REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DA MINISTRA
DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete de
Sua Excelência o
Secretário de Estado dos
Assuntos Parlamentares
Palácio de São Bento (AR),
1249-068 Lisboa

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
2449	07-07-2017	Nº: 6930/2017 ENT.: 8577/2017 PROC. Nº: 868.250	08-08-2017

ASSUNTO: Pergunta n.º 4672/XIII/2.ª de 07 de julho de 2017
- Números da Segurança Rodoviária
- Grupo Parlamentar do Partido CDS-PP

Encarrega-me Sua Excelência a Ministra da Administração Interna de enviar a V. Exa. a resposta à Pergunta melhor identificada em epígrafe, dirigida a este Membro do Governo.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

Jorge Costa

Anexo: o referido
KF/es

Gabinete da MINISTRA DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA
Praça do Comércio, Ala Oriental 1149-015 Lisboa, Portugal
TEL + 351 213233000 FAX +351 213232035 EMAIL gabinete.mai@mai.gov.pt - www.portugal.gov.pt

Pergunta n.º 4672/XIII/2.ª, de 7 de julho de 2017

Grupo Parlamentar do CDS-PP

Prazo: 30 dias (06/08/2017)

- *Números da Segurança Rodoviária*

Em resposta às questões colocadas a respeito do assunto em referência, o Ministério da Administração Interna (MAI) tem a esclarecer o seguinte:

As metas quantitativas da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR 2008-2015) foram todas ultrapassadas, exceto no que diz respeito à condução sob o efeito do álcool. O número de mortos a 30 dias por milhão de habitantes no ano de 2015 foi de 60, valor consideravelmente inferior à meta fixada de 62. As metas parciais foram também ultrapassadas, sendo que apenas o valor de 25% dos condutores mortos com taxa de álcool no sangue (TAS) não foi atingido (31,8%)

Em 2016, de acordo com os dados provisórios divulgados pela Comissão Europeia, Portugal terá tido uma evolução 5 vezes superior à média europeia, o que conduziu, em conjunto com os resultados verificados entre 2010 e 2015, à posição cimeira que o nosso país ocupa para o atual período de planeamento europeu (2010-2020), com uma diminuição de 40%, que representa o dobro da média europeia.

No final de abril deste ano, o balanço ainda era favorável no que diz respeito ao número de mortos e feridos leves, registando-se um agravamento nos feridos graves:
ACUMULADO: 1 de janeiro a 30 de abril

	2015	2016	2017
Acidentes[1]	38.436	41.198	39.736
Feridos Ligeiros	11.234	11.993	11.509
Feridos Graves[2]	647	590	621
Mortos[3]	151	133	129

Fonte:
Acidentes (Antenas: 2015, 2016, 2017)
Vítimas (Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação: 2015, janeiro a novembro de 2016; Antenas: dezembro de 2016, 2017)

Notas:
1. Acidente na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais.
2. Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas.
3. Vítima cujo óbito ocorre no local do acidente ou durante o respetivo transporte até à unidade de saúde.

Durante os meses de maio e junho verificou-se um aumento da sinistralidade que conduziu ao seguinte ponto de situação:

ACUMULADO: 1 de janeiro a 30 de junho

	2015	2016	2017
Acidentes[1]	58.359	61.585	60.904
Feridos Ligeiros	17.819	18.219	18.313
Feridos Graves[2]	1.070	926	974
Mortos[3]	230	193	237

Fonte:
Acidentes (Antenas: 2015, 2016, 2017)
Vítimas (Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação: 2015, 2016; Antenas: 2017)

Notas:
1.Acidente na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais
2. Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas.
3. Vítima cujo óbito ocorre no local do acidente ou durante o respetivo transporte até à unidade de saúde.

Este agravamento da sinistralidade, apesar de se ter registado num período demasiado curto para ser considerado uma inversão da tendência verificada de forma continuada, nomeadamente desde 2010, está a ser acompanhado, tendo sido já definido um conjunto de medidas em resultado do Conselho de Segurança Rodoviária que reuniu no passado dia 14 de junho.

Nesse sentido, a evolução da segurança rodoviária em Portugal tem sido bastante favorável, tendo-se registado nos meses de maio e junho do corrente ano um agravamento da sinistralidade, cuja relevância ainda não é possível avaliar de forma fundamentada. Esta matéria está a ser monitorizada e acompanhada pelas várias entidades envolvidas, nomeadamente a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), as forças de segurança, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. e a Direção-Geral da Saúde.

O Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020 assenta numa profunda análise das caraterísticas da sinistralidade rodoviária portuguesa e foi elaborado de acordo com as melhores práticas internacionais.

Recentemente foi possível confirmar a articulação do PENSE 2020 com as políticas europeias. Assim, da Conferência Ministerial organizada pela atual Presidência Maltesa

do Conselho da União Europeia sobre segurança rodoviária, realizada em Malta nos dias 28 e 29 de março, resultou a "Declaração de La Valletta":

"Para reduzir os elevados custos inerentes aos acidentes rodoviários na União Europeia é necessário implementar uma ação coordenada, orientada para objetivos comuns e envolvendo os níveis local, regional, nacional e comunitário. Esta ação concertada justifica-se por dar, simultaneamente, resposta aos problemas comuns de segurança rodoviária, conseguir uma melhor sensibilização e aplicar as medidas mais eficazes aos vários níveis."

Existe um considerável alinhamento entre o PENSE 2020 e "Declaração de La Valletta", não obstante a evolução da segurança rodoviária no período 2010 a 2015 ter sido consideravelmente melhor em Portugal do que na União Europeia (Portugal: - 37%; Europa: -17%). Note-se que, apesar destes resultados, o PENSE 2020 definiu uma meta mais ambiciosa do que a UE 28 para a redução das vítimas mortais para o período 2010-2020 (-56% contra -50%).

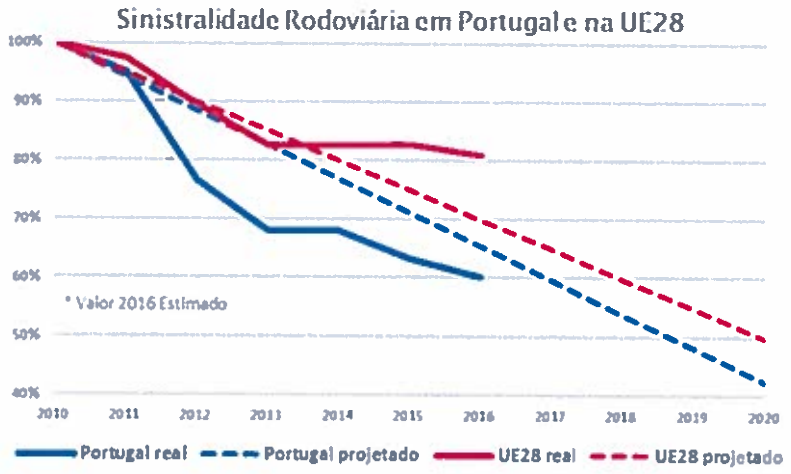
As metas fixadas no PENSE 2020 são ambiciosas, mas acredita-se que são atingíveis, à semelhança do verificado no período de vigência da ENSR 2008-2015.

A este respeito reafirma-se o que se encontra expresso no PENSE 2020:

"II2. Metas do PENSE 2020
O PENSE 2020 tem como objetivo continuar a aproximar, no seu período de vigência, os indicadores nacionais de sinistralidade rodoviária da média europeia e, a médio prazo, dos países com melhor desempenho histórico nesses indicadores. Para tal, Portugal definiu metas muito ambiciosas, mas que foram consideradas exequíveis, de acordo com a evolução recente da sinistralidade rodoviária no país e com o contributo que é expectável da aplicação das medidas enquadradas neste plano estratégico. Como ponto de partida foram utilizadas as metas estabelecidas no programa europeu «Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011-2020»: redução do número de mortos em 50 % no período 2010-2020. Considerando a evolução recente da sinistralidade e a necessidade de diminuir a distância para a média europeia, a meta estabelecida para o PENSE 2020 em relação ao número de mortos, (...) é de: 41 mortos/Milhão de Habitantes, o que representa uma diminuição de 56 % face ao valor

obtido em 2010, tendo em consideração as projeções da população do Instituto Nacional de Estatística."

Conforme já salientado, Portugal, contrariamente à Europa, não se tem desviado das metas europeias. A figura que se apresenta em seguida ilustra, de forma clara, que não existe esse desvio:



A análise da evolução da sinistralidade a nível europeu tem sido efetuada de forma contínua, nomeadamente desde o início da vigência da ENSR. A leitura da ENSR, da sua revisão e do PENSE 2020 (aprovados pelas Resoluções do Conselho de Ministros n.º 54/2009, n.º 5/2014 e n.º 85/2017), mostram, de forma sintética, as principais conclusões a que temos chegado.

Assim, considera-se que as ações e medidas do PENSE 2020 darão resposta cabal às dificuldades da luta contra a sinistralidade rodoviária, procurando de forma sustentada percorrer o caminho da sua progressiva redução.