENSR será atingido em 2015.

Os objectivos quantitativos referidos, baseados no número de mortos verificado em 2006, terão que ser obtidos pela melhoria conjugada da diminuição do número de acidentes e da respectiva gravidade.

Com efeito, em nossa opinião, a sustentabilidade da diminuição do número de mortos só pode ser alcançada através da redução do total de acidentes com vítimas e das suas consequências.

Como se constata no quadro seguinte, esta diminuição tem ocorrido a um ritmo muito inferior à verificada nos acidentes com mortos, sendo que, no último período analisado (2003/2006), esse diferencial ainda foi mais evidente.

	Total de Acidentes c/ Vítimas (1) e Acidentes c/ Mortos (2)					
	(1)			(2)		
1999	47.966			1.582		3,3%
2000	44.159			1.450		3,3%
2001	42.521			1.316		3,1%
2002	42.219			1.323		3,1%
2003	41.495			1.222		2,9%
2004	38.930			1.024		2,6%
2005	37.066			988		2,7%
2006	35.680			786		2,2%
	Evolução 99/06		-25,6%	Evolução 99/06		-50,3%
	Evo. 03/06	Evo. 99/02	-14,0%	Evo. 03/06	Evo. 99/02	-16,4%

Os objectivos da ENSR foram estabelecidos a partir da análise conjunta da evolução recente dos padrões de sinistralidade em Portugal e das suas condicionantes, da evolução verificada em países que tinham em 1999 e em 2003 indicadores semelhantes aos que Portugal atingiu em 2006, e aos estudos comportamentais levados a cabo ao longo dos últimos anos pelo ISCTE junto de condutores e da população em geral.

Projectão de Objectivos para a ENSR								
	1999	2002	2003	2006	Evo 99/02	Evo 99/06	Evo 03/06	Objectivo Projectado
Alemanha	95	83	80	62	-12,6%	-34,7%	-22,5%	
Áustria	135	119	115	84	-11,9%	-37,8%	-27,0%	
Bélgica	137	127	117	98	-7,3%	-28,5%	-16,2%	
Chipre	165	133	136	112	-19,4%	-32,1%	-17,6%	
Dinamarca	97	86	80	58	-11,3%	-40,2%	-27,5%	
Eslováquia	120	113	120	97	-5,8%	-19,2%	-19,2%	
Eslovénia	169	135	121	128	-20,1%	-24,3%	5,8%	
Espanha	144	131	130	85	-9,0%	-41,0%	-34,6%	
Estónia	168	164	121	152	-2,4%	-9,5%	25,6%	
Finlândia	84	80	73	66	-4,8%	-21,4%	-9,6%	
França	145	129	101	75	-11,0%	-48,3%	-25,7%	
Grécia	195	149	146	150	-23,6%	-23,1%	2,7%	
Hungria	127	140	131	130	10,2%	2,4%	-0,8%	
Irlanda	111	96	85	87	-13,5%	-21,6%	2,4%	
Itália	118	118	106	92	0,0%	-22,0%	-13,2%	
Letónia	252	221	228	177	-12,3%	-29,8%	-22,4%	
Lituânia	212	201	205	223	-5,2%	5,2%	8,8%	
Luxemburgo	136	140	118	78	2,9%	-42,6%	-33,9%	
Malta	11	41	40	25	272,7%	127,3%	-37,5%	
P. Baixos	69	61	63	43	-11,6%	-37,7%	-31,7%	
Polónia	174	152	148	137	-12,6%	-21,3%	-7,4%	
Portugal	200	160	148	91	-20,0%	-54,5%	-38,5%	08/15 08/11
								91/62 91/78
								-31,9% -14,3%
Reino Unido	61	60	62	56	-1,6%	-8,2%	-9,7%	
Rep. Checa	141	140	142	104	-0,7%	-26,2%	-26,8%	
Suécia	66	63	59	49	-4,5%	-25,8%	-16,9%	
Média Europeia	120	110	103	86	-8,3%	-28,3%	-16,5%	

Fonte — CARE; Células com fundo referem-se a países utilizados para comparação de diminuição de sinistralidade.

Os anos de partida para as análises efectuadas foram escolhidos por serem aqueles que permitem tratar períodos idênticos aos dos dois principais marcos agora delineados para a ENSR: assim, o período 1999 a 2006 tem a mesma amplitude daquele que vai de 2008 a 2015; 1999 a 2002 e 2003 a 2006 têm duração idêntica a 2008-2011.

Em 1999 existiam dois países com sinistralidade (mortos/milhão de habitantes) muito semelhante à verificada em Portugal em 2006: Alemanha (95) e Dinamarca (97). Depois destes, a Finlândia era o país que apresentava uma maior aproximação, embora com um valor inferior (86).

No período 1999-2006 verifica-se que a Alemanha e a Dinamarca conseguiram resultados da mesma ordem

de grandeza, ainda que ligeiramente melhores, daqueles que pretendemos para Portugal entre 2008 e 2015. Já a Finlândia, por certo por partir de uma situação mais favorável, alcançou uma diminuição mais pequena. Quanto ao período mais curto (1999-2002), tanto a Dinamarca como a Alemanha obtiveram reduções ligeiramente inferiores àquela que pretendemos obter com a ENSR, tendo sido a da Finlândia substancialmente menor.

Em 2003 encontramos com uma sinistralidade mais próxima de 91 mortos/milhão de habitantes a França (101), a Irlanda (85) e a Itália (106). Até 2006, a França atingiu uma des-cida percentual bastante maior do que a esperada para Portugal entre 2008 e 2011, tendo a Irlanda e a Itália ficado bastante

alguém desse valor, com o primeiro daqueles países a apresentar, inclusivamente, um ligeiro aumento na sinistralidade.

Em relação a Portugal, os valores menos satisfatórios da sinistralidade registada em 2007, quer em número de acidentes com vítimas quer em número de mortos, demonstram que a rápida diminuição verificada no nosso País nos últimos anos exige uma redobrada cautela no estabelecimento de objectivos futuros.

O cruzamento de toda esta informação e, principalmente, das razões estruturais e conjunturais que foram levantadas para este estudo, permite-nos concluir que os objectivos a alcançar com a ENSR são ambiciosos, mas exequíveis, desde que assumidos como prioridade nacional.

Para além do número de acidentes e de vítimas, interessa trabalhar com indicadores que considerem as variáveis relacionadas com a utilização da via pública, para os diferentes segmentos prioritários.

A urgência, social e económica, em diminuir a sinistralidade rodoviária poderá implicar a adopção de medidas de natureza conjuntural que, pelo seu carácter, não terão um efeito sócio cultural duradouro.

Por essa razão, essas medidas nunca poderão ser dissociadas de uma acção estruturante sobre o sistema Homem — Máquina — Infra-estrutura. A ENSR pretende atingir, no seu período de vigência, esta dupla finalidade.

3 — Metodologia

A eficácia na concepção, organização e implementação da ENSR só poderá ser atingida se resultar de uma estrutura multidisciplinar, com autonomia e capacidade decisória para gerir planos de acção e orçamentos e organizada de forma transversal ao aparelho de Estado, em que sejam contemplados:

Objectivos claros, mensuráveis, orçamentados e auditados externamente.

Uma coordenação forte e com elevado envolvimento político ao mais alto nível do Governo e do Estado.

Uma articulação dos Planos de Actividade Anuais dos Ministérios envolvidos com as propostas de intervenções sectoriais para a ENSR

Uma definição clara, por parte de cada instituição envolvida na execução anual da ENSR, de um orçamento específico alocado às acções a serem desenvolvidas sob a sua responsabilidade directa. Uma calendarização rigorosa das acções a desenvolver, comprometendo todos os intervenientes. Essa calendarização deve ter em consideração as prioridades, de acordo com modelos de análise custo/benefício e de capacidade de orçamentação/realização de cada entidade envolvida.

Baseado nestes princípios, o projecto da ENSR foi desenhado em três fases: definição, desenvolvimento e implementação.

A definição e o enquadramento da fase de desenvolvimento serão suportados pelo presente documento que estabelece as grandes linhas de orientação da Estratégia.

Na segunda fase serão desenvolvidos os objectivos operacionais e as acções chave que possibilitarão a sua concretização.

A fase de implementação contempla a execução das acções, a sua auditoria e monitorização, com vista à correcção de eventuais desvios e/ou estabelecimento de novos objectivos.

A implementação da ENSR deverá ser efectuada a dois níveis: nacional e local. Ao nível nacional será realizada a definição das políticas, das grandes linhas de orientação estratégica, da execução global e do seu controlo externo.

Ao nível local serão criadas, a partir dos governos civis, as condições para a maximização do efeito dessas políticas junto das diferentes comunidades que utilizam a via pública. Neste âmbito, reconhece-se igualmente a importância do poder autárquico enquanto agente fundamental para a implementação de políticas locais de aplicação da ENSR, mediante a respectiva elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária (PMSR).

Os trabalhos conducentes à fase de definição da ENSR foram desenvolvidos pela ANSR com acompanhamento e direcção científica do ISCTE. Para o efeito foi efectuado o diagnóstico da situação actual e determinados os diferentes objectivos a atingir, ambos baseados em pesquisa documental, na realização de reuniões regulares entre as duas entidades e em estudos e projecções efectuadas sobre a sinistralidade verificada nos últimos anos.

4 — Responsabilidade e organização

A Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária (ANSR), pelas suas atribuições institucionais, é a entidade responsável pela ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2008-2015.

Ao abrigo do acordo existente entre a ANSR e o ISCTE será criada uma estrutura de coordenação entre as duas instituições, responsável pela divisão interna de tarefas cuja coordenação competirá à ANSR e cuja assessoria científica incumbirá ao ISCTE (fase de definição, Cf. 3. metodologia).

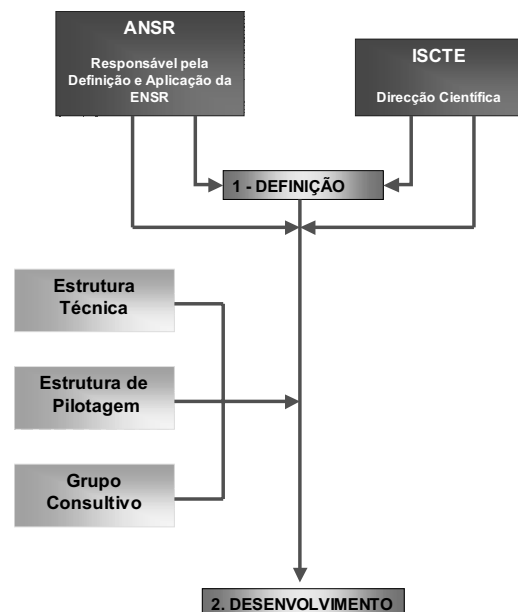
Para a elaboração de um documento tão complexo (fase de desenvolvimento), considerando a importância e o impacto social, económico e ambiental do transporte rodoviário, bem como a sua transversalidade, coexistirão diversas estruturas de apoio:

Estrutura Técnica (entidades oficiais com responsabilidades operacionais no estudo, apoio, desenvolvimento e aplicação da Estratégia Nacional e Instituições da sociedade civil com reconhecida capacidade técnica, competência específica e capacidade de mobilização)

Estrutura de Pilotagem (representantes dos diversos Ministérios envolvidos no desenvolvimento e aplicação da Estratégia Nacional)

Grupo Consultivo (entidades da sociedade civil ligadas aos problemas do transporte e da segurança rodoviária)

Esta estrutura terá a seguinte configuração:



Estrutura Técnica		
Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC)	Guarda Nacional Republicana (GNR)	Polícia de Segurança Pública (PSP)
Agência para a Modernização Administrativa (AMA)	Instituto Nacional Estatística (INE)	Instituto Português da Juventude (IPJ)
Estradas de Portugal (EP)	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT)	Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias (INIR)
Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC)	Alto Comissariado da Saúde (ACS)	Direcção Geral da Saúde (DGS)
Instituto da Droga e da Toxicodependência (IDT)	Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM)	Direcção Geral da Inovação e Desenvolvimento Curricular (DGIDC)
Agência Portuguesa do Ambiente (APA)	Direcção Geral do Ordenamento Territorial e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU)	Inspeção-Geral Ambiente e Ordenamento Território (IGAOT)
Direcção Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais (DGAEC)	Instituto de Seguros de Portugal (ISP)	Autoridade para as Condições de Trabalho (ACT)
Instituto de Emprego e Formação Profissional (IEFP)	Instituto Nacional para a Reabilitação (INR)	Estado Maior General das Forças Armadas (EMGFA)
Centro de Estudos Judiciários (CEJ)	Instituto Nacional de Medicina Legal (INML)	Direcção Geral do Consumidor (DGC)
Instituto Português da Qualidade (IPQ)	Direcção Geral do Ensino Superior (DGES)	Conselho Nacional de Educação (CNE)
Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas (CRUP)	Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos (CCISP)	Associação Nacional de Freguesias (ANAFRE)
Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP)	Associação Portuguesa para a Promoção de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS Portugal)	Associação de Projectistas de Vias e Pontes (APVP)
Automóvel Clube de Portugal (ACP)	Centro de Sistemas Urbanos e Regionais – IST (CESUR)	Centro Rodoviário Português (CRP)
Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra (FCTUC)	Instituto de Mecânica – Instituto Superior Técnico (IDMEC)	Inst. Educação e Psicologia da Universidade do Minho (IEPUM)
Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP)	Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL)	Associação Portuguesa de Fabricantes e Empreiteiros de Sinalização (AFESP)
Estrutura de Pilotagem		
Ministério da Administração Interna (MAI)	Presidência Conselho de Ministros (PCM)	Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações (MOPTC)
Ministério da Saúde (MS)	Ministério da Educação (ME)	Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional (MAOTDR)
Ministério das Finanças e da Administração Pública (MFAP)	Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (MTSS)	Ministério da Defesa Nacional (MDN)
Ministério da Justiça (MJ)	Ministério Economia e Inovação (MEI)	Ministério Ciência, Tecnologia e Ensino Superior (MCTES)
Governos Cívicos (GC's)		
Grupo Consultivo		
APSI – Associação para a Promoção da Segurança Infantil	APD – Associação Portuguesa de Deficientes	CNOD – Confederação Nacional de Organismos de Deficientes
APSR – Associação Promotora de Segurança Rodoviária do Norte	DECO – Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor	CASA – Associação de Arbitragem Voluntária de Litígios do Sector Automóvel
ANEBE – Associação Nacional de Empresas de Bebidas Espirituosas	ACA-M – Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados	ANIECA – Associação Nacional dos Industriais do Ensino da Condução Automóvel
ANORECA – Associação dos Industriais do Ensino da Condução Automóvel	APECA – Associação dos Profissionais do Ensino da Condução	APEC – Associação Portuguesa de Escolas de Condução
APDEC – Associação Portuguesa dos Directores de Escolas de Condução	ARIECA NORTE – Associação Regional dos Industriais do Ensino de Condução de Automóvel	APIECA – Associação Portuguesa dos Instrutores do Ensino de Condução Automóvel

Grupo Consultivo		
VIA AZUL – Associação Nacional dos Técnicos Examinadores de Condução Automóvel	ANTRAM – Associação Nacional dos Transportadores Públicos	ANTROP – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros
ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Leigos	CONFAP – Confederação Nacional das Associações de Pais	Renault Portuguesa
Fundação da Juventude	FITI – Federação Instituições da Terceira Idade	APP – Associação Portuguesa de Psicogerontologia
ADAI – Associação para o Desenvolvimento da Aerodinâmica	ACAP – Associação do Comércio Automóvel em Portugal	ARAN – Associação Nacional do Ramo Automóvel
ANCIA – Associação Nacional dos Centros de Inspeção Automóvel	ANECRA – Associação Nacional das Empresas de Comércio e Reparação Automóvel	APS – Associação Portuguesa de Seguradores
APVE – Associação Portuguesa do Veículo Eléctrico	ATIPOV – Associação Nacional de Técnicos de Inspeção de Veículos	FNM – Federação Nacional de Motociclismo
FPCUB – Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta	AIVAP – Associação de Inspectores de Veículos Automóveis de Portugal	ANAREC – Associação Nacional dos Revendedores de Combustível
ABIMOTA – Associação Nacional dos Industriais de Duas Rodas	FPTR – Federação Portuguesa dos Transportadores Rodoviários	ANIVAP – Agrupamento Nacional de Inspeções Automóveis
CPAA – Clube Português de Automóveis Antigos	ANEIA – Associação Nacional de Empresas de Inspeção de Automóveis	Associação de Utilizadores do IP4
Associação dos Utentes. e Sobreviventes do IP3	APCAP – Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Auto-estradas ou Pontes com Portagem	ANEPE – Associação Nacional das Empresas de Parques de Estacionamento
APPC – Associação Portuguesa de Projectistas e Consultores	OSEC - Observatório Segurança das Cidades e Estradas	LBP – Liga dos Bombeiros Portugueses
APAV – Associação Portuguesa de Apoio à Víctima	CVP – Cruz Vermelha Portuguesa	GARE – Associação para a Promoção de uma Cultura de Segurança Rodoviária
Ordens Profissionais	Comunicação Social	

Depois de estabelecido o grau de envolvimento institucional para a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária e definidas as prioridades de intervenção, aos níveis político e técnico, a ANSR convocará as entidades envolvidas nas estruturas Técnica e de Pilotagem (para além das consideradas como mais importantes do Grupo Consultivo), para lhes serem apresentados os Objectivos, a Organização e pedida a colaboração para o desenho da fase de desenvolvimento.

Tal como no trabalho realizado anteriormente (Análise do Programa de Acções 2003-2005 do PNPR), o funcionamento destes grupos implicará reuniões regulares e a recolha de informação para tratamento por parte da equipa do ISCTE.

Para além da análise, enquadramento e consolidação da contribuição destas diferentes estruturas, a equipa do ISCTE continuará a integrar os resultados de estudos de opinião disponibilizados pela ANSR e a efectuar pesquisas com bases nos dados do Observatório de Sinistralidade, nomeadamente o estudo Probabilístico do Agravamento da Sinistralidade (2001-2005).

A equipa do ISCTE realizará também, de acordo com as necessidades detectadas, inquéritos junto de Especialistas e Agentes Sectoriais e Entrevistas Individuais e em Grupo, para aferir a adequabilidade e a adesão às propostas de desenvolvimento para a Estratégia Nacional. Aconselhará,

ainda, quanto à melhor integração das políticas definidas pela ANSR no âmbito da comunicação.

5 — Definição

5.1 — Diagnóstico

A implementação da ENSR e a sua declinação em objectivos operacionais anuais tem como ponto de partida o diagnóstico da situação actual, efectuado a partir dos seguintes critérios:

- A) Caracterização das condições de enquadramento;
- B) Caracterização da Sinistralidade Rodoviária em Portugal;
- C) Caracterização da Sinistralidade Rodoviária verificada num conjunto de países de referência;
- D) Aplicação da Matriz de *Haddon* ⁽¹⁾ e determinação de Acções Transversais.

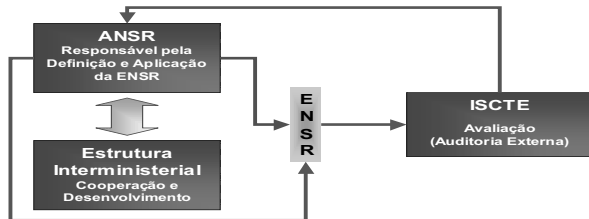
⁽¹⁾ Matriz desenvolvida em 1968 por William Haddon, Jr., médico de saúde pública no Departamento de Saúde do Estado de Nova York, com o objectivo de apoiar o estudo da prevenção de lesões. Procurava analisar as lesões em termos de factores causais e factores de contribuição, em vez de utilizar métodos descritivos. A matriz dividia os factores em Humanos, de Agente ou Veículo e de Enquadramento (ambiente), cada um deles considerado em três fases: Pré-acontecimento, Acontecimento e Pós-acontecimento.

5.1.A) Caracterização das condições de enquadramento

Como foi referido no capítulo 3 (Metodologia), o sucesso da ENSR está dependente do envolvimento político e do empenho dos mais altos responsáveis ao nível do Governo e do Estado, bem como da capacidade efectiva de coordenação de todo o processo pela ANSR, em sintonia com uma Comissão Interministerial, a definir.

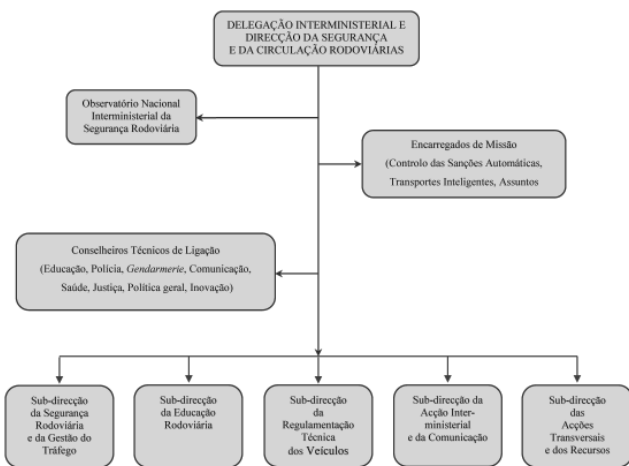
O modelo de implementação e desenvolvimento proposto para a ENSR, de forma a poderem ser cumpridos estes pressupostos, é o seguinte:

3. IMPLEMENTAÇÃO

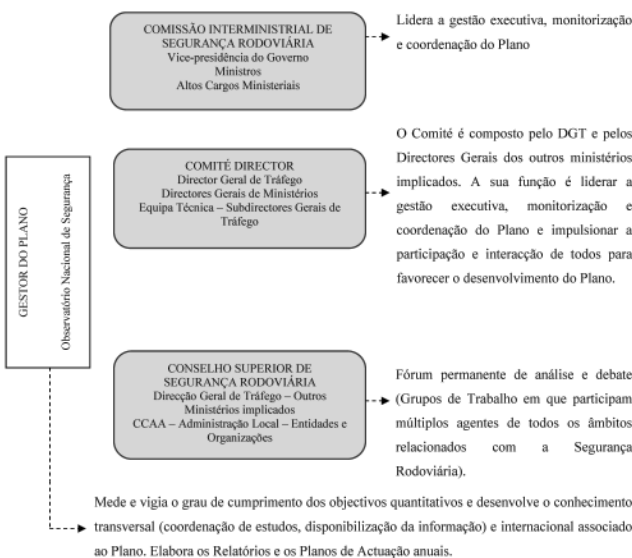


Para decisão sobre a definição de um modelo de Estrutura Interministerial, que está fora do alcance do presente trabalho, apresentam-se os modelos francês e espanhol:

Modelo Francês



Modelo Espanhol



Considerando a importância dos princípios básicos a que a implementação da ENSR deve obedecer, será fundamental que eles sejam definidos e fiquem aceites desde o início deste processo.

Deste modo, e como já referido, a ENSR deve obedecer a:

Objectivos claros, mensuráveis, orçamentados e auditados externamente

Uma articulação dos Planos de Actividade Anuais dos Ministérios envolvidos com as propostas de intervenções sectoriais para a ENSR

Uma definição clara, por parte de cada instituição envolvida na execução anual da ENSR, de um orçamento específico alocado às acções a serem desenvolvidas sob a sua responsabilidade directa. Uma calendarização rigorosa das acções a desenvolver, comprometendo todos os intervenientes. Essa calendarização deve ter em consideração as prioridades, de acordo com modelos de análise custo/benefício e de capacidade de orçamentação/realização de cada entidade envolvida

5.1.B) Caracterização da Sinistralidade em Portugal

Como base para análise da sinistralidade em Portugal partimos dos dados da ANSR, tendo sido considerados três períodos, tal como para a análise internacional anteriormente apresentada:

1999 a 2006, idêntico àquele em que decorrerá a ENSR 1999 a 2002, com duração idêntica à da primeira fase de implementação da ENSR

2003 a 2006, período com a mesma extensão que o anterior e em que se podem constatar os comportamentos mais recentes na evolução da sinistralidade

O quadro que a seguir se apresenta explica o funcionamento do processo desenvolvido.

Condutores		Passageiros	
DL	Evo.	FL	Evo.
1999	137	392	88
2000	111	350	74
2001	139	285	59
2002	112	330	74
2003	111	321	63
2004	104	234	65
2005	101	245	55
2006	89	186	57

Valores 5% melhores que os valores de referência.
 Valores 5% piores que os valores de referência.
 Valores de referência: diminuição percentual de mortos totais em cada período.

Nº de mortos no ano. DL dentro das localidades. FL fora das localidades.
 Células fundo amarelo: Período de cálculo para a evolução.
 Células sem fundo, ou fundo vermelho ou verde: evolução percentual de vítimas mortais no período.
 Células sem fundo: evolução compreendida entre + 5% e - 5% do valor de referência para o período.
 Células com fundo verde: evolução favorável, em mais de 5%, em relação ao valor de referência.
 Células com fundo vermelho: evolução desfavorável, em mais de 5%, em relação ao valor de referência.

Para efectuar a análise nos diversos segmentos de risco foi utilizada como referência a diminuição verificada no total de mortos em sinistralidade rodoviária, para cada um dos períodos considerados:

Portugal						
Evolução do Total de Mortos em Sinistr. Rodoviária						
	DL	Evo.	FL	Evo.	Total	Ref. Período
1999	759		991		1.750	
2000	634	-48,2%	995	-53,9%	1.629	-51,4%
2001	632		834		1.466	
2002	613		856		1.469	
2003	578	-19,2%	778	-13,6%	1.356	-16,1%
2004	488		647		1.135	
2005	471		623		1.094	
2006	393	-32,0%	457	-41,3%	850	-37,3%

Evolução de Mortos Utentes de Ligeiros *						
	DL	Evo.	FL	Evo.	Total	Evo.
1999	225	99/06	630	99/06	855	99/06
2000	185	-35,1%	601	-56,8%	786	-51,1%
2001	198		483		681	
2002	186	99/02	560	99/02	746	99/02
2003	174	-17,3%	500	-11,1%	674	-12,7%
2004	169		396		565	
2005	156	03/06	388	03/06	544	03/06
2006	146	-16,1%	272	-45,6%	418	-38,0%

* Condutores e passageiros

Evolução de Mortos em Condutores de Pesados						
	DL	Evo.	FL	Evo.	Total	Evo.
1999	6	99/06	22	99/06	28	99/06
2000	3	0,0%	26	-59,1%	29	-46,4%
2001	2		22		24	
2002	3	99/02	14	99/02	17	99/02
2003	6	-50,0%	22	-36,4%	28	-39,3%
2004	3		19		22	
2005	3	03/06	18	03/06	21	03/06
2006	6	0,0%	9	-59,1%	15	-46,4%

Evolução de Mortos Utentes de 2 Rodas *						
	DL	Evo.	FL	Evo.	Total	Evo.
1999	269	99/06	175	99/06	444	99/06
2000	191	-57,6%	192	-48,0%	383	-53,8%
2001	198		164		362	
2002	179	99/02	145	99/02	324	99/02
2003	180	-33,5%	145	-17,1%	325	-27,0%
2004	148		117		265	
2005	155	03/06	103	03/06	258	03/06
2006	114	-36,7%	91	-37,2%	205	-36,9%

* Condutores e passageiros

Evolução de Peões Mortos						
	DL	Evo.	FL	Evo.	Total	Evo.
1999	226	99/06	119	99/06	345	99/06
2000	219	-61,1%	118	-58,8%	337	-60,3%
2001	195		101		296	
2002	197	99/02	100	99/02	297	99/02
2003	163	-12,8%	83	-16,0%	246	-13,9%
2004	134		70		204	
2005	113	03/06	75	03/06	188	03/06
2006	88	-46,0%	49	-41,0%	137	-44,3%

Evolução de Mortos por Tipo de Via														
	A-E	Evo.	Arruam.	Evo.	E. Muni.	Evo.	E. Naci.	Evo.	IC	Evo.	IP	Evo.	Outros	Evo.
1999	108	99/06	368	99/06	274	99/06	803	99/06	61	99/06	107	99/06	29	99/06
2000	112	-31,5%	315	-48,6%	221	-52,9%	747	-55,9%	92	-19,7%	80	-75,7%	62	0,0%
2001	98		318		185		630		95		92		48	
2002	101	99/02	274	99/02	204	99/02	682	99/02	91	99/02	69	99/02	48	99/02
2003	111	-6,5%	281	-25,5%	179	-25,5%	610	-15,1%	93	49,2%	59	-35,5%	23	65,5%
2004	102		229		170		459		68		70		37	
2005	86	03/06	232	03/06	154	03/06	467	03/06	76	03/06	42	03/06	37	03/06
2006	74	-33,3%	189	-32,7%	129	-27,9%	354	-42,0%	49	-47,3%	26	-55,9%	29	26,1%

Evolução de Mortos Utentes de Ligeiros								
	Condutores				Passageiros			
	DL	Evo.	FL	Evo.	DL	Evo.	FL	Evo.
1999	137	99/06	392	99/06	88	99/06	238	99/06
2000	111	-35,0%	350	-52,6%	74	-35,2%	251	-63,9%
2001	139		285		59		198	
2002	112	99/02	330	99/02	74	99/02	230	99/02
2003	111	-18,2%	321	-15,8%	63	-15,9%	179	-3,4%
2004	104		234		65		162	
2005	101	03/06	245	03/06	55	03/06	143	03/06
2006	89	-19,8%	186	-42,1%	57	-9,5%	86	-52,0%

Condutores de Ligeiros Mortos por Grupos Etários										
	18-24	Evo.	25-29	Evo.	30-34	Evo.	35-59	Evo.	=>60	Evo.
1999	118	99/06	82	99/06	59	99/06	196	99/06	63	99/06
2000	107	-73,7%	70	-42,7%	51	-47,5%	175	-52,0%	53	11,1%
2001	102		64		39		145		67	
2002	100	99/02	56	99/02	58	99/02	165	99/02	60	99/02
2003	88	-15,3%	63	-31,7%	48	-1,7%	167	-15,8%	63	-4,8%
2004	66		59		37		122		50	
2005	71	03/06	39	03/06	38	03/06	142	03/06	55	03/06
2006	31	-64,8%	47	-25,4%	31	-35,4%	94	-43,7%	70	11,1%

Condutores de Ligeiros Mortos Dentro das Localidades por Grupos Etários										
	18-24	Evo.	25-29	Evo.	30-34	Evo.	35-59	Evo.	=>60	Evo.
1999	31	99/06	19	99/06	13	99/06	49	99/06	21	99/06
2000	32	-64,5%	12	-15,8%	7	7,7%	46	-49,0%	12	9,5%
2001	35		21		13		44		21	
2002	34	99/02	15	99/02	12	99/02	36	99/02	14	99/02
2003	25	9,7%	25	-21,1%	15	-7,7%	33	-26,5%	13	-33,3%
2004	17		16		13		41		14	
2005	27	03/06	8	03/06	13	03/06	31	03/06	21	03/06
2006	11	-56,0%	16	-36,0%	14	-6,7%	25	-24,2%	23	76,9%

Condutores de Veículos Ligeiros Mortos Fora das Localidades por Grupos Etários										
	18-24	Evo.	25-29	Evo.	30-34	Evo.	35-59	Evo.	=>60	Evo.
1999	87	99/06	63	99/06	46	99/06	147	99/06	42	99/06
2000	75	-77,0%	58	-50,8%	44	-63,0%	129	-53,1%	41	11,9%
2001	67		43		26		101		46	
2002	66	99/02	41	99/02	46	99/02	129	99/02	46	99/02
2003	63	-24,1%	38	-34,9%	33	0,0%	134	-12,2%	50	9,5%
2004	49		43		24		81		36	
2005	44	03/06	31	03/06	25	03/06	111	03/06	34	03/06
2006	20	-68,3%	31	-18,4%	17	-48,5%	69	-48,5%	47	-6,0%

	Evolução de Mortos Utentes de 2 Rodas							
	Condutores				Passageiros			
	DL	Evo.	FL	Evo.	DL	Evo.	FL	Evo.
1999	242	99/06	161	99/06	27	99/06	14	99/06
2000	176	-57,4%	172	-46,6%	15	-59,3%	20	-64,3%
2001	176		145		22		19	
2002	162	99/02	136	99/02	17	99/02	9	99/02
2003	167	-33,1%	132	-15,5%	13	-37,0%	13	-35,7%
2004	137		108		11		9	
2005	145	03/06	90	03/06	10	03/06	13	03/06
2006	103	-38,3%	86	-34,8%	11	-15,4%	5	-61,5%

	Condutores de 2 Rodas Mortos por Grupos Etários							
	<18	Evo.	18-34	Evo.	=>35	Evo.	Total *	Evo.
1999	21	99/06	227	99/06	148	99/06	403	99/06
2000	15	-81,0%	191	-59,0%	136	-38,5%	348	-53,1%
2001	16		173		124		321	
2002	21	99/02	149	99/02	126	99/02	298	99/02
2003	7	0,0%	152	-34,4%	138	-14,9%	299	-26,1%
2004	13		122		109		245	
2005	8	03/06	120	03/06	106	03/06	235	03/06
2006	4	-42,9%	93	-38,8%	91	-34,1%	189	-36,8%

	Condutores de 2 Rodas Mortos Dentro das Localidades por Grupos Etários					
	<18	Evo.	18-34	Evo.	=>35	Evo.
1999	14	99/06	142	99/06	84	99/06
2000	10	-71,4%	101	-60,6%	60	-50,0%
2001	7		100		63	
2002	12	99/02	83	99/02	66	99/02
2003	6	-14,3%	87	-41,5%	73	-21,4%
2004	9		66		61	
2005	7	03/06	81	03/06	56	03/06
2006	4	-33,3%	56	-35,6%	42	-42,5%

	Condutores de 2 Rodas Mortos Fora das Localidades por Grupos Etários					
	<18	Evo.	18-34	Evo.	=>35	Evo.
1999	7	99/06	85	99/06	64	99/06
2000	5	n. a.	90	-56,5%	76	-23,4%
2001	9		73		61	
2002	9	99/02	66	99/02	60	99/02
2003	1	28,6%	65	-22,4%	65	-6,3%
2004	4		56		48	
2005	1	03/06	39	03/06	50	03/06
2006	0	n. a.	37	-43,1%	49	-24,6%

	EXAMES DE QUANTIFICAÇÃO DA TAXA DE ÁLCOOL NO SANGUE - Continente											
	Condutor						Situação Desconhecida					
	2004		2005		2006		2004		2005		2006	
	Testes	%	Testes	%	Testes	%	Testes	%	Testes	%	Testes	%
0-0,49g/l	269	61,1%	315	63,5%	228	58,6%	290	74,4%	288	70,2%	188	65,7%
0,50-0,79 g/l	22	5,0%	19	3,8%	20	5,1%	16	4,1%	15	3,7%	12	4,2%
0,80-1,19 g/l	17	3,9%	24	4,8%	12	3,1%	15	3,8%	25	6,1%	21	7,3%
>=1,20 g/l	132	30,0%	138	27,8%	129	33,2%	69	17,7%	82	20,0%	65	22,7%
Total de testes	440	100,0%	496	100,0%	389	100,0%	390	100,0%	410	100,0%	286	100,0%

Fonte – Instituto Nacional de Medicina Legal (INML)

Da análise dos diferentes quadros resultam as seguintes conclusões:

A diminuição da sinistralidade dentro das localidades evoluiu a um ritmo inferior à média e esse comportamento é mais acentuado no período mais recente, o que deve motivar uma ainda maior atenção no futuro

A situação mais crítica na sinistralidade dentro das localidades prende-se com os utentes de ligeiros e, mais objectivamente, no período mais recente, com os condutores

Quanto aos utentes de veículos de 2 rodas a evolução dentro das localidades foi positiva no período 1999-2006, ainda que, entre 2003-2006, se verifique uma alteração de tendência, com os passageiros destes veículos a contribuírem de forma menos positiva para a diminuição da sinistralidade e com os condutores a apresentarem um comportamento dentro da média

Demonstrando um comportamento substancialmente diferente dos utentes de ligeiros, os utentes de 2 rodas contribuíram (período 1999-2006) de forma negativa para a diminuição da sinistralidade fora das localidades

Os condutores mais velhos, nos ligeiros, e os maiores de 35 anos nas 2 rodas, constituem grupos de risco a seguir com particular atenção

O relativamente pequeno número de vítimas mortais nos condutores de pesados apenas nos permite tratar a série mais longa, onde se constata uma diminuição superior à média geral na sinistralidade fora das localidades

Quanto aos peões, assistimos a uma diminuição superior à média nas duas situações (DL e FL), obtida com maior intensidade após 2002

Pelo tipo de via, enquanto verificamos que nas auto-estradas (*) o comportamento tem sido, desde 1999, negativo em relação à média geral em todos os períodos analisados, situação inversa é constatada para os IP. Já quanto aos IC, apesar da evolução 1999-2006 ser negativa em relação à média geral, verifica-se que entre 2003-2006 este comportamento foi positivo

(*) Deve ter-se em linha de conta que esta análise não contempla os quilómetros percorridos.

5.1.C — Caracterização da Sinistralidade em Países de Referência

Os países escolhidos como principal referência de sinistralidade passada para a ENSR, e para se constituírem como *benchmark* para a sua evolução, foram a Espanha, a França e a Áustria.

Países de Referência para a ENSR							
	1999	2002	2003	2006	Evo 99/02	Evo 99/06	Evo 03/06
Alemanha	95	83	80	62	-12,6%	-34,7%	-22,5%
Áustria	135	119	115	84	-11,9%	-37,8%	-27,0%
Bélgica	137	127	117	98	-7,3%	-28,5%	-16,2%
Chipre	165	133	136	112	-19,4%	-32,1%	-17,6%
Dinamarca	97	86	80	58	-11,3%	-40,2%	-27,5%
Eslováquia	120	113	120	97	-5,8%	-19,2%	-19,2%
Eslovénia	169	135	121	128	-20,1%	-24,3%	5,8%
Espanha	144	131	130	85	-9,0%	-41,0%	-34,6%
Estónia	168	164	121	152	-2,4%	-9,5%	25,6%
Finlândia	84	80	73	66	-4,8%	-21,4%	-9,6%
França	145	129	101	75	-11,0%	-48,3%	-25,7%
Grecia	195	149	146	150	-23,6%	-23,1%	2,7%
Hungria	127	140	131	130	10,2%	2,4%	-0,8%
Irlanda	111	96	85	87	-13,5%	-21,6%	2,4%
Itália	118	118	106	92	0,0%	-22,0%	-13,2%
Letónia	252	221	228	177	-12,3%	-29,8%	-22,4%
Lituânia	212	201	205	223	-5,2%	5,2%	8,8%
Luxemburgo	136	140	118	78	2,9%	-42,6%	-33,9%
Malta	11	41	40	25	272,7%	127,3%	-37,5%
P. Baixos	69	61	63	43	-11,6%	-37,7%	-31,7%
Polónia	174	152	148	137	-12,6%	-21,3%	-7,4%
Portugal	200	160	148	91	-20,0%	-54,5%	-38,5%
Reino Unido	61	60	62	56	-1,6%	-8,2%	-9,7%
Rep. Checa	141	140	142	104	-0,7%	-26,2%	-26,8%
Suécia	66	63	59	49	-4,5%	-25,8%	-16,9%
Média Europeia	120	110	103	86	-8,3%	-28,3%	-16,5%

Fonte – CARE

Os dois primeiros foram-no pelas razões apontadas no estudo sobre o PNPR (características sociais, económicas e de organização).

A Áustria é escolhida por ser, em 1975, um dos países com pior sinistralidade na Europa. Dos países hoje da U.E. a Áustria era então, tal como Portugal, um dos quatro países com mais de 300 mortos / milhão de habitantes.

Apesar de ter conhecido uma situação idêntica, o Luxemburgo, dada a dimensão e características, até físicas, do país, não foi considerado apesar da boa evolução da sua sinistralidade rodoviária.

Esta escolha não incidiu sobre alguns dos países (Alemanha, Dinamarca, Finlândia e Irlanda) referidos na comparação da evolução verificada no passado e que serviu para traçar os objectivos para a ENSR, na medida em que esses países ou estão actualmente em patamares muito inferiores ao do nosso país ou os seus padrões de evolução e a própria envolvente cultural os afasta dos nossos padrões sócio culturais.

A posição actualmente ocupada pelos três países de referência, conjugada como a sua evolução no período 1999-2006, confere validade a esta escolha.

Para situar os grandes eixos da actuação da ENSR, procedemos, para as diversas categorias, à comparação da sinistralidade e da sua evolução, nos três períodos considerados na análise. Por ainda não estarem disponíveis, para os restantes países, os dados desagregados relativos a 2006, utilizámos os valores de 2005.

As células a vermelho reflectem situações negativas para esses países, ou seja situações onde se verifica uma sinistralidade (1º quadro), ou uma diminuição da mesma (2º quadro), no mínimo 5 % inferior ao verificado em Portugal. As células com fundo verde correspondem a diferenças positivas (quando a sinistralidade ou a sua diminuição for no mínimo 5 % superior ao verificado em Portugal). Células sem fundo exprimem situações em que o valor constatado nesse país está contido no intervalo entre os dois limites de 5 % em relação ao verificado em Portugal.

Estas observações e outras mais detalhadas, a realizar no futuro sobre cada um destes segmentos e o posterior estudo das circunstâncias que as terão motivado, serão uma ferramenta fundamental para o desenvolvimento da ENSR, ao nível do planeamento e desenho das acções a empreender.

SINISTRALIDADE POR MILHÃO DE HABITANTES (a 30 dias)																	
		Portugal				Espanha				França				Áustria			
		1999	2002	2003	2005	1999	2002	2003	2005	1999	2002	2003	2005	1999	2002	2003	2005
Total	DL	87	67	63	51	26	22	22	18	42	34	27	27	33	33	28	25
	FL	113	94	85	68	118	108	108	85	99	91	71	58	103	86	87	69
	Total	200	161	148	119	144	131	130	103	141	125	98	85	135	119	115	94
Ligeiros	DL	26	20	19	17	6	6	6	4	18	13	10	9	10	9	7	8
	FL	71	61	54	42	82	78	78	57	75	67	51	40	68	58	61	47
	Total	97	82	73	59	89	84	85	61	93	81	61	50	79	67	68	56
2 Rodas	DL	31	20	19	17	8	7	7	6	11	10	8	8	4	5	5	4
	FL	20	16	16	11	15	12	12	12	14	14	12	12	15	12	14	13
	Total	51	36	35	28	23	19	18	18	25	24	21	20	19	17	19	17
Pesados	DL	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	FL	4	2	2	2	5	4	4	4	2	2	2	2	4	2	2	1
	Total	5	3	3	3	5	5	4	4	2	2	2	2	4	2	2	2
Peões	DL	26	22	18	12	11	8	9	8	10	9	7	7	14	13	11	8
	FL	14	11	9	8	12	11	10	8	5	5	3	3	9	7	5	4
	Total	40	33	27	20	23	19	19	16	15	14	10	10	23	20	16	12

EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE EM MORTOS / MILHÃO DE HABITANTES (%)													
		Portugal			Espanha			França			Austria		
		99 / 05	99 / 02	03 / 05	99 / 05	99 / 02	03 / 05	99 / 05	99 / 02	03 / 05	99 / 05	99 / 02	03 / 05
Total	DL	-41,0%	-22,4%	-18,9%	-29,1%	-14,0%	-16,8%	-36,7%	-20,3%	-1,4%	-24,4%	0,9%	-10,6%
	FL	-40,3%	-17,0%	-20,4%	-28,3%	-8,5%	-21,1%	-41,0%	-7,8%	-17,8%	-32,8%	-16,5%	-21,1%
	Total	-40,6%	-19,3%	-19,8%	-28,4%	-9,5%	-20,4%	-39,7%	-11,5%	-13,3%	-30,8%	-12,3%	-18,6%
Ligeiros	DL	-34,1%	-20,1%	-11,1%	-39,4%	3,9%	-39,7%	-47,7%	-25,6%	-5,4%	-18,2%	-10,7%	13,5%
	FL	-41,7%	-14,0%	-23,4%	-30,3%	-5,7%	-26,8%	-46,0%	-10,4%	-20,7%	-31,1%	-15,0%	-22,3%
	Total	-39,7%	-15,6%	-20,2%	-30,9%	-5,0%	-27,7%	-46,4%	-13,3%	-18,2%	-29,4%	-14,4%	-18,4%
2 Rodas	DL	-45,2%	-36,2%	-14,1%	-23,3%	-10,2%	-10,3%	-23,5%	-12,0%	2,1%	-14,5%	23,0%	-28,4%
	FL	-44,2%	-20,3%	-29,5%	-17,9%	-18,4%	6,0%	-14,6%	3,3%	-6,9%	-9,3%	-21,2%	-6,4%
	Total	-44,8%	-29,9%	-21,0%	-19,7%	-15,6%	0,1%	-18,6%	-3,6%	-3,3%	-10,5%	-11,5%	-12,0%
Pesados	DL	-5,0%	37,3%	-13,0%	-53,8%	-35,2%	-41,9%	-19,8%	63,5%	23,4%	21,6%	-100,0%	393,6%
	FL	-36,7%	-60,6%	3,5%	-28,1%	-15,7%	-12,8%	-13,8%	13,8%	-23,1%	-74,1%	-43,9%	-39,2%
	Total	-31,9%	-45,7%	-0,5%	-28,8%	-16,3%	-13,5%	-14,4%	18,9%	-20,2%	-62,8%	-50,5%	-8,3%
Peões	DL	-52,5%	-16,2%	-31,0%	-31,5%	-25,6%	-11,5%	-27,6%	-13,6%	5,4%	-40,8%	-5,5%	-24,8%
	FL	-39,9%	-19,5%	-9,9%	-29,7%	-8,1%	-20,5%	-47,5%	0,2%	-11,0%	-59,5%	-24,4%	-32,7%
	Total	-48,2%	-17,3%	-23,9%	-30,6%	-16,8%	-16,4%	-34,4%	-8,8%	0,3%	-48,2%	-13,0%	-27,4%

DL – Dentro de Localidades; FL – Fora de Localidades

Fonte – CARE; Ligeiros=car+taxi+lorry under 3,5ton; 2 Rodas=Moped+motor cycle; Pesados=bus/coach+heavy goods vehicles

O primeiro quadro demonstra, essencialmente, as enormes diferenças verificadas na sinistralidade dentro das localidades, o segmento com maior responsabilidade no desempenho do nosso país face ao grupo de comparação.

Fora das localidades, Portugal apresenta um comportamento mais favorável do que a Espanha e, nos anos mais recentes, estamos no patamar da Áustria.

É nos ligeiros que esse comportamento melhor se manifesta, já que nesse segmento até a comparação com a França mostra um padrão bastante próximo.

No que se refere ao quadro que espelha a evolução da sinistralidade, verificamos que, no período mais alargado, Portugal foi o país que apresentou a maior diminuição no total de mortos por milhão de habitantes.

Contudo, a França conseguiu uma melhor prestação nos ligeiros ao longo desse período, contrabalançada por um pior desempenho nas 2 rodas e nos peões.

Também deve merecer alguma atenção, principalmente aquando da análise dos objectivos de diminuição fixados

para a ENSR, o abrandamento relativo verificado em Portugal no período mais recente. De qualquer forma, estes dados carecem de confirmação quando estiver disponível a desagregação da sinistralidade verificada em 2006 nos três países de comparação.

5.1.D — Aplicação da Matriz de Haddon; Acções Transversais

No estudo realizado sobre o Programa de Acções 2003-2005 do PNPR pelo ISCTE para a Secretaria de Estado da Protecção Civil procurou-se adequar a matriz de Haddon à realidade da sinistralidade rodoviária em Portugal.

Esse trabalho foi agora desenvolvido, na perspectiva da intervenção futura sobre os quatro grandes conjuntos de factores determinantes de acidentes.

Nessa mesma visão de futuro, foi aprofundada a investigação sobre as Acções Transversais, ou seja aquelas que deverão ter uma relação efectiva com todos aqueles factores e que são determinantes para o sucesso da sua aplicação.

	Comportamento	Veículo e equipamento	Meio envolvente e infra-estrutura	Sócio culturais e ambientais
Factores determinantes				
Antes do acidente	Educação para a condução; Exame de condução; Perda e recuperação da carta; Educação contínua.	Idade, condições e controlo do parque automóvel; Soluções de segurança activa; Introdução de medidas de dissuasão nas empresas (alcoólímetros, p.ex.).	Concepção, Construção, Sinalização, Conservação e Requalificação das Vias; Estacionamento; Controlo Automático da Velocidade.	Educação cívica e escolar (pré-habilitação); Pressão social sobre comportamentos; Ordenamento do Território.
No acidente	Utilização sistemática dos dispositivos de segurança.	Soluções de segurança passiva.	BEAV; Melhoria da Capacidade de Aviso.	O Socorro (Aviso e Auxílio) como prioridade cívica
Depois do Acidente	Avaliação comportamental de condutores envolvidos.	Estudo dos veículos envolvidos em acidentes.	Investigação dos acidentes; Análise e correcção dos Pontos Negros; Melhoria da capacidade de intervenção (formação dos meios de socorro e rede nacional de assistência)	Educação para o Socorrismo.
Acções transversais				
Cooperação	Acção sistemática para a coordenação de esforços e actuação entre todas as entidades envolvidas na segurança rodoviária, aos níveis nacional e internacional.			
Fiscalização	Sistematização das acções, dirigidas aos grupos e locais de risco e às prioridades da ENSR no contexto Europeu (álcool e substâncias psicotrópicas, velocidade, sistemas de segurança).			
Comunicação	A Segurança Rodoviária como Desafio Nacional – Tema de campanha genérica, transversal a toda a ENSR; Definição de segmentos alvo e comunicação dirigida, de acordo com os objectivos estratégicos.			
Estudos	Aprofundamento dos estudos realizados, considerando os Objectivos da ENSR e a necessidade de harmonizar os estudos técnicos e de opinião a nível europeu.			

Nota. — As cores de fundo utilizados para os Factores Determinantes servem como identificadores destes factores na caracterização do desenvolvimento da ENSR.

De acordo com os factores desta matriz e estas acções transversais, as áreas que devem merecer particular atenção no estudo e planeamento dos Objectivos Estratégicos, dos Objectivos Operacionais e das Acções Chaves da ENSR são as seguintes:

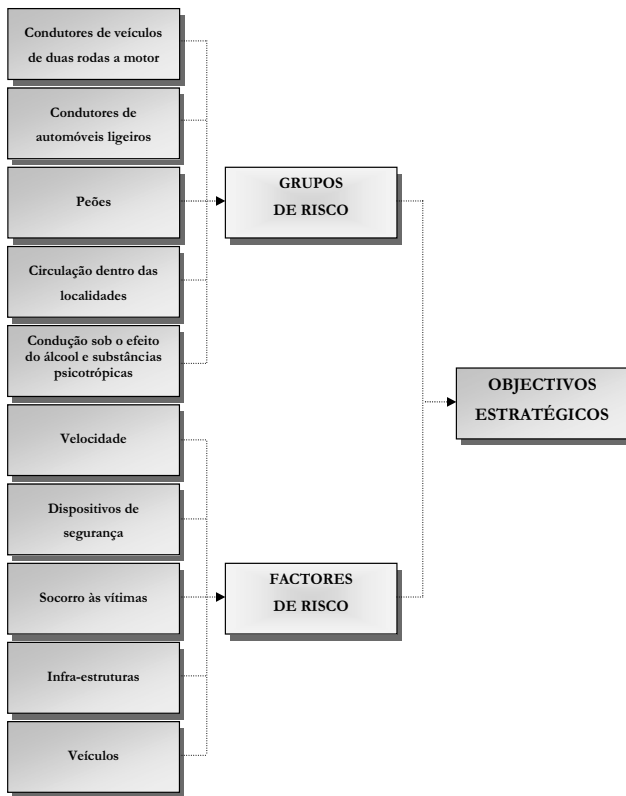
Educação cívica, escolar e profissional
Ensino e exames de condução

Comportamento dos condutores
Segurança dos veículos
Fiscalização de condutores e veículos
Melhoria da infra-estrutura
Melhoria do socorro e apoio às vítimas
Estudos sobre segurança rodoviária e sua análise
Cooperação e coordenação entre entidades
Comunicação

5.2 — Definição e Estabelecimento de Objectivos Estratégicos

5.2.A — Principais grupos e factores de risco

Os Objectivos Estratégicos da ENSR decorrem da fase de diagnóstico, tendo sido organizados de acordo com os principais grupos e factores de risco aí identificados:



Os cinco primeiros representam os grupos de risco, aqueles para os quais se podem criar modelos de monitorização através de indicadores muito detalhados que permitam medir os progressos realizados. Com excepção das medidas relativas à condução sob o efeito de álcool e substâncias psicotrópicas, onde o indicador principal será obtido a partir das autópsias às vítimas mortais e dos dados de fiscalização junto de intervenientes em acidentes, todas as outras serão baseadas nos dados de sinistralidade (acidentes com vítimas, mortos, feridos graves e feridos ligeiros).

De salientar que a condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas foi classificada como grupo de risco por ser entendido como referido aos condutores nessas circunstâncias. De outra forma, teria de ser considerado um Factor de Risco.

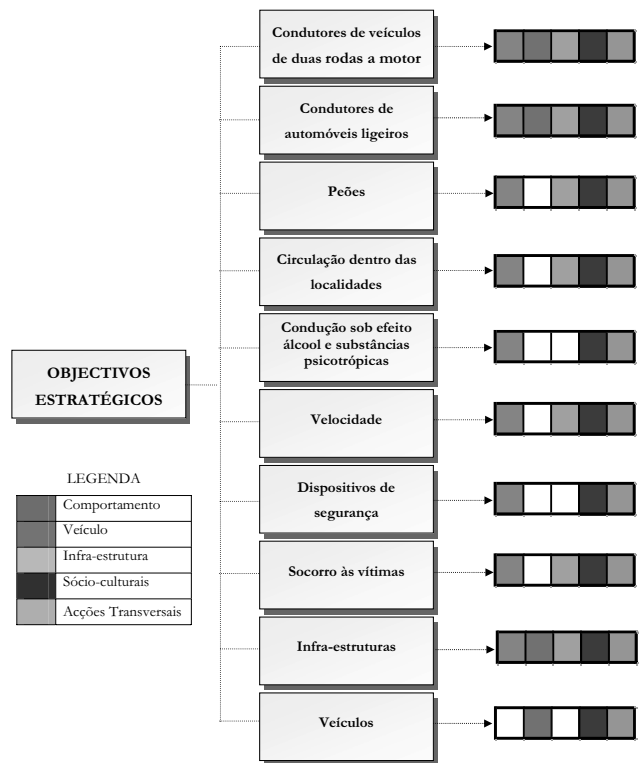
Os cinco restantes são considerados factores de risco, porque nestes casos não é possível estabelecer uma correlação entre medidas tomadas / resultados obtidos e a diminuição da sinistralidade, apesar de ser aceite que eles contribuem de forma significativa para essa diminuição.

5.2.B — Algumas implicações dos Objectivos Estratégicos

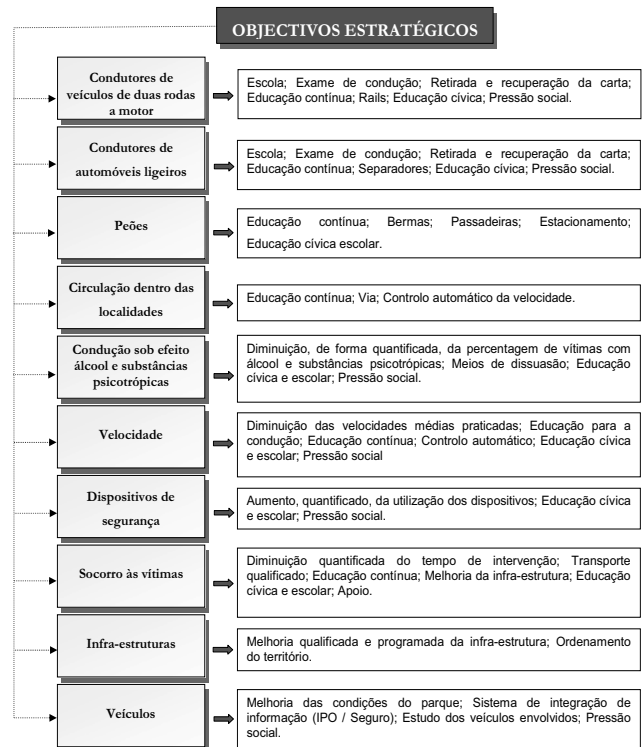
Para uma melhor identificação das tarefas a realizar na fase de Implementação da ENSR, cada um dos Objectivos Estratégicos foi relacionado com os Factores da Matriz de Haddon e com as Acções Transversais, sendo, ainda,

identificado com as linhas de orientação para Intervenção Sectorial, de acordo com os esquemas seguintes:

Implicações dos Objectivos Estratégicos nos Factores da Matriz de Haddon e nas Acções Transversais



Relação das Linhas de Orientação para Intervenção Sectorial com os Objectivos Estratégicos



A estes Grupos e Factores de Risco serão associados Indicadores de Resultados, face aos números de referência histórica e às comparações internacionais (*benchmark*)

evolutivo) que permitirão determinar os Objectivos Estratégicos e monitorizar o grau de cumprimento da ENSR.

5.2.C — Quantificação dos Objectivos Estratégicos

Tendo em consideração as variáveis analisadas na Caracterização da Sinistralidade Rodoviária, na fase de

Diagnóstico, calculámos, para as mesmas, a evolução desejável a partir do seu comportamento desde 1999 e dos resultados pretendidos para 2011 e 2015.

Nota. — Todos estes cálculos são efectuados sobre mortos a 24 horas.

Portugal

Objectivos da ENSR						
Evolução do Total de Mortos Sinistr. Rodoviária						
	DL		FL		Total	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	393	393	457	457	850	850
Object. Evo. N.º Mortos **	251	311	328	418	579	728
Object. Evolução % **	-36,1%	-21,0%	-28,3%	-8,5%	-31,9%	-14,3%
Evo. Referência % *	-31,9%	14,3%	-31,9%	14,3%	-31,9%	14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	268	337	311	392	579	728
Evo. Ref. - Object. Evo.	17	26	-17	-26		

Base 2006; ** Base 1999 (período 08/15) e 2003 (período 08/1)

Períodos considerados para a ENSR

1. Ponto de partida para os cálculos da Sinistralidade Total projectada para a ENSR
2. Evolução desejada para cada segmento, aplicando as taxas de evolução total verificada em 1999-2006 (51,4%) e 2003-2006 (37,3%), respectivamente, a cada um e o esforço, também total, projectado para 2011 e 2015 (14,3 % e 31,9 %)
3. Diminuição percentual da sinistralidade, base 2006, corrigida pelo desempenho 1999-2006 e 2003-2006, respectivamente
4. Objectivos para a diminuição da Sinistralidade Total para os dois períodos considerados.
5. Aplicação a cada segmento da taxa de diminuição total projectada ao número de mortos em 2006.
6. Diferença entre n.º de mortos projectados, utilizando o objectivo percentual para a sinistralidade total e o objectivo para o segmento, considerando o esforço para ele pretendido.

A vermelho estão referenciados os segmentos que devem ter um melhor desempenho que o Total. A verde os que poderão ter uma performance inferior ao Total. A amarelo ou branco aqueles que estão com valores dentro de mais ou menos 5% que o esperado para o Total. O número de mortos, quando positivo, indica o valor do esforço a realizar no segmento. Quando negativo, significa a margem existente no segmento, face à diminuição percentual esperada para o Total do número de mortos.

Portugal

Objectivos da ENSR						
Evolução do Total de Mortos Sinistr. Rodoviária						
	DL		FL		Total	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	393	393	457	457	850	850
Object. Evo. N.º Mortos **	251	311	328	418	579	728
Object. Evolução % **	-36,1%	-21,0%	-28,3%	-8,5%	-31,9%	-14,3%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	268	337	311	392	579	728
Evo. Ref. - Object. Evo.	17	26	-17	-26		

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

Portugal

Objectivos da ENSR						
Evolução de Mortos Utentes de 2 Rodas ***						
	DL		FL		Total	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	114	114	91	91	205	205
Object. Evo. N.º Mortos **	89	97	58	78	147	175
Object. Evolução % **	-21,9%	-15,2%	-36,3%	-14,4%	-28,3%	-14,9%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	78	98	62	78	140	176
Evo. Ref. - Object. Evo.	-11	1	4	0	-7	1

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11
*** Condutores e passageiros

Portugal

Objectivos da ENSR						
Evolução de Mortos Utentes de Ligeiros ***						
	DL		FL		Total	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	146	146	272	272	418	418
Object. Evo. N.º Mortos **	74	93	209	269	283	362
Object. Evolução % **	-49,0%	-36,0%	-23,3%	-1,3%	-32,3%	-13,4%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	99	125	185	233	285	358
Evo. Ref. - Object. Evo.	25	32	-23	-35	2	-4

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11
*** Condutores e passageiros

Portugal

Objectivos da ENSR						
Evolução de Mortos Condutores de Pesados						
	DL		FL		Total	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	6	6	9	9	15	15
Object. Evo. N.º Mortos **	2	3	7	12	9	15
Object. Evolução % **	-66,9%	-46,3%	-19,1%	31,3%	-38,3%	0,3%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	4	5	6	8	10	13
Evo. Ref. - Object. Evo.	2	2	-1	-4	1	-2

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

Portugal

Objectivos da ENSR						
Evolução de Peões Mortos						
	DL		FL		Total	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	88	88	49	49	137	137
Object. Evo. N.º Mortos **	75	88	39	45	114	132
Object. Evolução % **	-15,1%	-0,5%	-19,7%	-9,0%	-16,7%	-3,5%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	60	75	33	42	93	117
Evo. Ref. - Object. Evo.	-15	-12	-6	-3	-21	-15

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

Objectivos da ENSR												
Evolução de Mortos por Tipo de Via												
	A-E		Arruam.		EM		E. Nac.		IC/IP		Outros	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	74	74	189	189	129	129	354	354	75	75	29	29
Object. Evo. N.º Mortos **	36	60	122	151	91	96	266	328	56	82	10	12
Object. Evolução % **	-51,7%	-19,4%	-35,6%	-20,1%	-29,7%	-25,5%	-25,0%	-7,4%	-25,9%	8,9%	-66,9%	-57,4%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	50	63	129	162	88	111	241	303	51	64	20	25
Evo. Ref. - Object. Evo.	15	4	7	11	-3	14	-25	-24	-4	-17	10	12

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

Objectivos da ENSR												
Evolução de Mortos Utentes de Ligeiros ***												
	Condutores						Condutores					
	DL		FL		Total		DL		FL		Total	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	146	146	272	272	418	418	89	89	186	186	275	275
Object. Evo. N.º Mortos **	74	93	208	269	283	362	45	60	130	172	175	232
Object. Evolução % **	-49,0%	-36,0%	-23,4%	-1,2%	-32,3%	-13,4%	-49,1%	-33,0%	-30,3%	-7,3%	-36,4%	-15,6%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	99	125	185	233	285	358	61	76	127	159	187	236
Evo. Ref. - Object. Evo.	25	32	-23	-35	2	-4	15	17	-3	-13	12	4

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

*** Condutores e passageiros

Objectivos da ENSR									
Evolução de Mortos Utentes de Ligeiros ***									
	Condutores				Passageiros				
	DL		FL		DL		FL		
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15
Real 2006	89	89	186	186	57	57	86	86	86
Object. Evo. N.º Mortos **	45	60	130	172	29	34	79	96	96
Object. Evolução % **	-49,0%	-33,0%	-30,2%	-7,3%	-48,9%	-40,6%	-8,4%	11,8%	11,8%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	61	76	127	159	39	49	59	74	74
Evo. Ref. - Object. Evo.	15	17	-3	-13	10	15	-20	-22	-22

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

*** Condutores e passageiros

Objectivos da ENSR												
Evolução de Condutores de Ligeiros Mortos por Grupos Etários												
	18-24		25-29		30-34		35-59		=>60		Total	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
	Real 2006	31	31	47	47	31	31	94	94	70	70	275
Object. Evo. N.º Mortos **	39	47	27	34	20	26	65	90	21	34	175	232
Object. Evolução % **	26,0%	52,4%	-42,3%	-28,0%	-37,0%	-16,9%	-31,0%	-4,6%	-70,2%	-51,7%	-36,3%	-15,6%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	21	27	32	40	21	27	64	81	48	60	187	236
Evo. Ref. - Object. Evo.	-18	-21	5	6	2	1	-1	-9	27	26	12	4

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

Objectivos da ENSR										
Evolução de Condutores de Ligeiros Mortos Dentro das Localidades por Grupos Etários										
	18-24		25-29		30-34		35-59		=>60	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
	Real 2006	11	11	16	16	14	14	25	25	23
Object. Evo. N.º Mortos **	10	13	6	13	4	8	16	18	7	7
Object. Evolução % **	-6,7%	22,0%	-60,7%	-16,1%	-69,3%	-42,5%	-35,1%	-29,1%	-69,8%	-69,6%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	7	9	11	14	10	12	17	21	16	20
Evo. Ref. - Object. Evo.	-3	-4	5	1	6	4	1	3	9	13

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

Objectivos da ENSR										
Evolução de Condutores de Veículos Ligeiros Mortos Fora das Localidades por Grupos Etários										
	18-24		25-29		30-34		35-59		=>60	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
	Real 2006	20	20	31	31	17	17	69	69	47
Object. Evo. N.º Mortos **	29	34	21	20	15	18	49	72	14	27
Object. Evolução % **	44,0%	69,2%	-32,7%	-34,2%	-10,4%	4,2%	-29,5%	4,3%	-70,4%	-42,9%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	14	17	21	27	12	15	47	59	32	40
Evo. Ref. - Object. Evo.	-15	-17	0	6	-4	-3	-2	-13	18	13

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

Objectivos da ENSR												
	Evolução de Mortos Utentes de 2 Rodas ***						Condutores					
	DL		FL		Total		DL		FL		Total	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	114	114	91	91	205	205	103	103	86	86	189	189
Object. Evo. N.º Mortos **	89	97	58	78	147	175	80	90	53	71	133	161
Object. Evolução % **	-21,9%	-15,2%	-36,4%	-14,4%	-28,4%	-14,8%	-22,3%	-12,9%	-38,1%	-17,5%	-29,5%	-15,0%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	78	98	62	78	140	176	70	88	59	74	129	162
Evo. Ref. - Object. Evo.	-11	1	4	0	-7	1	-10	-1	5	3	-5	1

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

*** Condutores e passageiros

Objectivos da ENSR									
	Evolução de Mortos Utentes de 2 Rodas ***								
	Condutores 2 rodas				Passageiros de 2 rodas				
	DL		FL		DL		FL		
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	
Real 2006	103	103	86	86	11	11	5	5	
Object. Evo. N.º Mortos **	80	90	53	71	9	7	5	7	
Object. Evolução % **	-22,2%	-12,9%	-38,0%	-17,6%	-18,8%	-36,5%	-7,3%	39,6%	
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	
Evo. Ref. N.º Mortos *	70	88	59	74	7	9	3	4	
Evo. Ref. - Object. Evo.	-10	-1	5	3	-1	2	-1	-3	

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

*** Condutores e passageiros

Objectivos da ENSR									
	Evolução de Condutores de 2 Rodas Mortos por Grupos Etários								
	<18		18-34		=>35		Total		
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11	
	Real 2006	4	4	93	93	91	91	189	189
Object. Evo. N.º Mortos **	7	4	75	82	49	74	133	161	
Object. Evolução % **	73,8%	-6,0%	-19,2%	-12,2%	-46,2%	-18,6%	-29,4%	-15,0%	
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	
Evo. Ref. N.º Mortos *	3	3	63	80	62	78	129	162	
Evo. Ref. - Object. Evo.	-4	-1	-12	-2	13	4	-4	1	

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

Objectivos da ENSR						
	Evolução de Condutores de 2 Rodas Mortos Dentro das Localidades por Grupos Etários					
	<18		18-34		=>35	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	4	4	56	56	42	42
Object. Evo. N.º Mortos **	5	3	47	47	28	39
Object. Evolução % **	15,9%	-19,5%	-16,1%	-16,6%	-33,8%	-6,7%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	3	3	38	48	29	36
Evo. Ref. - Object. Evo.	-2	0	-9	1	1	-3

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

Objectivo da ENSR				
	Taxa de Álcool no Sangue - Continente			
	Condutores Mortos			
	2015		2011	
	Testes	%	Testes	%
0-0,49g/l	239	75,2%	280	68,5%
0,50-0,79 g/l	10	3,1%	16	3,9%
0,80-1,19 g/l	6	1,9%	10	2,3%
>=1,20 g/l	63	19,9%	103	25,2%
Total de testes	318	100,0%	408	100,0%

Objectivos da ENSR						
	Evolução de Condutores de 2 Rodas Mortos Fora das Localidades por Grupos Etários					
	<18		18-34		=>35	
	08/15	08/11	08/15	08/11	08/15	08/11
Real 2006	0	0	37	37	49	49
Object. Evo. N.º Mortos **	2	1	28	35	21	35
Object. Evolução % **	n. a.	n. a.	-24,0%	-5,7%	-56,8%	-28,8%
Evo. Referência % *	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%	-31,9%	-14,3%
Evo. Ref. N.º Mortos *	n. a.	n. a.	25	32	33	42
Evo. Ref. - Object. Evo.	n. a.	n. a.	-3	-3	12	7

* Base 2006; ** Base 1999 para 08/15 e 2003 para 08/11

Estes quadros mostram-nos o esforço que será necessário fazer em cada segmento, para que aqueles que tiveram um comportamento menos positivo no período 1999 – 2006 recuperem esse atraso e possam estar em 2015 ao nível do que deveria evoluir a sinistralidade total. Por outro lado, nos segmentos que no período 1999 – 2006 evoluíram melhor ou igual ao ritmo da sinistralidade total, podemos ver qual a “folga” que existe na implementação da ENSR.

Como segmentos críticos para intervenção, como seria de esperar após análise à sinistralidade passada, encontramos:

A sinistralidade dentro das localidades (utentes de ligeiros, de 2 rodas e pesados, ainda que sobre estes tenha que ser levado em conta o reduzido número de casos)

Nos condutores de ligeiros com mais de 25 anos, dentro das localidades, e com mais de 60 anos, fora das localidades

Nas duas rodas, é fora das localidades que terá de ser efectuado o maior esforço na diminuição da sinistralidade, com especial destaque para os condutores e, dentro destes, os de idade superior a 35 anos

As Auto-estradas (*), os arruamentos e os outros tipos de via devem merecer particular atenção, tanto no curto

como no prazo mais longo. No curto prazo, a atenção deve incidir, também, sobre as Estradas Municipais

(*) Ver nota anterior sobre sinistralidade nestas vias.

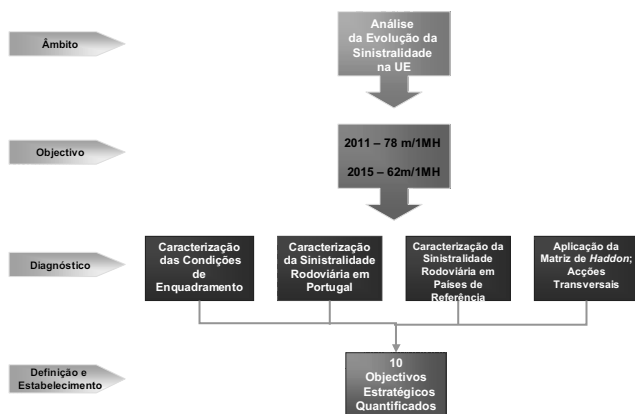
Nota. — Apesar dos progressos registados na evolução da sinistralidade relativamente aos jovens e utentes de veículos de duas rodas, o elevado peso percentual destas categorias no total de mortos implicar a manutenção de um esforço constante para melhorar estes valores.

Perante os valores estimados para a evolução da sinistralidade, e de acordo com todos os factores que nos permitiram definir os Objectivos Estratégicos para intervenção da ENSR, procedeu-se à quantificação dos seguintes Objectivos, para os períodos 2008-2015 e 2008-2011, respectivamente:

Objectivo estratégico	2008-2015	2008-2011
Condutores de veículos de duas rodas a motor	Diminuir o número de mortos entre 29 % e 32 %	Diminuir o número de mortos entre 14 % e 15 %
Condutores de automóveis ligeiros	Diminuir o número de mortos em 32 %	Diminuir o número de mortos em 14 %
Peões	Diminuir o número de mortos em 32 %	Diminuir o número de mortos em 14 %
Sinistralidade dentro das localidades	Diminuir o número de mortos entre 32 % e 49 % nos utilizadores de ligeiros, 22 % e 32 % nos utilizadores de “2 rodas” e entre 15 % e 32 % nos peões.	Diminuir o número de mortos entre 14 % e 36 % nos utilizadores de ligeiros, 14 % e 15 % nos utilizadores de “2 rodas” e entre 1 % e 14 % nos peões.
Condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas.	Reduzir para 25 % o número de condutores mortos com taxa álcool acima do limite legal.	Reduzir para 32 % o número de condutores mortos com taxa álcool acima do limite legal.

5.3 — Síntese da Definição da ENSR

A representação deste processo está resumida no quadro seguinte:



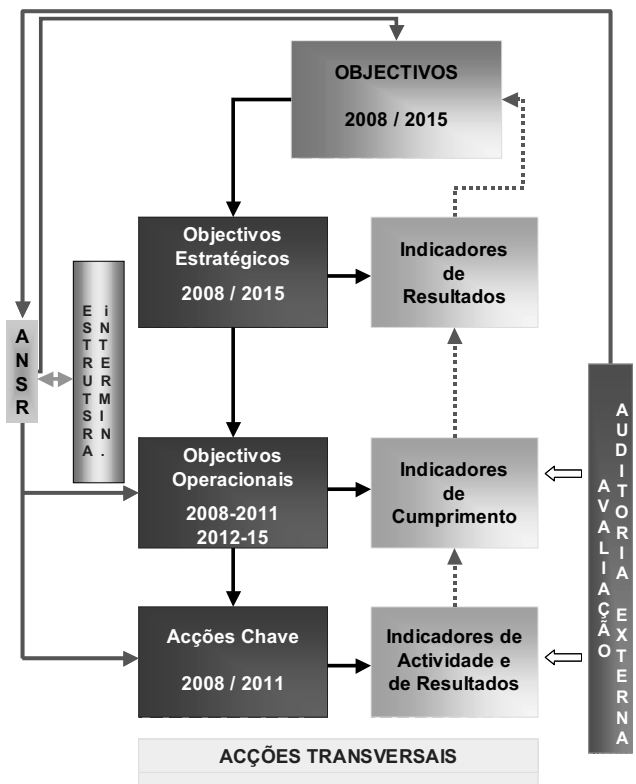
5.4 — Objectivos Operacionais e acções-chave

A partir dos Objectivos Estratégicos serão definidos Objectivos Operacionais associados, cada um deles, a indicadores capazes de medir o resultado do esforço realizado (Indicadores de Cumprimento), e acções chave que decorrem desses objectivos e cuja eficácia será medida através da evolução do seu contributo para a redução da sinistralidade rodoviária (Indicadores de Actividade e de Resultados).

O desenvolvimento dos Objectivos Operacionais e a identificação das acções-chave serão estabelecidos pela Estrutura Técnica e validados pela ANSR, a partir de um documento base elaborado pela ANSR e o ISCTE.

6 — Modelo de implementação da ENSR

A figura seguinte resume a organização e os fluxos de informação da ENSR a serem desenvolvidos na fase da sua implementação.



7 — Benefício esperado

Para além do benefício social que representa a poupança de vidas humanas e que não tem preço e, só por isso, deveria valer todo o investimento a fazer na implementação da ENSR, Portugal não pode deixar de contabilizar os ganhos económicos esperados.

Se considerarmos a diminuição média prevista para o período de vigência da ENSR concluímos que serão poupadadas cerca de 1.350 vidas, tendo como referência o patamar de sinistralidade em que Portugal hoje se encontra.

Tendo como guia um valor entre 1 milhão e 1,5 milhões de euros por cada vítima mortal, aceite como padrão na União Europeia, podemos ter uma ideia da importância, também económica da ENSR e da necessidade da sua rápida implementação, com meios adequados, numa óptica da optimização da relação custo/benefício.

PARTE 2

Desenvolvimento da ENSR

Objectivos operacionais e acções chave

1 — Enquadramento

A definição dos Objectivos Operacionais destinados a serem utilizados como plataforma de discussão e aprofundamento pelos diversos grupos de trabalho da Estrutura Técnica, constituídos de acordo com uma estratégia multidisciplinar e intergovernamental, resultaram de um trabalho conjunto da ANSR e de uma equipa de investigadores do ISCTE.

A Estrutura Técnica e a Estrutura de Pilotagem funcionaram com base em reuniões periódicas e tiveram acesso interactivo a um portal dedicado no sítio internet da ANSR. Sempre que foi considerado oportuno, elementos do Grupo Consultivo foram convidados a participar nas reuniões da Estrutura Técnica.

Os elementos do Grupo Consultivo poderão colaborar no desenvolvimento e implementação da ENSR a partir dos documentos disponibilizados para a consulta pública e da plataforma digital interactiva.

A complementaridade existente entre vários Objectivos Operacionais, bem como a sua complexidade, aconselham à constituição de Grupos de Trabalho (GT) de modo a que essas temáticas fossem abordadas de forma integrada e homogénea. Com a colaboração dos membros permanentes do Conselho de Segurança Rodoviária (CSR) – GNR, PSP, InIR e IMTT – foram definidos 14 GT, identificando-se, igualmente, as entidades líderes de cada um deles.

Importa referir, ainda, que durante o período em que os Grupos de Trabalho desenvolveram a sua actividade, a ANSR promoveu, em cooperação com os Governos Civis, a realização de Fóruns de Segurança Rodoviária em todos os distritos, destinados a apresentar a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária e, ao mesmo tempo, a recolher o contributo das diferentes entidades que, a nível local, assumem um papel fundamental em todo este processo.

2 — Objectivos operacionais e acções chave

2.1 — Objectivos operacionais

A dinâmica dos Grupos de Trabalho e os contributos recolhidos no período de desenvolvimento dos Objecti-

vos Operacionais resultaram numa alteração do quadro inicialmente traçado, com ganhos sensíveis quanto ao alargamento do âmbito das futuras intervenções e ao aprofundamento dos temas em análise.

Desta forma, os Objectivos Operacionais em vigor até, pelo menos, ao final do primeiro período de implementação da ENSR (2011) passaram a ser os seguintes:

Objectivos operacionais (OO)

Objectivo operacional 1 – Desenvolvimento de uma cultura de educação para a segurança rodoviária

Objectivo operacional 2 – Reconversão da Escola de Condução enquanto Centro de Aprendizagem da Condução e Segurança Rodoviária

Objectivo operacional 3 – Requalificação e desenvolvimento profissional dos Instrutores de Condução

Objectivo operacional 4 – Reformulação do exame de condução e das condições de acesso

Objectivo operacional 5 – Formação contínua e actualização de condutores

Objectivo operacional 6 – Formação técnica e profissional na área da segurança rodoviária

Objectivo operacional 7 – Controlo automático da velocidade

Objectivo operacional 8 – Programa de fiscalização de álcool, substâncias psicotrópicas, velocidade, dispositivos segurança e distâncias de segurança

Objectivo operacional 9 – Aperfeiçoamento do regime sancionatório das infracções

Objectivo operacional 10 – Controlo automático de condutores e veículos com base na interligação de sistemas de informação

Objectivo operacional 11 – Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano

Objectivo operacional 12 – Fiscalização do estacionamento em meio urbano e do comportamento dos peões

Objectivo operacional 13 – Programa integrado de melhoria de assistência às vítimas

Objectivo operacional 14 – Realização de Auditorias de Segurança Rodoviária e Programas de Inspeção de Segurança Rodoviária

Objectivo operacional 15 – Gestão de trechos de elevada concentração de acidentes

Objectivo operacional 16 – Defesa e protecção da estrada e da zona envolvente

Objectivo operacional 17 – Tratamento da área adjacente à faixa de rodagem (AAFR)

Objectivo operacional 18 – Estrada auto-explicativa: Adequação da via à sua hierarquia e função

Objectivo operacional 19 – Indicadores de risco relativos à estrada

Objectivo operacional 20 – Incremento da utilização das novas tecnologias para a gestão e informação de tráfego em tempo real

Objectivo operacional 21 – Extensão das Inspeções Periódicas Obrigatórias aos Ciclomotores, Motociclos, Triciclos e Quadriciclos

Objectivo operacional 22 – Programa de informação técnica sobre segurança nos veículos

Objectivo operacional 23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

Objectivo operacional 24 – Aperfeiçoamento e aplicação do Código da Estrada

Objectivo operacional 25 – Programa de comunicação da ENSR e acções subsequentes

Objectivo operacional 26 – Estudos do impacte sobre a segurança (EIS)

Objectivo operacional 27 – Análise de risco em túneis rodoviários

Objectivo operacional 28 – Melhoria do parque automóvel

Objectivo operacional 29 – Indicadores de risco, desempenho de segurança rodoviária e comportamento dos utentes

Objectivo operacional 30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Nos quadros seguintes resume-se a contribuição dos diferentes Objectivos Operacionais (OO) para os Objectivos Estratégicos (OE) da ENSR.

Objectivo Estratégico 1 — Condutores de veículos de duas rodas a motor

OO1 – Desenvolvimento de uma cultura de educação para a segurança rodoviária

OO2 – Reconverter a Escola de Condução enquanto Centro de Aprendizagem da Condução e Segurança Rodoviária

OO3 – Requalificação e desenvolvimento profissional dos Instrutores de Condução

OO4 – O Exame de Condução e condições de acesso

OO5 – Formação contínua e actualização de condutores

OO6 – Formação técnica e profissional na área da segurança rodoviária

OO7 – Controlo automático da velocidade

OO8 – Programa selectivo de fiscalização de álcool, substâncias psicotrópicas, velocidade, dispositivos de segurança e distâncias de segurança

OO9 – Novo regime sancionatório sobre infracções

OO11 – Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano

OO23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

OO24 – Revisão do Código da Estrada

OO25 – Programa de comunicação da ENSR e acções subsequentes

OO29 – Indicadores de risco, desempenho segurança rodoviária e comportamento dos utentes

OO30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Objectivo Estratégico 2 — Condutores de automóveis ligeiros

OO1 – Desenvolvimento de uma cultura de educação para a segurança rodoviária

OO2 – Reconverter a Escola de Condução enquanto Centro de Aprendizagem da Condução e Segurança Rodoviária

OO3 – Requalificação e desenvolvimento profissional dos Instrutores de Condução

OO4 – O Exame de Condução e condições de acesso

OO5 – Formação contínua e actualização de condutores

OO6 – Formação técnica e profissional na área da segurança rodoviária

OO7 – Controlo automático da velocidade

OO8 – Programa selectivo de fiscalização de álcool, substâncias psicotrópicas, velocidade, dispositivos de segurança e distâncias de segurança

OO9 – Novo regime sancionatório sobre infracções

OO11 – Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano

OO12 – Fiscalização do estacionamento em meio urbano e do comportamento dos peões

OO23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

OO24 – Revisão do Código da Estrada

OO25 – Programa de comunicação da ENSR e acções subsequentes

OO29 – Indicadores de risco, desempenho segurança rodoviária e comportamento dos utentes

OO30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Objectivo Estratégico 3 — Peões

OO1 – Desenvolvimento de uma cultura de educação para a segurança rodoviária

OO6 – Formação técnica e profissional na área da segurança rodoviária

OO8 – Programa selectivo de fiscalização de álcool, substâncias psicotrópicas, velocidade, dispositivos de segurança e distâncias de segurança

OO11 – Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano

OO12 – Fiscalização do estacionamento em meio urbano e do comportamento dos peões

OO23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

OO24 – Revisão do Código da Estrada

OO25 – Programa de comunicação da ENSR e acções subsequentes

OO29 – Indicadores de risco, desempenho segurança rodoviária e comportamento dos utentes

OO30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Objectivo Estratégico 4 — Sinistralidade dentro das localidades

OO8 – Programa selectivo de fiscalização de álcool, substâncias psicotrópicas, velocidade, dispositivos de segurança e distâncias de segurança

OO11 – Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano

OO12 – Fiscalização do estacionamento em meio urbano e do comportamento dos peões

OO14 – Realização de Auditorias de Seguranças Rodoviária/Programas de Inspeção de Segurança Rodoviária

OO23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

OO29 – Indicadores de risco, desempenho segurança rodoviária e comportamento dos utentes

OO30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Objectivo Estratégico 5 — Condução sob o efeito de álcool e substâncias psicotrópicas

OO8 – Programa selectivo de fiscalização de álcool, substâncias psicotrópicas, velocidade, dispositivos de retenção e distâncias de segurança

OO23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

OO24 – Revisão do Código da Estrada

OO29 – Indicadores de risco, desempenho segurança rodoviária e comportamento dos utentes

OO30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Objectivo Estratégico 6 — Velocidade

OO7 – Controlo automático da velocidade

OO8 – Programa selectivo de fiscalização de álcool, substâncias psicotrópicas, velocidade, dispositivos de retenção e distâncias de segurança

OO20 – Incremento da utilização das novas tecnologias para a gestão e informação do tráfego em tempo real

OO23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

OO24 – Revisão do Código da Estrada

OO29 – Indicadores de risco, desempenho segurança rodoviária e comportamento dos utentes

OO30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Objectivo Estratégico 7 — Dispositivos de segurança

OO8 – Programa selectivo de fiscalização de álcool, substâncias psicotrópicas, velocidade, dispositivos de retenção e distâncias de segurança

OO23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

OO29 – Indicadores de risco, desempenho segurança rodoviária e comportamento dos utentes

OO30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Objectivo Estratégico 8 — Socorro às vítimas

OO6 – Formação técnica e profissional na área da segurança rodoviária

OO13 – Programa integrado de melhoria de assistência às vítimas

OO23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

OO24 – Revisão do Código da Estrada

OO29 – Indicadores de risco, desempenho segurança rodoviária e comportamento dos utentes

OO30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Objectivo Estratégico 9 — Infra-estrutura

OO6 – Formação técnica e profissional na área da segurança rodoviária

OO11 – Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano

OO14 – Realização de Auditorias de Segurança Rodoviária / Programas de Inspeção de Segurança Rodoviária

OO15 – Gestão de trechos de elevada concentração de acidentes

OO16 – Defesa e protecção da estrada e da zona envolvente

OO17 – Tratamento da área adjacente à faixa de rodagem (AAFR)

OO18 – Estrada auto-explicativa: Adequação da via à sua hierarquia e função

OO19 – Indicadores de risco relativos à estrada

OO20 – Incremento da utilização das novas tecnologias para a gestão e informação de tráfego em tempo real

OO23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

OO26 – Estudos de impacte sobre a segurança (EIS)

OO27 – Análise de risco em túneis rodoviários

OO29 – Indicadores de risco, desempenho segurança rodoviária e comportamento dos utentes

OO30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Objectivo Estratégico 10 — Veículos

OO6 – Formação técnica e profissional na área da segurança rodoviária

OO10 – Controlo automático de condutores e veículos com base na interligação de sistemas de informação

OO21 – Extensão das Inspeções Obrigatórias aos Ciclomotores, Motociclos, Triciclos e Quadriciclos

OO22 – Programa de informação técnica sobre segurança nos veículos

OO23 – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

OO24 – Revisão do Código da Estrada

OO28 – Melhoria do parque automóvel

OO29 – Indicadores de risco, desempenho segurança rodoviária e comportamento dos utentes

OO30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

	OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
OO1										
OO2										
OO3										
OO4										
OO5										
OO6										
OO7										
OO8										
OO9										
OO10										
OO11										
OO12										
OO13										
OO14										
OO15										
OO16										
OO17										
OO18										
OO19										
OO20										
OO21										
OO22										
OO23										
OO24										
OO25										
OO26										
OO27										
OO28										
OO29										
OO30										

2.2 — Acções chave

A seguir apresentam-se as acções chave previstas no contexto de cada um dos Objectivos Operacionais atrás indicados, depois de validadas pela ANSR – como entidade responsável pela gestão e desenvolvimento da ENSR – e pelas instituições que, pelas suas atribuições funcionais, terão a cargo a sua implementação.

As acções chave serão revistas anualmente e, eventualmente, reformuladas consoante o grau de sucesso obtido na respectiva implementação e as necessidades entretanto detectadas, quer ao nível dos Objectivos Operacionais,

quer em relação a novos problemas que, enquadrados nos Objectivos Estratégicos, venham a ser assinalados pelas entidades envolvidas e pela ANSR.

A sua numeração obedeceu ao seguinte critério: na 1.ª coluna pretende-se dispor de uma série cronológica para todas as acções a executar no âmbito da ENSR, a fim de se assegurar um acompanhamento global à medida que vão sendo implementadas, enquanto na 2.ª coluna as mesmas estão numeradas em função do Objectivo Opera-

cional a que respeitam, sendo que esta numeração também será referenciada em desenvolvimentos futuros de cada um desses Objectivos Operacionais.

Para cada acção é indicada a entidade responsável, o prazo previsto e os recursos financeiros necessários à sua implementação. Neste último caso, a indicação “não aplicável” (n.a.) significa que o desenvolvimento dessas acções será efectuado recorrendo ao orçamento corrente das instituições envolvidas.

Objectivo operacional 1 — Desenvolvimento de uma cultura de educação para a segurança rodoviária

Descrição – Pretende-se desenvolver competências e capacidades nas crianças e jovens para uma integração mais segura no ambiente rodoviário.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
1	1.1 — Definição e desenvolvimento das competências a adquirir na área da educação rodoviária.	ME	Ano 2010	n.a.
2	1.2.1 — Concepção de um Guião de Educação Rodoviária: Níveis pré-escolar e ensino básico Ensino secundário	ME ME	Ano 2010 Ano 2011	n.a. n.a.
	1.2.2 — Elaboração de materiais didácticos de apoio ao Guião: Definição do tipo, conteúdo e concepção Produção dos materiais	ANSR/ME ANSR/ME	Ano 2010 Ano 2011	n.a. n.a.
	1.2.3 — Identificação de necessidades de formação dos agentes educativos com responsabilidades na aplicação do guião.	ME	Ano 2010	n.a.
3	1.3 — Cômputo dos incentivos que possam motivar as entidades envolvidas para a temática da segurança rodoviária.	IPJ	Ano 2009	n.a.
4	1.4 — Realização de concursos escolares	PRP	Ano 2009	n.a.
5	1.5 — Concepção de acções de sensibilização, destinadas a crianças e pais, familiares ou pessoas que cuidem com proximidade das crianças, para o início do ano lectivo.	ANSR	Ano 2009	n.a.
6	1.6 — Levantamento dos recursos humanos e entidades disponíveis para ministrar acções de formação em segurança rodoviária com comprovada competência e experiência na área.	IPJ	Ano 2009	n.a.
7	1.7 — Sensibilização para a integração de matérias de segurança rodoviária nos manuais escolares.	ME	Ano 2010	n.a.

Objectivo operacional 2 — Reversão da Escola de Condução enquanto Centro de Aprendizagem da Condução e Segurança Rodoviária

Descrição – Pretende-se alterar o modelo de funcionamento das escolas de condução, no sentido de disponibilizarem um ensino baseado na interiorização de atitudes e comportamentos que privilegiem a segurança rodoviária, prevendo-se, ainda, a atribuição de novas funções às escolas de condução.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
8	2.1.1 — Autorizar as escolas de condução a ministrar formação noutras áreas ligadas ao exercício da condução. 2.1.2 — Previsão legal da associação de meios das escolas de condução 2.1.3 — Previsão legal da figura do Coordenador Pedagógico	IMTT	Ano 2009	n.a.
9	2.2.1 — Permitir o ensino teórico à distância 2.2.2 — Permitir o exercício da condução acompanhada por tutor, aos candidatos a condutores.	IMTT	Ano 2009	n.a.

Objectivo operacional 3 — Requalificação e desenvolvimento profissional dos Instrutores de Condução

Descrição – Pretende-se reformular os programas de formação dos instrutores de condução, tendo em vista a introdução de novos conceitos e novas práticas no ensino da condução, bem como estudar novas formas de acesso à profissão, reforçando a componente de prevenção e segurança no ensino.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
10	3.1.1 — Condicionar o acesso e exercício da actividade de instrutor de condução à posse de Certificado de Aptidão Pedagógica de formador (CAP). 3.1.2 — Incentivar os actuais instrutores à obtenção do CAP de formador	IMTT	Ano 2009	n.a.
11	3.2 — Reformular os programas de formação de instrutores e reduzir a periodicidade e carga horária do curso específico de actualização de instrutor.	IMTT	Ano 2009	n.a.
12	3.3 — E-Learning sobre Eco-Driving para condutores e profissionais	IMTT	Ano 2009	50 000

Objectivo operacional 4 — Reformulação do exame de condução e condições de acesso

Descrição – Pretende-se estudar a reformulação dos exames de condução, com especial destaque para a prática da condução em condições mais próximas à realidade, com ênfase na condução defensiva.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
13	4.1 — Implementação das manobras previstas na prova das aptidões e de comportamento para a categoria A e subcategoria A1 em espaço dedicado.	IMTT	Ano 2009	5 000
14	4.2 — Introdução da condução independente na prova das aptidões e do comportamento do exame de condutor.	IMTT	Ano 2009	10 000

Objectivo operacional 5 — Formação contínua e actualização de condutores

Descrição – Pretende-se alterar atitudes e inculcar novos comportamentos em relação à condução e ao ambiente rodoviário

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
15	5.1.1 — Definir os conteúdos dos programas de formação para a submissão a exame especial de condução determinado ao abrigo do artigo 130º do C.E. (caducidade do título de condução) ou decisão judicial. 5.1.2 — Rever os programas de formação previstos no artigo 141º do C.E. (suspensão da execução da sanção acessória).	IMTT	dependente da aprovação do RHLC (*)	n.a.
16	5.2 — Promover a realização de estudos sobre condutores intervenientes em acidentes de viação, com análise dos factores físicos e psicológicos, visando avaliar a necessidade de frequência de acções de formação específicas e/ou aplicação de outras medidas restritivas ao exercício da condução.	ANSR/IMTT	2009-2011	n.a.

(*) RHLC — Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir

Objectivo operacional 6 — Formação técnica e profissional na área da segurança rodoviária

Descrição – Pretende-se habilitar técnicos de diversas áreas do sector de segurança rodoviária com formação específica neste âmbito.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
17	6.1.1 — Formação contínua de educadores e professores	PRP	Ano 2009	n.a.
	6.1.2 — Promoção de curso de formação específica em Auditorias de Segurança Rodoviária.	InIR	4.º trimestre 2009	12 000
	6.1.3 — Promoção do modelo de acções de formação contínua de Auditores de Segurança.	InIR	4.º trimestre 2010	10 000
	6.1.4 — Formação em socorrismo e suporte básico de vida	MS	2009-2015	88 704
	6.1.5 — Formação em peritagem/reconstituição de acidentes rodoviários	ANSR/IMTT	Ano 2011	n.a.
	6.1.6 — Formação para técnicos autárquicos	PRP	Ano 2009	n.a.

Objectivo operacional 7 — Controlo automático de velocidade

Descrição – Pretende-se aumentar o cumprimento dos limites de velocidade estabelecidos através da implementação de um sistema nacional de fiscalização automática da velocidade.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
18	7.1.1 — Estudo dos critérios a cumprir na selecção dos locais de instalação e do tipo de equipamento a utilizar.	ANSR	1. trimestre 2009	15 000
	7.1.2 — Identificação dos locais de instalação dos equipamentos	ANSR	2.º a 4.º trimestre 2009	n.a.
	7.1.3 — Integração das contra-ordenações de velocidade no processo de gestão de contra-ordenações da ANSR	ANSR	Ano 2010	130 000
19	7.2.1 — Elaboração do caderno de encargos para concurso público internacional	ANSR	2.º a 4.º trimestre 2009	Instalação 7 000 000
	7.2.2 — Realização do Concurso Público Internacional	ANSR	1.º trimestre 2010	Operação anual 2 000 000
	7.2.3 — Execução da rede nacional de fiscalização automática da velocidade	ANSR	2.º semestre 2010	

Objectivo operacional 8 — Programa de fiscalização de álcool, substâncias psicotrópicas, velocidade, dispositivos segurança e distâncias de segurança

Descrição – Pretende-se melhorar a eficiência e eficácia da fiscalização selectiva através, designadamente, da elaboração de um Plano Nacional de Fiscalização.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
20	8.1.1 — Elaboração de um plano nacional de fiscalização da velocidade, álcool, substâncias psicotrópicas e dos dispositivos de retenção.	ANSR	2009-2010	n.a.
	8.1.2 — Elaboração de um plano de meios necessários à implementação do plano nacional de fiscalização.			
21	8.2.1 — Estudo da prática de outros países em termos de fiscalização de distâncias de segurança.	ANSR	2.º semestre 2009	n.a.
	8.2.2 — Estudo do direito comparado sobre o sancionamento da distância de segurança.			
22	8.3 — Definição dos requisitos técnicos para aprovação de equipamentos de fiscalização automática do cumprimento da sinalização semaforica.	ANSR	Ano 2009	n.a.
23	8.4.1 — Taxa de álcool no sangue: estudo da influência de alguns fármacos no metabolismo do etanol.	INML	Ano 2010	n.a.
	8.4.2 — Adopção de medidas que reflectam as conclusões do projecto DRUID (*) (2006-2010) relacionadas com a influência do álcool e substâncias psicotrópicas na capacidade para a condução.	ANSR	Ano 2010	n.a.
24	8.5 — Acção de sensibilização sobre as normas legais e a sua aplicação na fiscalização, respeitante aos instrumentos de medição (IM) da velocidade e aos IM da alcoolemia dos condutores.	ANSR/IPQ	2.º semestre 2009	n.a.
25	8.6 — Produção de orientações sobre a aplicação nos serviços de saúde do regulamento da fiscalização da condução sob efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas.	MS/ INML	1.º trimestre 2009	n.a.
26	8.7 — Introdução no SCOT (Sistema de Contra Ordenações de Trânsito) da possibilidade de tratar estatisticamente a localização das infracções.	ANSR	Ano 2009	n.a.

(*) DRUID – Driving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines

Objectivo operacional 9 — Aperfeiçoamento do regime sancionatório sobre infracções

Descrição – Pretende-se aumentar o grau de percepção e de responsabilização dos condutores, face aos seus comportamentos, adoptando-se um sistema sancionatório sobre infracções fácil de entender.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
27	9.1.1 — Ponderação do regime da “ Carta por pontos”, como possível alternativa ao actual regime de cassação do título de condução.	ANSR	Dependente de alteração do C. E.	n.a.
	9.1.2 — Alteração do diploma do Registo de Infracções do Condutor (RIC) de acordo com o novo regime sancionatório sobre infracções.			
	9.1.3 — Adaptação da base de dados do RIC	ANSR	Dependente de alteração do C. E.	n.a.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
28	9.2.1 — Divulgação do novo regime 9.2.2 — Informação ao condutor.....	ANSR	Dependente de alteração do C. E	n.a.

Objectivo operacional 10 — Controlo automático de condutores e veículos com base na interligação de sistemas de informação

Descrição – Pretende-se detectar condutores e veículos que não estejam devidamente habilitados para circular, através da troca de informação entre os diferentes operadores do sistema de circulação rodoviária, por forma a possibilitar uma intervenção preventiva por parte das autoridades.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
29	10.1.1 — Identificação das bases de dados detentoras de informação relevante à prossecução das competências das diversas entidades enquadradas no âmbito do objectivo operacional.	IMTT	1.º Semestre 2009	n.a.
	10.1.2 — Levantamento e sistematização dos conceitos relativos às entidades tratadas nas diferentes bases de dados, de modo a assegurar condições de interoperabilidade semântica entre as mesmas, permitindo a troca segura e coerente de informação.	IMTT e entidades envolvidas	Ano 2010	n.a.
30	10.2.1 — Elaboração de legislação com vista a permitir a disponibilização de informação relevante nas áreas de: condutores (RNC) e veículos (IMTT); registo automóvel (IRN); seguro de responsabilidade civil automóvel (ISP); contra-ordenações rodoviárias (ANSR).	IMTT e entidades envolvidas	Ano 2009	n.a.
	10.2.2 — Elaboração de diploma que preveja a não emissão de certificado de matrícula, no caso de veículos e/ou documentos apreendidos, sem sujeição a registo dessa situação (IRN).			
	10.2.3 — Elaboração de diploma com vista à identificação do organismo a quem cabe a competência para o registo e tratamento da informação relativa à apreensão de documentos por não regularização da propriedade (IRN).			
31	10.3 — Celebração de protocolos visando a articulação entre sistemas informáticos das diferentes entidades envolvidas, por forma a disponibilizar informação relevante ao exercício das respectivas competências.	IMTT e outras entidades	Ano 2009	n.a.

Objectivo operacional 11 — Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano

Descrição – Pretende-se promover a requalificação dos espaços públicos urbanos, visando assegurar condições de segurança para a circulação de peões e ciclistas através, designadamente, da redução da velocidade de circulação em zonas críticas.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
32	11.1 — Levantamento de documentos técnicos e legais de outros países relativos à circulação de peões e ciclistas.	ANSR	2.º semestre 2009	n.a.
33	11.2.1 — Definição de regime de circulação para “zonas residenciais / mistas / de coexistência” e de 30km/h.	ANSR	Dependente alteração do C.E.	n.a.
	11.2.2 — Definição de critérios técnicos reguladores das “zonas 30” e “zonas residenciais/mistas/de coexistência”.	ANSR	1.º trimestre 2010	
34	11.3 — Concepção e elaboração de um manual técnico e de boas práticas para a melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano.	IMTT	Ano 2010	n.a.
35	11.4 — Intervenções piloto e sua monitorização.....	ANSR/AMAL	2011-2014	n.a.
36	11.5 — Recomendações a introduzir no Código da Estrada para peões e ciclistas	ANSR	Dependente alteração C.E.	n.a.
37	11.6.1 — Estudo das condições necessárias à realização de acções de comunicação a nível local.	ANSR	Ano 2010	n.a.
	11.6.2 — Realização de um estudo pormenorizado de acidentes envolvendo peões e ciclistas em meio urbano.	ANSR/GNR/PSP	2º semestre 2009-2010	n.a.

Objectivo operacional 12 — Fiscalização do estacionamento em meio urbano e do comportamento dos peões

Descrição – Pretende-se aumentar a segurança em meio urbano através da intensificação da fiscalização do estacionamento e do comportamento dos peões.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
38	12.1.1 — Estudo dos regimes sancionatórios aplicáveis aos peões e condutores em países de referência.	ANSR	1.º semestre 2010	n.a.
	12.1.2 — Estudo das condições necessárias para uma fiscalização eficaz do comportamento dos peões.	ANSR/GNR/PSP	2.º semestre 2010	n.a.
39	12.2 — Colaboração entre a PSP e as demais entidades com competências na área da fiscalização do estacionamento.	ANSR/GNR/PSP	2.º semestre 2009-2010	n.a.

Objectivo operacional 13 — Programa integrado de melhoria de assistência às vítimas

Descrição – Pretende-se otimizar o encaminhamento das vítimas e melhorar a rapidez de assistência e qualidade dos serviços prestados.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
40	13.1 — Definição de competências e estratégias de actuação de forças no terreno	ANPC	1.º semestre 2009	n.a.
41	13.2 — Alteração do conteúdo funcional do operador 112	GNR/PSP/INEM	1.º trimestre 2009	n.a.
42	13.3 — Referenciação hospitalar e utilização de equipas e unidades de trauma	MS	2009-2011	n.a.

Objectivo operacional 14 — Realização de Auditorias de Segurança Rodoviária e Programas de Inspeção de Segurança Rodoviária

Descrição – Pretende-se implementar a realização de auditorias de segurança rodoviária aos projectos de novas vias e de requalificação de vias existentes, bem como promover a realização de programas de inspeção de segurança rodoviária (inspeções correntes, periódicas e especiais).

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
43	14.1 — Promoção da aprovação do diploma legal sobre Auditorias de Segurança Rodoviária.	InIR	2009	n.a.
44	14.2 — Publicação do Manual de Auditorias de Segurança Rodoviária actualizado	InIR	2.º semestre 2009	15 000
45	14.3.1 — Elaboração do Manual de Inspeção de Segurança Rodoviária	InIR	1.º trimestre 2010	50 000
	14.3.2 — Regulamentação da execução de Inspeções de Segurança Rodoviária pelas entidades gestoras das estradas.	InIR	1.º semestre 2010	5 000

Objectivo operacional 15 — Gestão de trechos de elevada concentração de acidentes

Descrição – Pretende-se reduzir o número de trechos de elevada concentração de acidentes.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
46	15.1.1 — Detecção dos Pontos Negros e sua comunicação imediata às competentes entidades gestoras de vias.	ANSR	Ano 2009	n.a.
	15.1.2 — Intervenção nos Pontos Negros do Observatório Segurança Rodoviária	Entidades gestoras das vias	Ano 2009	n.a.

Objectivo operacional 16 — Defesa e protecção da estrada e da zona envolvente

Descrição – Pretende-se actualizar o regime de defesa e protecção da estrada e da zona envolvente.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
47	16.1 — Revisão do Estatuto das Estradas Nacionais.	InIR	Ano 2009	50 000
48	16.2 — Definição da hierarquia viária, identificação e demarcação viárias da rede rodoviária nacional.	InIR	4.º trimestre 2009 Ano 2010	40 000

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
49	16.3 — Instrução Técnica sobre a demarcação de fronteira rural/urbano	InIR	Ano 2009	30 000
50	16.4 — Reordenamento de acessos	InIR	Ano 2009	30 000

Objectivo operacional 17 — Tratamento da área adjacente à faixa de rodagem (AAFR)

Descrição – Pretende-se intervir ao nível do tratamento da área adjacente à faixa de rodagem de acordo com o conceito de Estrada Tolerante, e promover a utilização correcta dos dispositivos de segurança passiva.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
51	17.1 — Elaboração de Manual sobre Aplicação de Sistemas de Retenção Rodoviários nas estradas da Rede Rodoviária Nacional.	InIR	1º Semestre 2010	40 000
52	17.2 — Elaboração de Manual sobre Aspectos de Segurança a atender no Projecto e Conservação da AAFR nas estradas da Rede Rodoviária Nacional.	InIR	2º Semestre 2010	35 000

Objectivo operacional 18 — Estrada auto-explicativa: adequação da via à sua hierarquia e função

Descrição – Pretende-se associar a hierarquia funcional das vias de comunicação a requisitos de projecto que sejam facilmente identificáveis pelos condutores, através do ambiente rodoviário resultante, bem como implementar novos tipos de vias e definir regras de associação de cada tipologia viária ao regime de circulação, promovendo-se a reavaliação da situação existente.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
53	18.1 — Revisão da Norma de Traçado aplicável às estradas da Rede Rodoviária Nacional.	InIR	Ano 2009-2010	50 000
54	18.2 — Elaboração de Disposições Técnicas sobre Sinalização aplicáveis ao projecto e conservação de estradas da Rede Rodoviária Nacional.	InIR	Ano 2009 1.º trimestre 2010	110 000
55	18.3 — Elaboração de Recomendações sobre Sinalização de Ultrapassagem em estradas de faixa de rodagem única.	InIR	1.º trimestre 2009	20 000
56	18.4 — Publicação do Manual de Dimensionamento de Rotundas.	InIR	Ano 2009	15 000
57	18.5 — Conceito de Vias 2+1: Requalificação de Estradas Existentes – Recomendações de aplicação.	InIR	Ano 2009	40 000

Objectivo operacional 19 — Indicadores de risco relativos à estrada

Descrição – Pretende-se desenvolver indicadores de risco em relação às estradas.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
58	19.1 — Cálculo do Indicador de Segurança da Rede	ANSR	3.º trimestre 2009	34 000
59	19.2 — Cálculo do Indicador de Risco de Projecto para estradas IP e IC.	ANSR	Ano 2010	75 000 (*)

(*) Considerou-se que o inventário rodoviário do InIR/EP inclui a informação necessária aos cálculos a realizar, necessitando unicamente de pequenas acções de validação em campo.

Objectivo operacional 20 — Incremento da utilização das novas tecnologias para a gestão e informação de tráfego em tempo real

Descrição – Pretende-se otimizar a gestão e informação do tráfego em tempo real através de uma utilização crescente das novas tecnologias.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
60	20.1 — Sistematizar a utilização da sinalização de mensagens variáveis e tratar do respectivo enquadramento legal e operacional.	ANSR	1.º semestre 2009	25 000
61	20.2 — Organizar, definir procedimentos e âmbito de competência da Estrutura Centralizada de Gestão Estratégica de Tráfego.	InIR	2.º semestre 2010	50 000
62	20.3 — Georeferenciar a Rede Rodoviária Nacional em termos da sua geometria, equipamentos e particularidades.	InIR	4.º trimestre 2009	127 000

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
63	20.4 — Implementar o RDS-TMC	EP	4.º trimestre 2009	50 000
64	20.5 — Estudo do efeito sobre a segurança da aplicação de limites de velocidade variáveis em vias rápidas urbanas portuguesas. Recomendações de aplicação.	LNEC	2010-2012	60 000 (*)

(*) Sem contar com o equipamento e instalação de sinalização que poderá situar-se entre 150.000€ e 400.000€. Não está definida a entidade financiadora da acção

Objectivo operacional 21 — Extensão das Inspeções Periódicas Obrigatórias aos ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos

Descrição — Pretende-se garantir uma maior segurança na circulação dos veículos alargando-se o âmbito das Inspeções Periódicas Obrigatórias aos ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
65	21.1.1 — Elaboração de projecto de procedimento para inspecção de ciclomotores, motociclos, triciclos e de quadriciclos.	IMTT	Ano 2010	n.a.
	21.1.2 — Elaboração de projecto de características dos centros para realização de inspecção de ciclomotores, motociclos, triciclos e de quadriciclos	IMTT	Ano 2010	n.a.
	21.1.3 — Elaboração projecto alteração DL 554/99 com introdução das inspeções de ciclomotores, motociclos, triciclos e de quadriciclos.	IMTT	Ano 2010	n.a.
66	21.2 — Aprovação de centros de inspecção de ciclomotores, motociclos, triciclos e de quadriciclos.	IMTT	Ano 2010	n.a.

Objectivo operacional 22 — Programa de informação técnica sobre segurança nos veículos

Descrição — Pretende-se sensibilizar os condutores para a importância do controlo de determinados sistemas de segurança dos veículos através, designadamente, de uma maior divulgação.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
67	22.1 — Caracterização do parque automóvel	IMTT	Ano 2009	n.a.
68	22.2 — Criação de regras mais exigentes para a inspecção técnica de reboques e semi-reboques.	IMTT	Ano 2009	n.a.
69	22.3 — Renovação das frotas afectas ao transporte público de passageiros e de mercadorias.	IMTT/ACAP /ANECRA	Ano 2009	n.a.
70	22.4 Acondicionamento de cargas	IMTT	Ano 2009	n.a.
71	22.5 Divulgação de sistemas de segurança em veículos	ANSR/ACAP/ ANECRA	Ano 2010	n.a.

Objectivo operacional 23 — Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas

Descrição — Pretende-se aumentar a qualidade, eficiência e eficácia do sistema de informação dos acidentes de viação com vítimas.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
72	23.1 — Definição dos procedimentos necessários ao conhecimento do número de “Mortos a 30 Dias”.	ANSR	Ano 2009	n.a.
73	23.2 — Implementação do processo de envio electrónico dos Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV’s).	ANSR/ GNR/ PSP	Ano 2009	n.a.
74	23.3.1 — Definição de uma base de conceitos associados à segurança rodoviária	ANSR	Ano 2009	n.a.
75	23.4.1 — Aperfeiçoamento do programa de controlo da qualidade da informação	ANSR	Ano 2009	n.a.
	23.4.2 — Análise e avaliação da adaptabilidade do BEAV ao projecto CADaS (*) e aos indicadores a definir no âmbito da ENSR	ANSR/GNR/ PSP	Ano 2009	n.a.
	23.4.3 — Elaboração de um Manual Técnico e de Boas Práticas para o registo dos acidentes de viação (preenchimento do BEAV)	ANSR/GNR/ PSP	Dependente avaliação do BEAV (23.4.2)	n.a.
	23.4.4 — Concepção de um programa de formação para aplicação das regras estabelecidas no Manual	GNR/PSP	Dependente de 23.4.3	n.a.
76	23.5 — Implementação do projecto de georeferenciação da sinistralidade rodoviária	ANSR	1.º semestre 2010	150 000

(*) CADaS – Common Accident Data Set

Objectivo operacional 24 — Aperfeiçoamento e aplicação do Código da Estrada

Descrição – Pretende-se incentivar os utentes da via pública a adoptar comportamentos seguros e garantir a efectiva aplicação das correspondentes sanções.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
77	24.1.1 — Adaptação das alterações decorrentes do PRACE.	ANSR	1.º semestre 2010	n.a.
	24.1.2 — Aperfeiçoamento do Código da Estrada			
78	24.2 — Edição institucional do Código da Estrada e da legislação complementar . . .	ANSR/IMTT/ GNR/PSP	1.º trimestre 2011	n.a.
79	24.3 — Alteração do regime da condução sob o efeito de substâncias psicotrópicas — designadamente através da ponderação da redução da taxa de alcoolemia para recém-encartados e condutores do Grupo 2.	ANSR	1.º semestre 2010	n.a.
80	24.4 — Avaliação da aplicação do Código da Estrada	ANSR	Ano 2011	n.a.

Objectivo operacional 25 — Programa de comunicação da ENSR e acções subsequentes

Descrição – Pretende-se elaborar um Plano Integrado de Comunicação que, contemplando a Sensibilização, Informação, Formação e Acção Cívica, tenha como objectivo central a divulgação eficaz da ENSR e respectivas acções.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
81	25.1 — Elaboração do Plano de Comunicação da ENSR	ANSR	Ano 2009	n.a.
82	25.2 — Desenvolvimento de modelo de Plano Municipal de Segurança Rodoviária	ANSR	Ano 2009	n.a.
83	25.3 — Levantamento de Planos de Comunicação de outros países na UE	ANSR	1.º-3.º trimestre 2009	n.a.
84	25.4 — Acompanhamento e análise do projecto CAST (*).	ANSR	1.º semestre 2009	n.a.
85	25.5 — Realização de campanhas de segurança rodoviária	ANSR	Ano 2010	n.a.

(*) CAST — Campaigns and Awareness-Raising Strategies in Traffic Safety

Objectivo operacional 26 – Estudos de impacto sobre segurança (EIS)

Descrição – Pretende-se elaborar recomendações tendo em vista a avaliação de impacte sobre a segurança de intervenções na Infra-estrutura Rodoviária Nacional.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
86	26.1 — Elaboração de Recomendações para Avaliação de Impacte sobre a Segurança de intervenções na Infra-estrutura Rodoviária Nacional.	InIR	2009-2012	75 000

Objectivo operacional 27 — Análise de risco em túneis rodoviários

Descrição – Pretende-se dispor de uma metodologia de avaliação de risco em túneis rodoviários.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
87	27.1 — Adaptação do método de análise de risco em túneis rodoviários da AIPCR (**) às condições do tráfego em Portugal.	LNEC	2º Semestre 2009-Ano 2012	130 000 (*)

(*) Total para os quatro anos, com o financiamento a integrar no Plano de Investigação Programada do LNEC;

(**) Association Internationale Permanente des Congrès de la Route

Objectivo operacional 28 – Melhoria do parque automóvel

Descrição – Pretende-se incrementar a segurança dos veículos em circulação.

	Acções chave	Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
88	28.1 — Criação de incentivos fiscais ao abate de veículos pesados com idade superior a 10 anos e à aquisição de veículos dotados com dispositivos de segurança passiva.	IMTT	Ano 2009	n.a.
89	28.2 — Incentivos ao abate de veículos ligeiros	IMTT	Ano 2009	n.a.

Objectivo operacional 29 – Indicadores de risco, desempenho de segurança rodoviária e comportamento dos utentes

Descrição – Pretende-se desenvolver novos métodos de estudo, através da utilização de indicadores, tendo em vista aprofundar o conhecimento existente no domínio da segurança rodoviária.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
90	29.1.1 — Definição de indicadores de Risco, Desempenho de Segurança Rodoviária e Comportamento dos Utes.	ANSR	Ano 2009	n.a.
	29.1.2 — Implementação de indicadores para monitorização da ENSR.	ANSR	Ano 2009	250 000

Objectivo operacional 30 – Estudo do custo económico e social dos acidentes

Descrição – Pretende-se dispor de uma análise de custos/benefícios que sirva de suporte à tomada de decisão quanto às medidas a implementar e possibilite a respectiva avaliação.

Acções chave		Resp.	Prazo	Orç. (em euros)
91	30.1.1 — Definir metodologia para o Estudo do Custo Económico e Social dos Acidentes.	ANSR	2009-2011	200 000
	30.1.2 — Criar modelo para o Estudo do Custo Económico e Social dos Acidentes			

Siglas

ACAP — Associação do Comércio Automóvel em Portugal
 ACP — Automóvel Clube de Portugal
 ANECRA — Associação Nacional das Empresas de Comércio e Reparação Automóvel
 ANPC — Autoridade Nacional de Protecção Civil
 DGIDC — Direcção Geral da Inovação e Desenvolvimento Curricular
 DGS — Direcção Geral da Saúde
 EP — Estradas de Portugal
 GNR — Guarda Nacional Republicana
 IDT — Instituto da Droga e da Toxicodependência
 IMTT — Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
 INE — Instituto Nacional de Estatística
 INEM — Instituto Nacional de Emergência Médica
 InIR — Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias
 INML — Instituto Nacional de Medicina Legal
 IPJ — Instituto Português da Juventude
 IPQ — Instituto Português da Qualidade
 IRN — Instituto de Registos e Notariado
 ISP — Instituto de Seguros de Portugal
 LNEC — Laboratório Nacional de Engenharia Civil
 PRP — Prevenção Rodoviária Portuguesa
 PSP — Polícia de Segurança Pública

Centro Jurídico**Declaração de Rectificação n.º 44/2009**

Ao abrigo da alínea *h*) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 162/2007, de 3 de Maio, declara-se que o Decreto-Lei n.º 99-A/2009, de 29 de Abril, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 83, de 29 de Abril de 2009, saiu com a seguinte inexactidão que, mediante declaração da entidade emitente, assim se rectifica:

No 3.º parágrafo do anexo I, que define os limites do Parque Natural da Ria Formosa, onde se lê:

«Daqui, prossegue pelo terminal nascente do Aeroporto de Faro, no sentido sul-norte e inflecte pelo caminho carreteiro, para norte, que circunda o Parchal dos Azeites, até ao cruzamento com a estrada municipal n.º 527. Daqui segue pela estrada municipal n.º 527, até à passagem de nível do caminho-de-ferro, continuando

pela linha do caminho-de-ferro até à intersecção com o caminho da Horta do Refúgio, seguindo para norte até à estrada nacional n.º 125.»

deve ler-se:

«Daqui, prossegue pelo terminal nascente do Aeroporto de Faro, no sentido sul-norte e inflecte pelo caminho carreteiro, para norte, que circunda o Parchal dos Azeites, até ao cruzamento com a estrada municipal n.º 527. Daqui segue pela estrada municipal n.º 527, até à passagem de nível do caminho-de-ferro, passando por Faro até Olhão até à intersecção com o caminho da Horta do Refúgio, seguindo para norte até à estrada nacional n.º 125.»

Centro Jurídico, 25 de Junho de 2009. — O Director-Adjunto, *Pedro Delgado Alves*.