

**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**CURSO DE ESTADO-MAIOR CONJUNTO**

**2014/2015**



**TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL**

**A SEGURANÇA RODOVIÁRIA E A FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO  
COMO ÁREAS NUCLEARES ESTRATÉGICAS DE INTERVENÇÃO  
DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA**

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOUTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS E DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.



## **INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

### **A SEGURANÇA RODOVIÁRIA E A FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO COMO ÁREAS NUCLEARES ESTRATÉGICAS DE INTERVENÇÃO DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA**

**MAJ/INF GNR António Rodrigues Gomes**

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2014/2015

Pedrouços 2015



## **INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

# **A SEGURANÇA RODOVIÁRIA E A FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO COMO ÁREAS NUCLEARES ESTRATÉGICAS DE INTERVENÇÃO DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA**

**MAJ/INF António Rodrigues Gomes**

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2014/2015

Orientador: TENENTE-CORONEL/INF Paulo Jorge Macedo Gonçalves

Pedrouços 2015



## **Agradecimentos**

A realização de um trabalho de investigação resulta do trabalho e dedicação não só do seu autor mas também de várias pessoas que o tornaram possível. É de elementar justiça tecer algumas palavras de estima e consideração a essas mesmas pessoas que se destacaram pelo apoio, aconselhamento e encorajamento à concretização do produto final.

Em primeiro lugar, um agradecimento muito especial ao meu orientador, Tenente-coronel Paulo Jorge Macedo Gonçalves, pela clarividência e pragmatismo das suas diretrizes, pelo acompanhamento permanente e pelas constantes orientações, sem as quais a realização deste trabalho não teria sido possível.

A todos os entrevistados pelo tempo disponibilizado, informações prestadas e colaboração concedida.

Por último, um agradecimento a todos os camaradas do Curso de Estado-Maior Conjunto 2014-2015, pela amizade, apoio e colaboração evidenciada nas muitas horas de trabalho, discussão e troca de conhecimentos.

Por tudo e a todos, o meu mais sincero obrigado!



## Índice

<b>Introdução .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Enquadramento concetual.....</b>	<b>5</b>
a. Segurança .....	5
b. Segurança rodoviária .....	6
c. O acidente de viação.....	7
d. Outras definições relevantes.....	8
<b>2. Caracterização da sinistralidade.....</b>	<b>10</b>
a. Para a Organização Mundial de Saúde.....	10
b. Na União Europeia .....	14
c. Em Portugal .....	16
<b>3. As estratégias de segurança rodoviária .....</b>	<b>19</b>
a. A estratégia da Organização Mundial de Saúde .....	20
b. A estratégia da União Europeia .....	22
c. A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária .....	23
<b>4. A Guarda e a segurança rodoviária.....</b>	<b>28</b>
a. A importância da fiscalização na segurança rodoviária .....	28
b. Os contributos da GNR no âmbito da fiscalização rodoviária.....	29
c. As ações da GNR no campo da segurança rodoviária .....	30
d. Evolução da sinistralidade na área de atuação da GNR.....	32
e. A estratégia da Guarda 2020 .....	33
<b>5. Trabalho de campo.....</b>	<b>34</b>
a. Universo da amostra .....	34
b. Apresentação, análise e discussão dos resultados.....	35
<b>Conclusões .....</b>	<b>41</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>49</b>

### Índice de Anexos

Anexo A – Quantificação dos objetivos estratégicos .....	Anx A-1
Anexo B – Objetivos operacionais e ações chave .....	Anx B-1



## Índice de Apêndices

Apêndice A – Guião da entrevista .....	Apd A-1
--	---------

## Índice de Figuras

Figura n.º 1 – Percentagem de mortos por tipo de utilizador .....	11
Figura n.º 2 - Países com limites de velocidade urbana .....	12
Figura n.º 3 - Legislação do álcool .....	13
Figura n.º 4 - Cintos de segurança .....	13
Figura n.º 5 - Número de mortos por milhão de habitantes – 2012.....	15
Figura n.º 6 - Evolução 2000-2020.....	15
Figura n.º 7 - Taxa de redução do número de mortos entre 2001 e 2010.....	16
Figura n.º 8 - Redução (%) do número de mortos entre 2010 e 2012 .....	17
Figura n.º 9 - Número de mortos por milhão de habitantes em 2012.....	17
Figura n.º 10 - Evolução das vítimas mortais 2004-2013.....	18
Figura n.º 11 - Evolução preconizada para a Década da Ação .....	20
Figura n.º 12 - Os cinco pilares .....	21
Figura n.º 13 - Grupos e fatores de risco .....	25

## Índice de Tabelas

Tabela n.º 1- Acidentes e vítimas 2004-2013 (vítimas a 24 horas).....	18
Tabela n.º 2 - Acidentes e vítimas 2010-2013 (vítimas a 30 dias) .....	19
Tabela n.º 3 - Fiscalização rodoviária da GNR 2009-2014.....	29
Tabela n.º 4 - Evolução da sinistralidade na área da GNR 2008-2013 .....	32
Tabela n.º 5 - Entrevistados .....	34
Tabela n.º 6 - Grelha de análise à questão n.º 1 .....	35
Tabela n.º 7 - Grelha de análise à questão n.º 2.....	36
Tabela n.º 8 - Grelha de análise à questão n.º 3.....	37
Tabela n.º 9 - Grelha de análise à questão n.º 4.....	38
Tabela n.º 10 - Grelha de análise à questão n.º 5.....	39



## **Resumo**

O presente trabalho de investigação individual é subordinado ao tema “A segurança rodoviária e a fiscalização do trânsito como áreas nucleares estratégicas de intervenção da Guarda Nacional Republicana”.

Para desenvolver o nosso trabalho, utilizámos as orientações metodológicas em vigor no IESM, assumindo uma estratégia qualitativa, recorrendo à análise documental e a entrevistas semiestruturadas. Estas foram efetuadas a entidades da Guarda com conhecimento e experiência no âmbito da segurança rodoviária.

Considerando que uma das principais áreas de atuação da GNR é a segurança rodoviária e a fiscalização do trânsito, esta força de segurança assume um papel fundamental na luta contra a calamidade da sinistralidade nas nossas estradas.

Concluimos que a atuação da GNR tem contribuído para o cumprimento dos objetivos estabelecidos na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária e que a segurança e fiscalização rodoviárias têm-se constituído uma preocupação para a GNR, vertidas claramente na sua estratégia de atuação.

## **Palavras-chave**

GNR, Segurança rodoviária, Fiscalização do trânsito, Sinistralidade rodoviária.



## **Abstract**

*This individual research project is entitled "Road safety and traffic-law enforcement as strategic core areas of intervention of the Republican National Guard."*

*To develop our work, we used the methodological guidelines in use at this Institute, we follow a qualitative strategy, we use document analysis and semi-structured interviews. These were made to GNR entities with knowledge and experience in the matter of road safety.*

*Considering that road safety and traffic-law enforcement are assumed as one of the main operational areas of GNR, this security force plays a key role in the fight against the scourge of traffic accidents on our roads.*

*We conclude that the performance of GNR has contributed to the achieving of the objectives settled down on the National Road Safety Strategy and the road safety and traffic-law enforcement are one of the main concern for GNR, as it is clearly poured on its strategy.*

## **Keywords**

*GNR, Road safety, Traffic-law enforcement, Traffic accidents.*



## Lista de abreviaturas

ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
CDF	Comando da Doutrina e Formação
CE	Comissão Europeia
CO	Comando Operacional
CTer	Comando Territorial
DASR	Década da Ação para a Segurança Rodoviária
DO	Direção de Operações
DTSR	Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
GNR	Guarda Nacional Republicana
IESM	Instituto de Estudos Superiores Militares
km	Quilómetros
NEP	Normas de Execução Permanente
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PNPR	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
SRC	Sistema de retenção para crianças
SSI	Sistema de Segurança Interna
TISPOL	<i>European Traffic Police Network</i>
UE	União Europeia



*“Vamos trabalhar para tornar as estradas mais seguras para todos os que as usam.*

*Juntos, podemos salvar milhões de vidas”.*

*Ban Ki-moon, Secretário-Geral da ONU*

*17 de novembro de 2013*

## **Introdução**

Quando no dia 17 de agosto de 1896, Bridget Driscoll, uma mãe de 44 anos foi atropelada mortalmente por um veículo a motor, estava longe de se pensar que aquele acidente de viação seria o primeiro de uma panóplia horrenda que até aos nossos dias tem levado à perda de milhões de vidas humanas. Ela e a sua filha adolescente estavam a caminho do Palácio de Cristal em Londres para assistir a um bailado, quando Bridget foi atropelada por um automóvel ao atravessar os jardins do palácio. Testemunhas afirmaram que o automóvel circulava a grande velocidade. Na verdade, o veículo deslocava-se a oito milhas<sup>1</sup>, quando deveria circular a uma velocidade não superior a quatro milhas e era conduzido por um jovem que procurava impressionar uma jovem passageira com o novo invento. O responsável pelo inquérito da ocorrência afirmou que situações como aquela nunca mais poderiam voltar a acontecer, contudo estava absolutamente errado, pois casos como aquele repetiram-se vezes sem conta até aos dias de hoje. O acidente relatado foi o primeiro em que se verificaram mortos, sendo que o primeiro acidente de que há registo havia ocorrido três meses antes, a 30 de maio de 1896, na cidade norte-americana de Nova Iorque, quando um ciclista caiu e se feriu com alguma gravidade (Peden, et al., 2004, p. 2).

O aparecimento do automóvel foi um fenómeno extremamente importante no quotidiano da humanidade. O automóvel tornou-se um símbolo das sociedades, representando um estatuto, uma forma de ser e um novo estilo de vida. No entanto, associado a esta dimensão positiva, o automóvel impeliu consigo também os acidentes de viação, que constituem um dos problemas de segurança e de saúde pública mais graves que a humanidade tem enfrentado ao longo dos últimos anos. Apesar da séria advertência do responsável pelo inquérito da ocorrência, aquilo que aconteceu a Bridget Driscoll em 1896 voltou a acontecer dezenas de milhões de vezes.

Por isso mesmo, e desde há muito que as principais organizações internacionais, nomeadamente a Organização das Nações Unidas (ONU) através da sua agência especializada em saúde, a Organização Mundial de Saúde (OMS), e também a União

---

<sup>1</sup> Uma milha é equivalente a 1,61 km, portanto 8 milhas equivalem a 12,87 km.



Europeia (UE), consideram a segurança rodoviária uma matéria socialmente relevante, tendo vindo a desenvolver iniciativas direcionadas para a redução da sinistralidade rodoviária, bem como para a promoção de uma maior consciencialização dos governos e da opinião pública nesta matéria.

À semelhança das preocupações daquelas organizações internacionais, em Portugal a segurança rodoviária é também um campo que tem merecido a atenção da sociedade como um todo. Com reflexos diretos naquele campo, os níveis elevados de sinistralidade rodoviária continuam a ser considerados um flagelo com pesadas consequências morais, sociais e económicas na vida dos portugueses.

Na realidade, da sinistralidade rodoviária advêm consequências nefastas para muitas famílias. Por um lado, há a registar a dor e o sofrimento pelo falecimento de entes queridos e próximos, amigos e conhecidos. Por outro lado, os sobreviventes podem ficar com lesões físicas, que poderão ser leves, mas em algumas situações são tão profundas, que as respetivas vítimas podem acabar por ficar entevadas, desfiguradas, paraplégicas ou até tetraplégicas, passando a sua vida, e a dos entes próximos, por uma alteração bastante significativa (Pereira, 2012, p. 6).

Para a sinistralidade rodoviária concorrem vários erros, principalmente o erro humano, os quais acontecem hoje e acontecerão no futuro. Na realidade, considerando os principais componentes do ambiente rodoviário, ou seja, condutor, veículo, via e meio ambiente, o condutor tem um contributo relativo de 91% na origem da sinistralidade (GNR, 2013).

As estratégias para alterar comportamentos humanos deverão passar também pela educação dos condutores. No entanto, e sendo este um caminho moroso, a GNR, na sua ação, é sem dúvida uma entidade capaz de contribuir para mitigar o fenómeno.

O tema é sem dúvida um desafio extremamente aliciante porquanto associa em seu redor uma temática tão relevante para a comunidade internacional, e em particular para Portugal, que é a segurança rodoviária. Considerando que uma das principais áreas de atuação da GNR é a segurança rodoviária e a fiscalização do trânsito, esta força de segurança tem um papel fundamental a “jogar”, materializado de forma clara e evidente na sua atuação no campo da segurança rodoviária.

Esta investigação tem como objetivo geral analisar a atuação da GNR no campo da segurança rodoviária e verificar se a mesma tem contribuído para o cumprimento dos



objetivos da ENSR. Procuramos perceber se essa atuação contribui para a redução da sinistralidade e das suas consequências e avaliamos também se a estratégia da Guarda responde cabalmente aos desafios da segurança rodoviária. Por forma a dar uma melhor resposta ao desafio apresentado, foram definidos os seguintes objetivos específicos (OE):

OE1: Caracterizar a sinistralidade a nível global, na Europa e em Portugal;

OE2: Analisar as estratégias de segurança rodoviária das organizações internacionais e a ENSR;

OE3: Identificar a medida em que a atuação da GNR tem contribuído para a melhoria dos índices de sinistralidade e segurança rodoviária;

OE4: Avaliar se os meios humanos e materiais ao serviço da GNR são em número adequado para prosseguir a melhoria dos índices de sinistralidade e segurança rodoviária;

OE5: Analisar a estratégia da GNR e verificar se a mesma responde cabalmente aos desafios que se colocam no âmbito da segurança rodoviária.

A Pergunta de Partida (PP) que irá nortear toda a investigação é:

***Em que medida a intervenção da GNR tem contribuído para o cumprimento dos objetivos estabelecidos na ENSR?***

No sentido de operacionalizar a execução do trabalho e desta forma mais facilmente inferir a resposta à PP, foram formuladas as seguintes Perguntas Derivadas (PD):

PD1: Como se caracteriza a sinistralidade a nível global, na Europa e em Portugal;

PD2: Quais são as estratégias implementadas para a combater?

PD3: Em que medida a atuação da GNR tem contribuído para a melhoria dos índices de sinistralidade e para o cumprimento dos objetivos preconizados na ENSR?

PD4: Os meios humanos e materiais ao serviço da GNR são em número adequado para prosseguir a melhoria dos índices de sinistralidade?

PD5: A estratégia da GNR responde cabalmente aos desafios que se colocam no âmbito da segurança rodoviária?

Para a padronização e organização do trabalho em geral, apoiamo-nos nas Normas de Execução Permanente (NEP)<sup>2</sup> do IESM, e para a referência bibliográfica em concreto, utilizámos o sistema autor-data, ferramenta incorporada no *Microsoft Word 2013*, adotando-se o estilo *Harvard-Anglia*.

---

<sup>2</sup> NEP ACA 010 e 018, de SET2014



De acordo com as orientações metodológicas em vigor neste Instituto (Santos & Lima, 2014), a nossa investigação assume uma estratégia qualitativa, recorrendo à análise documental e à entrevista semiestruturada<sup>3</sup>. Relativamente ao desenho da pesquisa, é do tipo de estudo de caso<sup>4</sup>.

Procedemos, numa primeira fase, ao levantamento do estado da arte nas questões abordadas, efetuando uma revisão da literatura, de forma a ficarmos habilitados com ferramentas que nos permitissem fundamentar todas as exposições ao longo do texto.

Numa segunda fase, foram realizadas entrevistas a entidades com responsabilidades na definição, coordenação e implementação da estratégia de segurança rodoviária da GNR.

O conteúdo do presente trabalho de investigação, para além da introdução e das conclusões, está organizado em cinco capítulos, de acordo com o seguinte:

No primeiro capítulo efetuamos um enquadramento concetual. Abordamos os conceitos de segurança, segurança rodoviária, o acidente e outras definições relevantes para compreendermos melhor a problemática segurança rodoviária.

No segundo capítulo analisamos a situação global, da UE e de Portugal em matéria de sinistralidade rodoviária.

No terceiro capítulo procedemos à análise das várias estratégias de segurança rodoviária das principais organizações internacionais, bem como a estratégia nacional. Abordaremos as perspetivas da OMS, da UE e de Portugal, descrevendo as principais medidas preconizadas por estas entidades.

No quarto capítulo analisamos as ações da Guarda no quadro da segurança rodoviária, onde abordaremos a importância e os contributos da GNR no âmbito da fiscalização e a evolução da sinistralidade na área de atuação da GNR. Apresentaremos ainda a Estratégia da Guarda 2020.

O quinto capítulo é dedicado ao trabalho de campo, sendo apresentados e analisados os resultados das entrevistas efetuadas.

Por fim, nas conclusões, serão exarados os resultados da investigação, respondendo às perguntas derivadas e procurando dar resposta à pergunta de partida.

---

<sup>3</sup> Serão entrevistas em que é sempre dado conhecimento prévio da entrevista e dos tópicos ao entrevistado.

<sup>4</sup> O estudo de caso consiste num procedimento metodológico através do qual o investigador procura recolher informação detalhada sobre uma única unidade de estudo, podendo essa unidade ser o indivíduo, a comunidade ou até mesmo a nação. No caso concreto será a GNR.



## 1. Enquadramento concetual

Para o desenvolvimento do presente trabalho de investigação, parece-nos fundamental efetuar uma abordagem a determinados conceitos estruturantes e que se relacionam com a temática do presente estudo. Neste sentido, procuramos caracterizar os conceitos de segurança, segurança rodoviária, acidentes de viação e sinistralidade rodoviária, através de uma revisão da literatura, expondo assim algumas perspetivas teóricas sobre o assunto.

### a. Segurança

Uma das principais preocupações de qualquer Estado é a sua própria segurança e a segurança dos seus cidadãos. Nas sociedades modernas, entende-se a segurança como uma das responsabilidades do Estado, geralmente considerada como uma das aspirações humanas fundamentais, a par com o desenvolvimento e a justiça. Impulsionada por preocupações sociais e políticas, a segurança tornou-se objeto de estudo e ouvem-se e lêem-se constantemente referências aos mais diferentes contextos e tipos de segurança: internacional, nacional, pública, privada, interna, militar, pessoal, rodoviária. (Alves, 1995, p. 13).

A segurança corresponde a um domínio privilegiado do contrato social e da soberania estatal, sendo o primeiro pressuposto do exercício dos direitos fundamentais dos cidadãos, como o direito à vida, à integridade física e moral ou à liberdade. Segundo Abel Cabral Couto (1988, p. 69), “a segurança traduz um estado ou condição, mas é também um fenómeno psicológico”.

Etimologicamente, a palavra segurança provém do latim *securus*, que indicia um estado ou situação livre de perigo, sendo corrente entender-se a segurança como ausência de perigo. Sidoti, (2001), afirma que a segurança é o estado de tranquilidade ou de confiança que resulta da ausência de risco, perigo ou perturbação, sendo que por insegurança entender-se-á o estado em cuja origem está sempre uma ameaça, mais ou menos identificável, capaz de desencadear sentimentos de inquietude.

Para Carlos Alves (1995, p. 14), estas definições pecam por serem insuficientemente sustentáveis, porque a referência à designação “perigo” contém uma grande carga de imprecisão que não clarifica suficientemente o conceito. Assim, para este autor (Alves, 1995, p. 16), segurança pode ser entendida como “o estado ou condição que se estabelece



num determinado ambiente, através da utilização de medidas adequadas, com vista à sua preservação e à conduta das atividades, no seu interior ou em seu proveito, sem ruturas”.

No seguimento destas definições, podemos então nós afirmar que a segurança é uma das aspirações humanas fundamentais, entendida como prevenção na medida em que se propõe acautelar riscos e manter um estado ou condição de tranquilidade e confiança.

#### **b. Segurança rodoviária**

Depois destas breves considerações sobre segurança, iremos de seguida procurar circunscrever o conceito de segurança rodoviária. A literatura é parca nesta matéria, por isso faremos uma abordagem muito sucinta relacionando essencialmente as suas características e finalidade.

Segundo José Miguel Trigo (2013), a segurança rodoviária é o resultado do equilíbrio entre as exigências impostas pelo ambiente e as capacidades do utente para agir. Acrescenta que se podem prevenir eventuais ruturas neste equilíbrio do sistema aumentando as capacidades do utente (atitudes, comportamentos, conhecimentos) e reduzindo as exigências do ambiente rodoviário. Adianta ainda que para aumentar as capacidades os utentes se deve estabelecer um processo de educação contínua, ou seja, educação rodoviária, formação de técnicos e formação de condutores. Além do fator humano, a segurança rodoviária engloba também medidas que intervenham na circulação rodoviária, harmonizando a relação dinâmica existente entre homem, veículo, via e meio ambiente.

Assim, de acordo com o pensamento de Trigo, a segurança rodoviária é entendida como a diminuição dos acidentes rodoviários e a limitação das suas consequências, harmonizando a relação dinâmica existente entre condutor/utilizador, veículo e infraestrutura. A segurança rodoviária consubstancia-se nos procedimentos que visam a proteção de pessoas e bens em circulação, tendo como objetivo assegurar, nas melhores condições de rapidez e sem perigo, a circulação de veículos diferentes em vários tipos de vias e conduzidos por diferentes tipos de condutores. No fundo pretende-se diminuir ou prevenir a ocorrência de acidentes de viação com o objetivo de proteger a vida das pessoas.

Alicerçados na definição de segurança de Armando Carlos Alves, atrás exarada, e nas considerações avançadas por Trigo, para nós, segurança rodoviária é o estado ou condição que se estabelece no ambiente rodoviário, através da utilização de medidas adequadas, com vista a garantir a circulação rodoviária sem ruturas, ou seja, sem acidentes.



### **c. O acidente de viação**

Ao falarmos de acidentes de viação e vítimas, importa lembrar que estamos perante um flagelo à escala mundial e que também em Portugal esta problemática continua a atingir proporções alarmantes, apesar dos bons resultados entretanto alcançados.

Dário Almeida (1980, p. 455) considera que "todo o acidente de viação constitui, em si mesmo, um fenómeno ímpar, sempre diferente no seu conjunto, em relação a outros, pelo condicionalismo de que se reveste, pelas consequências a que dá origem, até pelo comportamento diferente das diferentes viaturas que nele intervêm". Adianta que "é sobretudo diferente por aquilo que lhe dá origem – situações de culpa, situações de risco."

Segundo Oliveira (2007, p. 5), "a sinistralidade rodoviária é um fenómeno civilizacional, fruto da existência e da circulação em massa de veículos na via pública". E acrescenta que "as suas causas assentam numa dinâmica em que intervêm quatro supra-factores inter-relacionados: humano, veículo, via e ambiente. Afeta, praticamente, todas as famílias, direta ou indiretamente, e tem consequências sociais, económicas e, até, ambientais nefastas".

Já para António Leal (2012, p. 3) "o acidente, genericamente considerado, é um acontecimento fortuito ou eventual que altera a ordem das coisas e que *involuntariamente* origina danos às pessoas e/ou a objetos. Deve distinguir-se claramente deste conceito o acontecimento que provoca danos de modo voluntário por ação do sujeito interveniente. Se um condutor atropelar um peão com intenção não pode considerar-se esta ação como um acidente mas sim como um ato doloso."

Nesta ordem de ideias, parece-nos evidente que o acidente de viação tem a sua causa sempre num ou mais fatores que concorrem entre si, e que provocam um acontecimento não desejado nem previsto. Um acontecimento provocado de forma intencional, como será facilmente entendido não poderá ser considerado acidente de viação.

Mais tarde, José Trigos (2013), avança que o acidente de viação é uma rutura no equilíbrio do sistema quando as exigências do ambiente rodoviário, num dado momento e num dado lugar, são superiores às capacidades de reposta do utente.

Julgamos que Trigos ao referir-se ao ambiente rodoviário estará a considerar a via, as condições meteorológicas, a sinalização, etc. Resulta também da análise do autor que o mesmo faz uma associação do veículo ao utente, constituindo assim todos estes elementos o sistema rodoviário.



Nos termos do Relatório Anual de Segurança Interna (RASI), “a prevenção da sinistralidade rodoviária exige uma política concertada que englobe o melhoramento dos eixos viários, a segurança dos veículos, a formação de condutores, o aperfeiçoamento das soluções legais, a fiscalização dos comportamentos de risco e, em geral, a criação de um ambiente cívico, responsável e solidário nas estradas” (SSI, 2014, p. 411).

Portanto, prevenir os acidentes de viação passa por uma abordagem holística a todos os fatores que concorrem no ambiente rodoviário. Além destes fatores, já por nós identificados, é nosso entendimento que também será fundamental apostar mais ainda na formação e na fiscalização.

Todas estas abordagens levam-nos a crer que o acidente resulta de falhas imputáveis ao utente, ao veículo, à via ou ao ambiente envolvente, por distorção das informações e instruções recebidas entre si, por inoperacionalidade de qualquer um deles, ou ainda, por incorreta execução da tarefa desempenhada. Os vários conceitos enunciados permitem-nos concluir que um acidente de viação refere-se a qualquer acontecimento imprevisto que altera a ordem natural das coisas, provocando danos ou lesões.

Para efeitos do nosso trabalho, no entanto, iremos considerar a definição da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR, 2014, p. 4) em que acidente de viação é qualquer “ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais”.

#### **d. Outras definições relevantes**

Para além do conceito de acidente de viação, existe um conjunto de definições a ele associado, que convém esclarecer, sob pena de nos estarmos a referir a situações diferentes daquelas que pretendemos trabalhar.

Assim, para a ANSR, acidente com vítimas entende-se o acidente em que resulta pelo menos uma vítima, sendo que acidente mortal é o acidente do qual resulta um morto. Vítima é o ser humano que em consequência de acidente sofre danos corporais (ANSR, 2014, p. 4).

Até 31 de dezembro de 2009, morto ou vítima mortal era considerada a vítima de acidente cujo óbito ocorria no local do evento ou no seu percurso até à unidade de saúde. As estatísticas internacionais consideram vítimas mortais as que falecem no local dos acidentes ou nos 30 dias imediatos, em consequência do acidente, enquanto em Portugal,



conforme referido, o conceito adotado contemplava apenas as vítimas que faleciam no local do acidente ou no percurso até à unidade de saúde, utilizando-se o fator de correção de 14% para efeitos de comparação internacional.

Neste sentido, em 2009, através do Despacho n.º 27808/2009, de 25 de novembro, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2010, para efeitos estatísticos de sinistralidade rodoviária, passou a considerar-se vítima mortal a que, por causa imputável ao acidente de viação, faleça no local onde este se verificou ou venha a falecer no prazo imediato de 30 dias.<sup>5</sup>

Acidentes com feridos graves são os acidentes em que resulta, pelo menos, um ferido grave e não se verificou qualquer morto, sendo que por acidentes com feridos leves entendem-se os acidentes dos quais resultaram pelo menos um ferido leve e em que não se tenham registado mortos nem feridos graves. Ferido grave é a vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas. Ferido leve é a vítima de acidente que não seja considerada ferido grave (ANSR, 2014, p. 4).

Quanto aos intervenientes nos acidentes, entende-se por condutor o indivíduo que detém o comando de um veículo ou animal na via pública sendo o passageiro aquele indivíduo afeto a um veículo na via pública que não seja o condutor. Peão é a pessoa que transita na via pública a pé e em locais sujeitos à legislação rodoviária, assim como todas as pessoas que conduzam à mão velocípedes ou ciclomotores de duas rodas sem carro atrelado, carros de crianças ou carros de deficientes físicos (ANSR, 2014, p. 4).

---

<sup>5</sup> Em conformidade com o Despacho n.º27808/2009, o número de "Mortos a 30 dias" assume um carácter definitivo no prazo de seis meses após a ocorrência do acidente.



## 2. Caracterização da sinistralidade

### a. Para a Organização Mundial de Saúde

Segundo a OMS (2013, p. 1), cerca de 1,24 milhões de pessoas morrem todos os anos nas estradas de todo o mundo, e entre 20 e 50 milhões ficam com lesões não fatais em resultado de acidentes de viação. Estas lesões e mortes têm um impacto incomensurável sobre as famílias afetadas, cujas vidas são muitas vezes alteradas irrevogavelmente por estas tragédias, bem como sobre as comunidades em que estas pessoas viveram e trabalharam.

Morrem em média 3400 pessoas por dia em todo o mundo. Estabelecendo a comparação com os atentados terroristas ao *World Trade Center*, de 11 de setembro de 2001, onde morreram cerca de 3200 pessoas, podemos afirmar que acontece um “atentado diário” nas estradas de todo o mundo.

De acordo com os dados de 2013, os acidentes de trânsito constituem-se como a oitava causa de morte a nível mundial, com um impacto semelhante ao causado por muitas doenças transmissíveis, como a malária. São a primeira causa de morte dos jovens com idades entre 15 e os 29 anos. As tendências verificadas naquele ano sugeriam que até 2030 as mortes no trânsito tornar-se-iam a quinta maior causa de morte, a menos que medidas urgentes fossem tomadas (WHO, 2013, p. 1).

Os acidentes de trânsito resultam em custos financeiros consideráveis, especialmente para as economias em desenvolvimento. Na verdade, as lesões provocadas pelos acidentes de viação nos países menos desenvolvidos representavam em 2013 entre 1 a 2% do seu produto interno bruto, estimados em mais de 100 biliões de dólares por ano (WHO, 2013, p. 1).

Apesar da enorme fatia dos orçamentos destinada a cobrir os custos com as lesões no trânsito, estes foram por muitos anos negligenciados pelos sistemas de saúde global e pelas agendas de desenvolvimento e financiamento, e as intervenções não foram proporcionais com a escala do problema. Isto apesar do facto de que os acidentes de trânsito são em grande parte evitáveis e que a base para avançar com intervenções eficazes é extensa (WHO, 2013).

Os acidentes de trânsito estão a aumentar, nomeadamente nos países menos desenvolvidos, onde as taxas são o dobro daquelas que se verificam nos países desenvolvidos. Enquanto as taxas de mortalidade resultantes do tráfego rodoviário estão a



diminuir em alguns países desenvolvidos, o aumento rápido da circulação rodoviária em países menos desenvolvidos tem impulsionado um aumento global no número de mortes e feridos. De facto, como já referido, as tendências atuais sugerem que as fatalidades em resultado dos acidentes de trânsito se tornarão a quinta causa de morte, em 2030, com a disparidade entre os países desenvolvidos e subdesenvolvidos ainda mais acentuada (WHO, 2013, p. 1).

Como podemos constatar na figura 1, em 2013 metade das mortes relacionadas com acidentes rodoviários no mundo ocorrem entre os motociclistas (23%), os peões (22%) e ciclistas (5%), isto é, os utentes vulneráveis da estrada, com 31% de mortes entre ocupantes de automóveis e os restantes 19% entre os utentes da estrada não especificados. Os jovens adultos com idade entre 15 e 44 anos representam 59% das mortes no trânsito a nível mundial (WHO, 2013, p. 6).

Portanto, do nosso ponto de vista, os números são preocupantes considerando as mortes que ocorrem entre os utentes vulneráveis e também a grande fatia de fatalidades entre os mais jovens. Torna-se assim imperioso adotar medidas de combate eficaz contra esta calamidade.

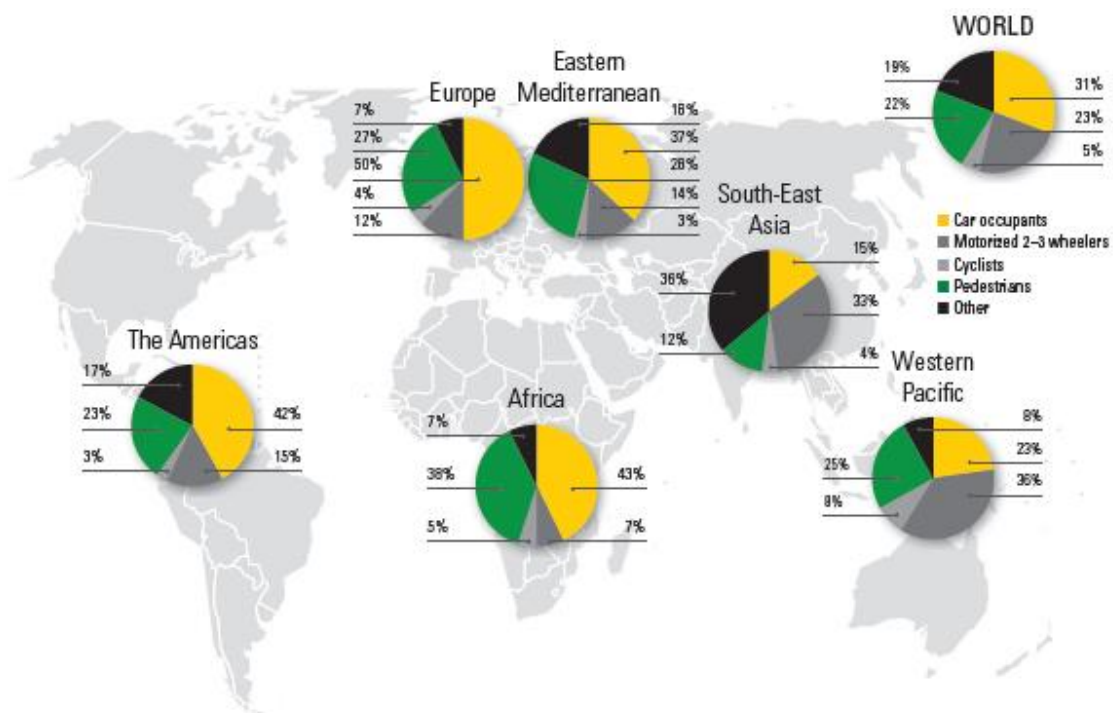


Figura n.º 1 – Percentagem de mortos por tipo de utilizador  
Fonte: (WHO, 2013)

A OMS considera também o excesso de velocidade um problema grave de segurança rodoviária em todos os países. Velocidades mais elevadas de condução aumentam a probabilidade dum acidente ocorrer bem como a gravidade das consequências. Intervenções para reduzir velocidade podem de facto levar a reduções significativas nos acidentes de trânsito. Em áreas urbanas, com concentrações elevadas de peões e ciclistas, as medidas para reduzir a velocidade são críticas para a segurança destes utentes da estrada. Apenas 59 países, cobrindo 39% da população mundial (2.670 milhões de pessoas), implementaram um limite de velocidade urbana de 50 km/h ou menos (Figura 2).

Sendo o excesso de velocidade considerado a principal causa dos acidentes de viação, é importante atuar no sentido de consciencializar mais países a implementarem um limite de velocidade urbana de 50 km/h ou menos. Um aumento na velocidade média está diretamente relacionado com a probabilidade de um acidente ocorrer e com a gravidade das consequências. Os peões, por exemplo, têm maior probabilidade de sobreviver a um acidente quando o veículo circula a 30 km/h ou menos.

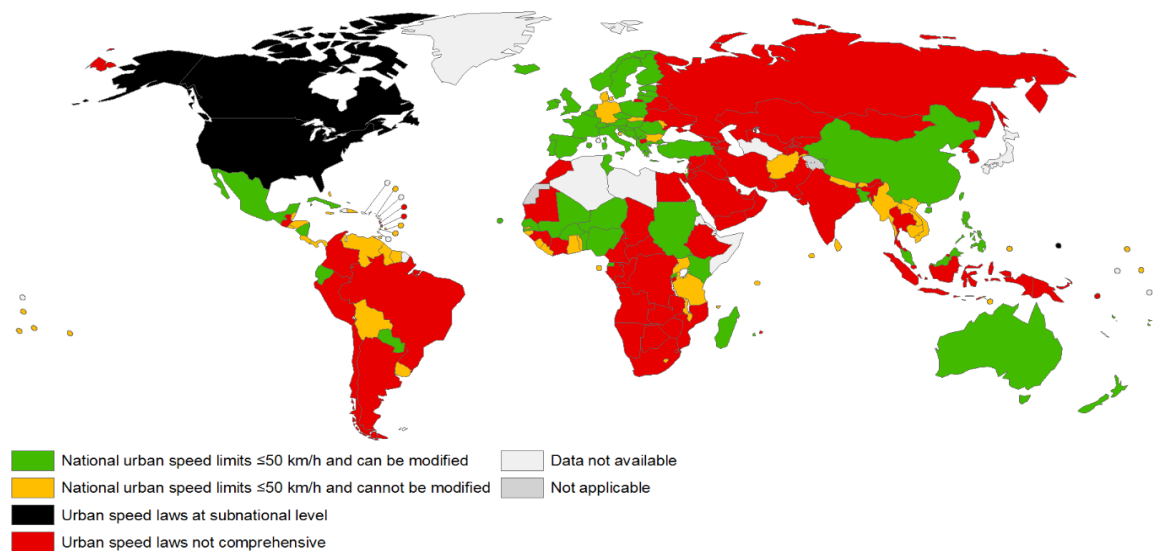


Figura n.º 2 - Países com limites de velocidade urbana  
Fonte: (WHO, 2013)

Outro aspeto importante para a OMS está relacionado com condução sob o efeito de álcool e drogas. Neste particular, conforme a figura 3, desde 2008, 10 países alteraram a legislação sobre condução sob efeito do álcool para irem de encontro às melhores práticas, ou seja, concentração de álcool no sangue de 0,05 g/dl ou menos, ajudando a proteger 186 milhões de pessoas. Beber e conduzir aumenta tanto o risco de um acidente como a probabilidade de morte ou lesão grave em resultado do mesmo.

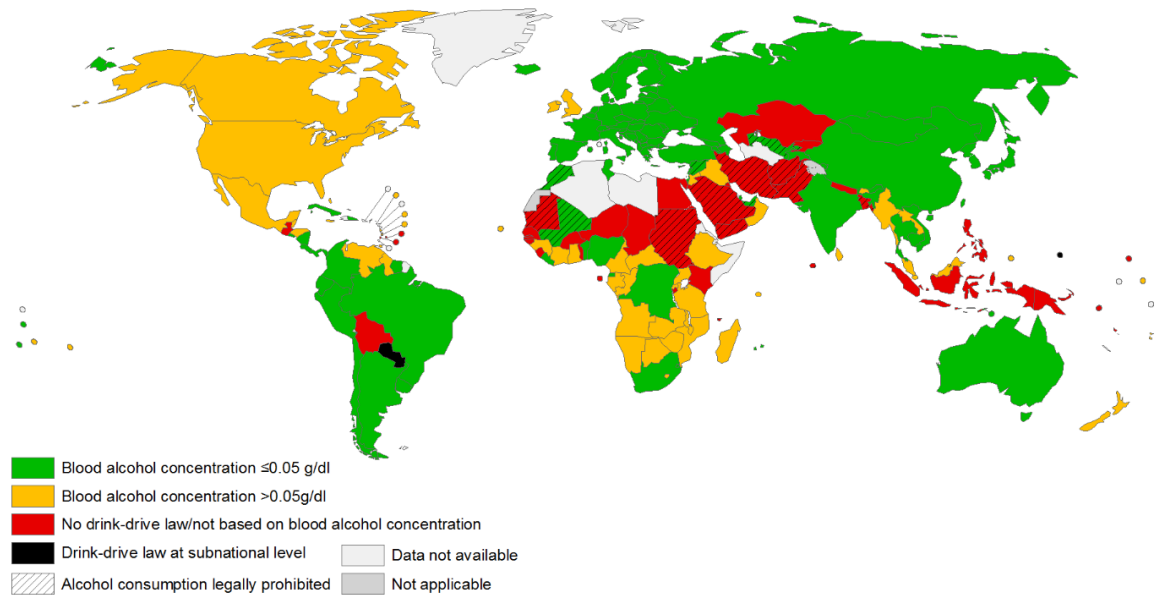


Figura n.º 3 - Legislação do álcool  
Fonte: (WHO, 2013)

Quanto aos cintos de segurança, é sabido que o seu uso reduz o risco duma lesão fatal até 50% para os ocupantes dos bancos dianteiros e até 75% para ocupantes do banco traseiro. Tem havido enormes progressos quanto à aplicação das leis que obriga os ocupantes dos bancos traseiros a usar o cinto de segurança: 111 países (69% da população mundial) têm agora leis que abrangem todos os ocupantes do veículo e ao uso obrigatório do cinto de segurança.

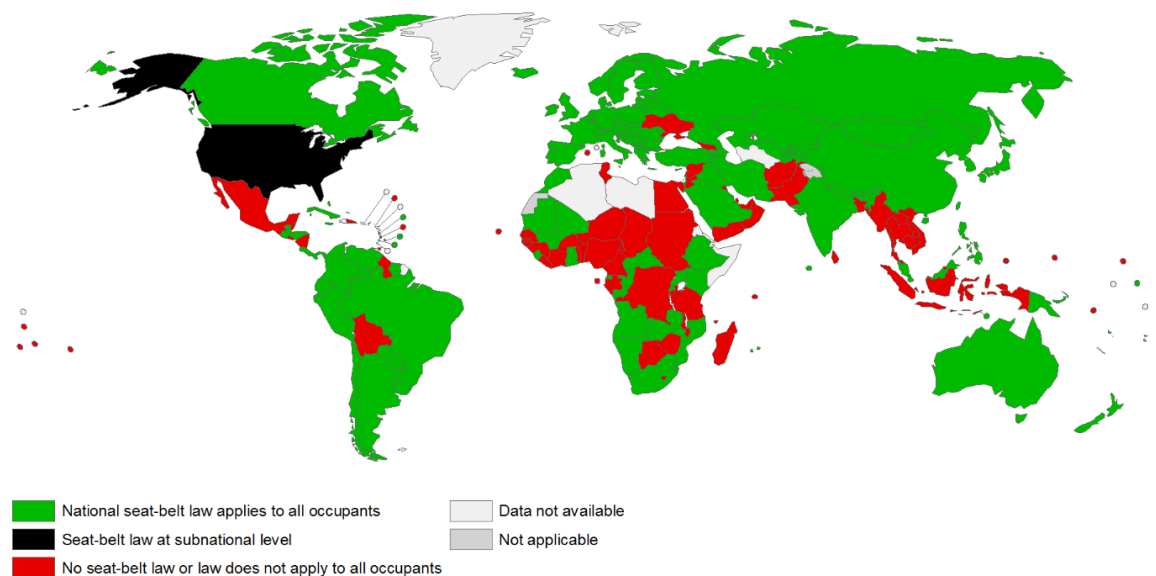


Figura n.º 4 - Cintos de segurança  
Fonte: (WHO, 2013)



Importante também para minimizar as consequências dos acidentes, é o uso, por parte das crianças, dos sistemas de retenção (SRC). Mais de metade de todos os países implementaram legislação sobre o uso SRC, mas estes representam apenas 32% da população. A maioria dos países desenvolvidos (88%) têm leis sobre o uso do SRC, enquanto tais leis são menos comuns em países subdesenvolvidos ou em vias de desenvolvimento (30% e 43%, respetivamente).

Segundo a OMS, a utilização do cinto de segurança reduz o risco de uma fatalidade entre os passageiros dos bancos dianteiros em 40-50% e dos passageiros do banco traseiro entre 25-75%. Daqui se pode inferir da real importância do uso daquele acessório que pode efetivamente salvar vidas.

#### **b. Na União Europeia**

Para além de ser uma preocupação a nível mundial, a segurança rodoviária assume especial preocupação em todo o território da UE e de todos os seus habitantes.

Em 2010, os acidentes rodoviários nos Estados-Membros ceifaram cerca de 37.000 vidas e deixaram mais de 1,2 milhões de pessoas feridas, o que representam custos estimados de 145 mil milhões de euros (UE, 2010).

Na realidade são valores que devem merecer uma atenção particular, sendo necessária uma abordagem coerente, holística e integrada, que tenha em conta as sinergias com outros objetivos políticos.

Já no ano de 2012, a média de número de mortos por milhão de habitantes era de 55 (Figura 5). Podemos verificar que o Reino Unido tinha o melhor resultado, 27 mortos por milhão de habitantes, sendo o pior resultado da Hungria, com 119 mortos por milhão de habitantes. Portugal estava bastante acima do Reino Unido mas bem melhor que a marca da Hungria. Estava no entanto ainda acima da média europeia, com 71 mortos por milhão de habitantes.

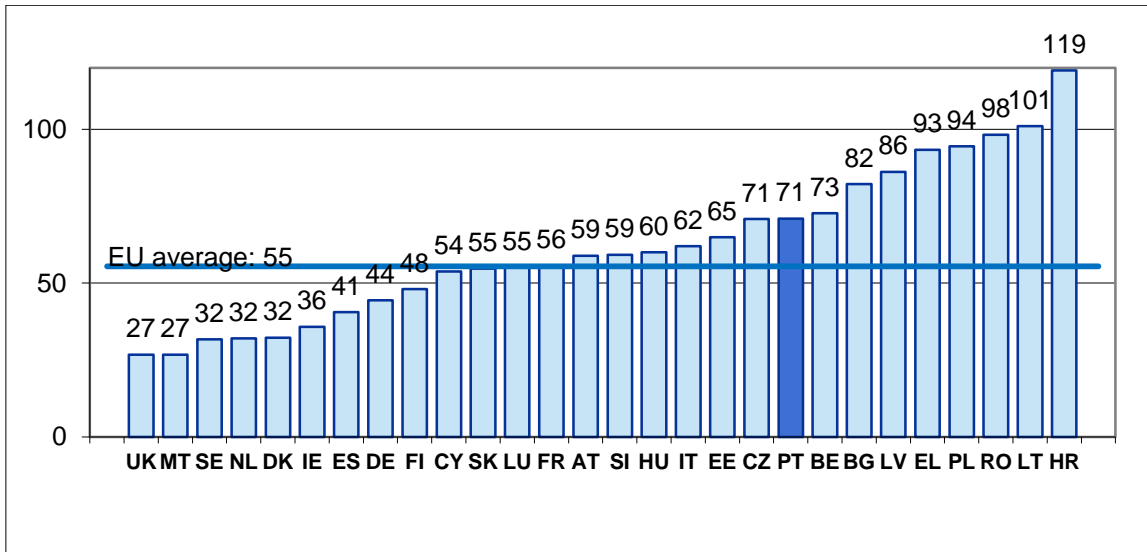


Figura n.º 5 - Número de mortos por milhão de habitantes – 2012  
Fonte: (European Commission, 2014)

Como podemos constatar na figura seguinte (6), globalmente tem-se verificado uma melhoria no número de mortos nas estradas da UE desde 2001. Podemos de facto constatar o grande progresso que tem sido feito com a redução do número de vítimas mortais, mas o número caiu mais lentamente do que tinha sido previsto. O número teria de cair 6,7% ao ano, em média, para reduzir para metade até 2010. No entanto a redução média entre 2000 e 2007 foi de 3,6% ao ano. O número decaiu mais rapidamente nos anos seguintes, tendo o número de acidentes de viação com mortos na UE diminuído 44% entre 2000 e 2010.

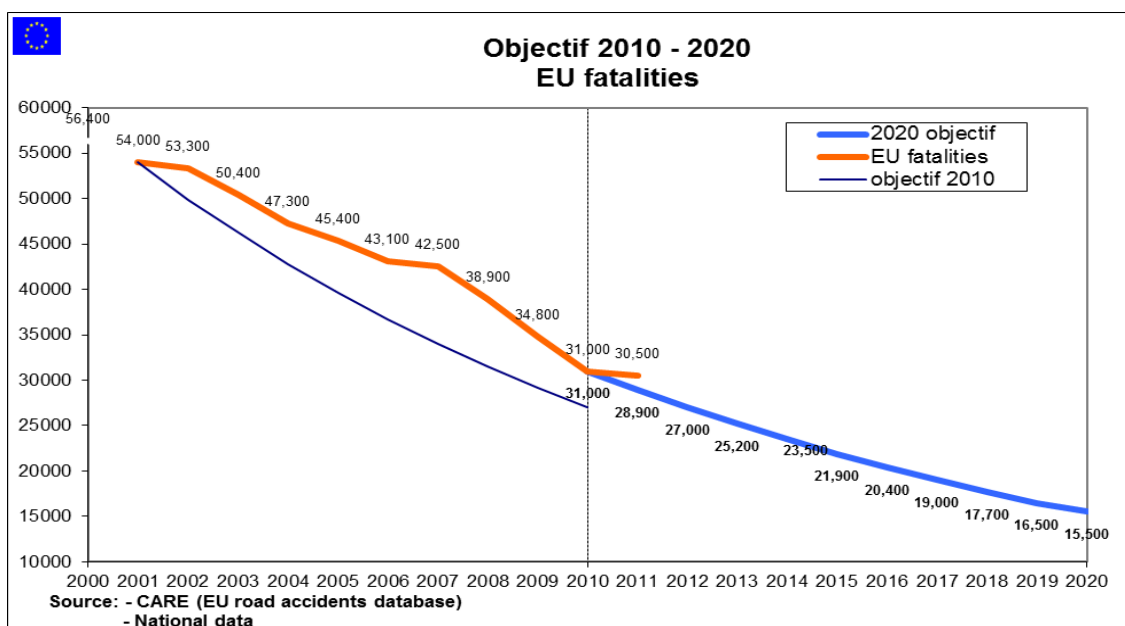


Figura n.º 6 - Evolução 2000-2020  
Fonte: (European Commission, 2014)



De acordo com a Comissão Europeia (European Commission, 2014), os valores verificados entre 2010 e 2013 mostram que as fatalidades ainda estão um pouco acima da média que se deverá verificar para o cumprimento da meta. Concretizando, em 2012 registaram-se 28100 fatalidades e em 2013 registaram-se 26000 mortos nas estradas da UE. Assim, algum trabalho ainda se exige para que o objetivo em 2020 seja uma realidade e, se possível, como certamente todos desejam, se possam poupar ainda mais vidas.

### c. Em Portugal

Portugal esteve durante muitos anos na chamada “cauda da Europa” no que respeita aos números trágicos da sinistralidade rodoviária e as suas consequências. No entanto, na década 2001-2010, Portugal conseguiu uma redução significativa de 49% do número de mortos, acima da média europeia que foi de 43% (Figura 7).

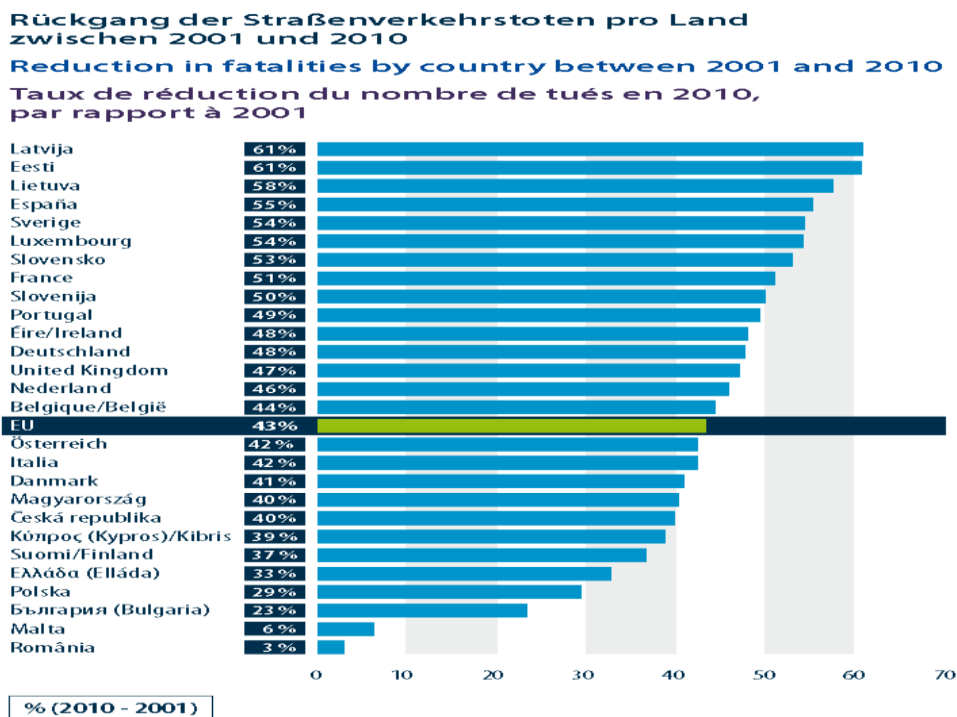


Figura n.º 7 - Taxa de redução do número de mortos entre 2001 e 2010  
Fonte: (GNR, 2013)

Melhor ainda foram os números da redução da percentagem de número de mortos no biénio 2010-2012, período temporal em que Portugal atingiu uma redução de 20%, superior à média europeia de 11% (Figura 8).

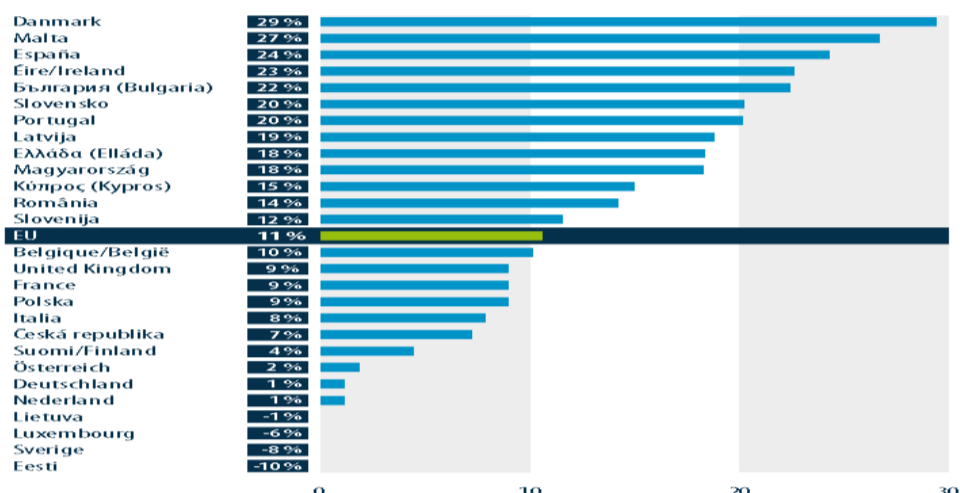


Figura n.º 8 - Redução (%) do número de mortos entre 2010 e 2012  
Fonte: (GNR, 2013)

Contudo, a má notícia é que em 2012 estávamos ainda com valores elevados de mortos por milhão de habitantes. Em concreto, 71 contra 55 de média europeia (Figura 9). Como se pode verificar na figura 9, a maioria das fatalidades ocorreram em meio urbano. Importa referir que a meta traçada pela ENSR para Portugal é de 62 mortos por milhão de habitantes em 2015, havendo naturalmente ainda muito trabalho a concretizar para se atingir aquele objetivo.

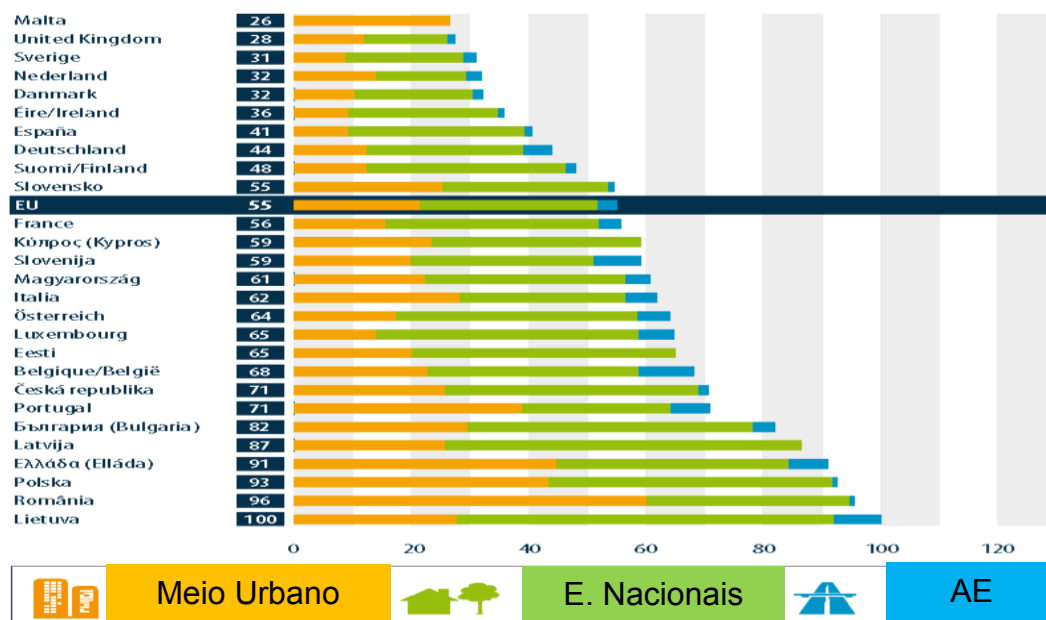


Figura n.º 9 - Número de mortos por milhão de habitantes em 2012  
Fonte: (GNR, 2013)



Mais concretamente para o plano nacional, importa efetuar uma análise muito sucinta à evolução da sinistralidade e suas consequências, de acordo com os Relatórios da Sinistralidade Rodoviária da ANSR.

**Tabela n.º 1- Acidentes e vítimas 2004-2013 (vítimas a 24 horas)**

Fonte: Autor segundo dados da ANSR (2014)

Ano	Acidentes com vítimas	Acidentes c/ mortos e/ou f. graves	Acidentes com mortos	Vítimas mortais	Feridos graves	Feridos ligeiros	Total de feridos
2004	38930	4314	1024	1135	4190	47819	52009
2005	37066	4001	988	1094	3762	45487	49249
2006	35680	3551	786	850	3483	43654	47137
2007	35311	3224	765	854	3116	43202	46318
2008	33613	2829	721	776	2606	41327	43933
2009	35484	2777	673	737	2624	43790	46414
2010	35426	2802	674	741	2637	43924	46561
2011	32541	2641	636	689	2436	39726	42162
2012	29867	2264	525	573	2060	36190	38250
2013	30339	2191	469	518	2054	36818	38872

Como podemos extrair da tabela anterior, desde 2004 temos vindo a assistir a uma evolução francamente positiva em todos os indicadores. No que concerne aos acidentes com vítimas, enquanto que em 2004 se registaram 38940 acidentes com vítimas, em 2013 esse número decresceu para 30339, equivalente a uma redução de cerca de 22%. Relativamente às vítimas mortais, a redução é ainda mais significativa tendo em consideração que em 2004 morreram 1135 pessoas e em 2013 o número de mortos nas estradas baixou para 518, correspondente a uma redução superior a 50%, como poderemos constatar na figura 10.

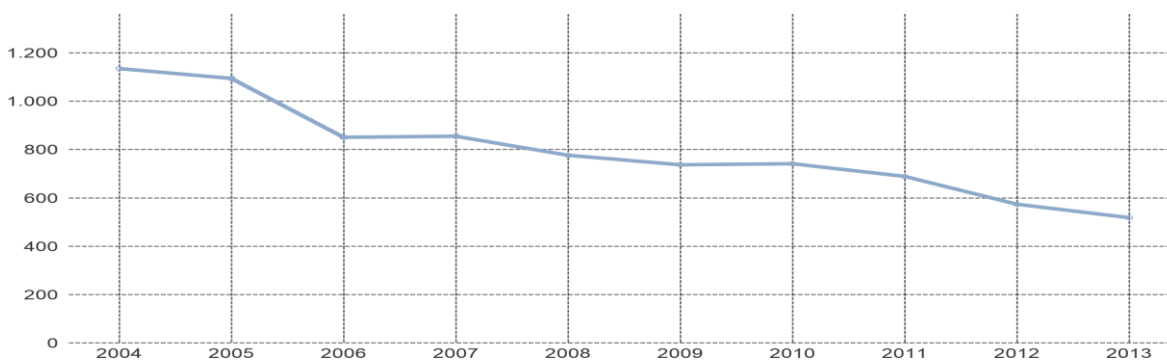


Figura n.º 10 - Evolução das vítimas mortais 2004-2013

Fonte: (ANSR, 2014)



Como já referido anteriormente, a partir de 2010, passou-se a considerar o número de mortos registados a 30 dias, ou seja, consideram-se vítimas mortais as que falecem no local do acidente e aquelas que venham a falecer em consequência do acidente nos 30 dias subsequentes. Neste sentido, de acordo com a tabela seguinte, o número de mortos é superior ao medido a 24 horas, no entanto podemos também constatar uma evolução positiva de 2010 a 2013. Na realidade, foram registadas 937 vítimas em 2010 contra as 637 registadas em 2013.

**Tabela n.º 2 - Acidentes e vítimas 2010-2013 (vítimas a 30 dias)**

Fonte: Autor segundo dados da ANSR (2014)

Ano	Acidentes com vítimas	Acidentes c/ v.mortais e/ou f.graves	Acidentes com v.mortais	Vítimas mortais	Feridos graves	Feridos ligeiros	Total de feridos
2010	35426	2832	857	937	2475	43890	46365
2011	32541	2670	826	891	2265	39695	41960
2012	29867	2289	667	718	1941	36164	38105
2013	30339	2202	585	637	1946	36807	38753

Portugal estava, no final de 2011, com um desfasamento de 106 vidas perdidas, em relação ao que eram as expectativas iniciais, ou seja 891 contra os 785 necessários para atingir 78 mortos por milhão de habitantes, a meta até 2011 da ENSR.

A partir de 2011, por uma questão de rigor estatístico, o cálculo do indicador de mortos por milhão de habitantes passou a contemplar apenas a população do Continente. Assim, considerando o ano de 2013, e sabendo que a população residente em Portugal continental era de 9 918 548 pessoas (INE, 2015), concluímos que naquele ano foram registados 64 mortos por milhão de habitantes. Portanto, a meta quantitativa da ENSR para 2015, de 62 mortos por milhão de habitantes, está perfeitamente ao alcance, esperando nós que os valores finais de 2014 e 2015, ainda não conhecidos, traduzam ainda maior diminuição nesta que é uma verdadeira epidemia. Assim, pensamos ser perfeitamente possível que consigamos colocar Portugal no *top ten* dos países da UE com baixa sinistralidade medida em mortos a 30 dias e cumprir com o desafio nacional plasmado na ENSR.

### 3. As estratégias de segurança rodoviária

Para fazer face aos números trágicos da sinistralidade, que tivemos oportunidade de verificar no capítulo anterior, as organizações internacionais, e consequentemente também Portugal, colocaram em prática estratégias ambiciosas com o objetivo final de salvar vidas. Assim, iremos de seguida analisar sucintamente essas estratégias e as principais medidas nelas consignadas.

#### a. A estratégia da Organização Mundial de Saúde

Em 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou a resolução 64/2551, que proclamou a Década da Ação para a Segurança Rodoviária (DASR). A meta da DASR, para a década 2011-2020, é estabilizar e reduzir a tendência crescente das mortes nas estradas, poupando cerca de 5 milhões de vidas ao longo do período, conforme ilustra a figura 11.

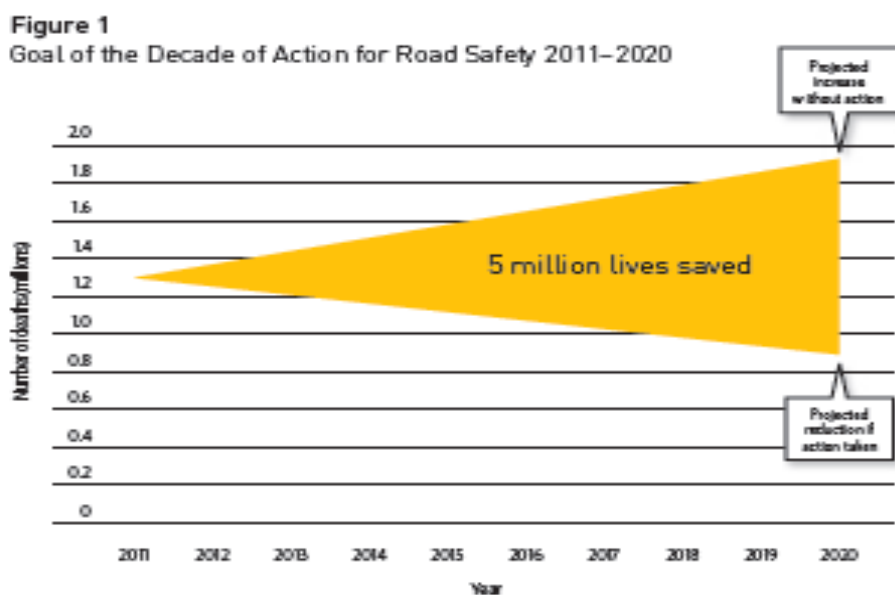


Figura n.º 11 - Evolução preconizada para a Década da Ação  
Fonte: (OMS, 2013)

A fim de orientar os países na tomada de decisões concretas para atingir o objetivo da década, foi desenvolvido o *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020* (WHO, 2011, p. 11). Este plano representa uma ferramenta prática para ajudar os governos e outros intervenientes nacionais no desenvolvimento de estratégias nacionais e planos locais de ação, ao mesmo tempo que fornece uma estrutura de coordenação de atividades a nível regional e global.



As atividades nacionais deverão ser baseadas em torno de cinco pilares: a gestão da segurança rodoviária, estradas mais seguras e mobilidade, veículos mais seguros, utentes das estradas mais seguras e resposta após acidente.

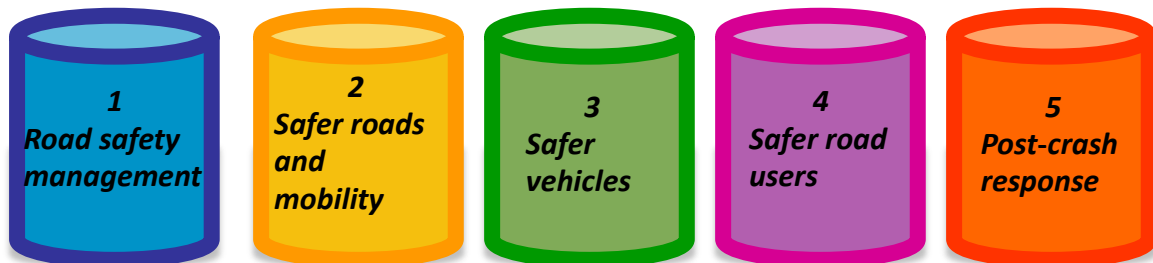


Figura n.º 12 - Os cinco pilares  
Fonte: (OMS, 2013)

O pilar 1 centra-se na necessidade de reforçar a capacidade institucional para redobrar os esforços nacionais de segurança rodoviária. Inclui atividades como colocar em prática as principais convenções de segurança rodoviária das Nações Unidas, o desenvolvimento de uma estratégia nacional de segurança rodoviária e o estabelecimento de metas realistas e de longo prazo para as atividades relacionadas com a sua implementação. Apela também para o desenvolvimento de bases de dados para monitorizar e avaliar as atividades.

O pilar 2 destaca a necessidade de melhorar a segurança das redes de estradas para o benefício de todos os utentes, especialmente os mais vulneráveis, ou seja, os peões, ciclistas e motociclistas. As atividades incluem a melhoria da segurança através do consciente planeamento, projeção, construção e operação das estradas.

O pilar 3 aborda a necessidade de melhorar a segurança dos veículos, incentivando a harmonização de normas e mecanismos globais relevantes para acelerar a adoção de novas tecnologias com impacto na segurança. Inclui atividades como a implementação de novos programas de avaliação de veículos para garantir que todos os veículos novos são equipados com recursos mínimos de segurança, tais como cintos de segurança. Outras atividades abrangidas incluem a promoção de uma utilização mais generalizada das tecnologias de prevenção de colisão com eficácia comprovada, tais como controle de estabilidade eletrónico e sistemas de travagem anti-bloqueio.



O pilar 4 tem o seu enfoque no desenvolvimento de programas abrangentes para melhorar o comportamento do utente da estrada. As atividades incluem incentivar o desenvolvimento e adoção de legislação de segurança rodoviária e aplicação sustentada de leis e normas de segurança rodoviária. Esses esforços são combinadas com a consciencialização pública e educação para aumentar o uso do cinto de segurança, do capacete, reduzir o álcool ao volante, excesso de velocidade e outros riscos.

Por fim, o pilar 5 visa promover a melhoria dos sistemas de saúde para fornecer tratamento de emergência adequado e reabilitação a longo prazo para as vítimas de acidentes. As atividades incluem o desenvolvimento de sistemas de atendimento pré-hospitalar, incluindo a implementação de um número único de telefone em todo o país para situações de emergência. Visa incentivar também a investigação completa sobre acidentes e uma resposta jurídica adequada.

Em conclusão, importa referir que a decisão de proclamar uma Década para a Ação da Segurança Rodoviária foi adotada por unanimidade na Assembleia Geral da ONU em 2010. Embora já muitos progressos tenham sido concretizados na melhoria da segurança rodoviária em muitos países, ainda será necessário um trabalho considerável para atingir as metas e objetivos da Década da Ação. A ação dos governos será a chave para garantir a sua aplicação.

#### **b. A estratégia da União Europeia**

Para combater os números trágicos da sinistralidade, a política de segurança rodoviária da Comissão Europeia (CE) é consubstanciada em dois documentos principais: *Transport White Paper 2011: Towards a 'zero-vision' on road safety* e *Policy orientations on road safety 2011 – 2020*. O primeiro apresenta a visão da Comissão Europeia para o futuro do sistema de transportes da UE e define uma agenda política para a década 2011-2020. Relativamente ao segundo documento, no qual nos vamos centrar, a UE tem como meta a redução em 50% o número de mortes nas estradas na década 2010-2020. Para atingir este objetivo, a estratégia assenta em três pilares e sete objetivos estratégicos.

Os pilares são: um espaço comum europeu de segurança rodoviária; uma abordagem integrada com outras políticas (saúde, ambiente, emprego, etc.); e a responsabilidade compartilhada (UE, nacional, local).



Os objetivos estratégicos são: educação e formação; o cumprimento das regras de trânsito; infraestrutura rodoviária mais segura; veículos mais seguros; sistemas de transporte inteligentes; os serviços de emergência e pós-lesões; e utentes vulneráveis. Os instrumentos que servem de base à consolidação da estratégia são os dados referentes aos acidentes rodoviários, informação da legislação, suporte financeiro para investigação e estudos e orientações sobre melhores práticas (European Commission, 2014). A fim de alcançar o objetivo de criar um espaço comum de segurança rodoviária, a Comissão Europeia propõe que se mantenha o objetivo de reduzir, até 2020, o número de mortes na estrada na UE para metade das registadas em 2010, ou seja, 15750.

“Os Estados-Membros são encorajados a contribuir, através da sua estratégia de segurança rodoviária, para a consecução do objetivo comum de reduzir as mortes para metade até 2020, tendo em conta as respetivas situações iniciais, necessidades e circunstâncias específicas. Os seus esforços deverão centrar-se nos domínios em que têm um desempenho mais fraco, utilizando como indicadores os resultados obtidos pelos países com melhores resultados nesses domínios” (Comissão Europeia, 2010, p. 4).

A Comissão Europeia entende também que é necessário aumentar o nível de cumprimento das leis do trânsito por parte dos utentes das estradas. Neste sentido, a fiscalização é considerada um fator-chave para reduzir a sinistralidade rodoviária.

Para a Comissão Europeia, a política de segurança rodoviária deve colocar os cidadãos no centro da sua ação. É imperioso incentivá-los a assumirem a responsabilidade pela sua segurança e pela segurança dos outros. Um grande objetivo final será elevar o nível de segurança rodoviária e garantir a mobilidade segura para os cidadãos em toda a Europa. Deverá também promover a igualdade entre os utentes da estrada, através de esforços direcionados para a melhoria da segurança dos utentes, em especial dos mais vulneráveis. Portanto, é necessária uma abordagem holística e integrada coerente, tendo em conta as sinergias com outros objetivos políticos.

### **c. A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária**

Na primeira década do século XXI, os resultados alcançados no combate à sinistralidade rodoviária foram especialmente animadores, em particular, como vimos atrás, na diminuição acentuada do número de vítimas mortais bem como entre alguns dos designados utentes vulneráveis, os peões e condutores de veículos de duas rodas.



Ainda assim, e “para fazer face à elevada sinistralidade rodoviária registada em Portugal foi aprovado, em 2003, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) que estabeleceu como objetivo geral a redução em 50% do número de vítimas mortais e feridos graves, até 2010, bem como objetivos 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<sup>6</sup> que a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com o acompanhamento e direção científica do Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), procedeu à elaboração da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para o período 2008-2015” (ANSR, 2009, p. 3).

A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 14 de maio, é o instrumento nacional de gestão das políticas públicas que visam o combate a um problema, a sinistralidade rodoviária, fenómeno global gerador de sofrimento humano e de custos sociais e económicos insustentáveis, tal como é reconhecido pelas principais organizações mundiais.

O lançamento da ENSR permitiu colmatar a ausência de uma intervenção planeada e estruturada em termos de políticas públicas destinadas a reduzir a sinistralidade rodoviária no nosso país. Na realidade, os países que mais se têm destacado no combate a este fenómeno têm recorrido sistematicamente à implementação de planos multidisciplinares de segurança rodoviária, com uma dimensão estratégica e uma liderança e coordenação institucional.

“A ENSR assenta em objetivos 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 objetivos, 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” (ANSR, 2009, p. 10).

---

<sup>6</sup> Lei n.º 31/2007, de 10 de agosto



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

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

De acordo com os estudos realizados para a sua definição, com base no ano de 2006, os objetivos 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%;

- Melhorar esse indicador para alcançar, em 2015, os 62 mortos por milhão de habitantes, equivalente a uma redução de 31,9%.”

“A partir dos objetivos estratégicos foram definidos objetivos operacionais associados, cada um deles, a indicadores capazes de medir o resultado do esforço realizado (indicadores de cumprimento), e ações chave que decorrem desses objetivos e cuja eficácia será medida através da evolução do seu contributo para a redução da sinistralidade rodoviária (indicadores de atividade e de resultados)” (ANSR, 2009, p. 47).

Os objetivos estratégicos da ENSR foram organizados de acordo com os principais grupos e fatores de risco (figura 13):

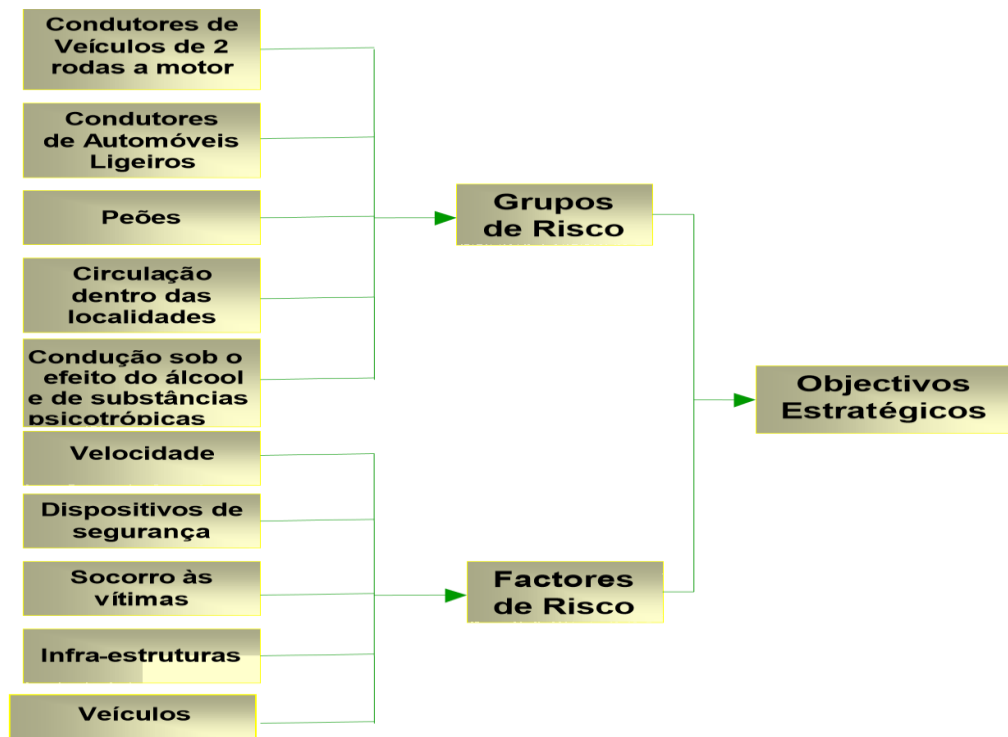


Figura n.º 13 - Grupos e fatores de risco  
Fonte: (ANSR, 2009)



“Os grupos de risco são aqueles para os quais se podem criar modelos de monitorização através de indicadores muito detalhados que permitam medir os progressos realizados. Com exceção 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, ou seja, acidentes com vítimas, mortos, feridos graves e feridos ligeiros” (Lopes, et al., s.d., p. 6).

Da mesma forma, Lopes et al. (s.d., p. 7) refere que “a condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas foi classificada como grupo de risco porque se considerou o grupo de condutores sob o efeito daquelas substâncias. A não ser assim, teria de ser considerado um fator de risco. Os cinco restantes são considerados fatores de risco, porque naqueles 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”.

A implementação da ENSR foi dividida em dois períodos, 2008-2011 e 2012-2015, tendo em vista a realização de uma revisão intercalar, a executar com base na experiência da introdução dos novos métodos e processos de trabalho, bem como à luz dos progressos e resultados alcançados (ANSR, 2012, p. 9). A quantificação dos objetivos estratégicos, para cada um dos períodos, foram definidos conforme descrito no anexo A.

Conforme referido atrás, com aqueles dez objetivos estratégicos, foram definidos também 30 objetivos operacionais e 91 ações chave (anexo B). Neste sentido, a GNR está envolvida diretamente na operacionalização dos objetivos operacionais 11, 12, 13, 23 e 24, e nas diversas ações chave neles identificados.

A revisão intercalar da ENSR de 2011 permitiu concluir que seria necessário efetuar um esforço acrescido por parte de todos os envolvidos para que seja atingida, em 2015, a meta quantitativa de 62 mortos por milhão de habitantes. A revisão intercalar da ENSR contemplou um aprofundamento concetual relevante, ao estabelecer uma Visão para a Segurança Rodoviária em Portugal:

“ALCANÇAR UM SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO HUMANIZADO”, em que a sinistralidade rodoviária deverá tender para um resultado que vise alcançar, a longo prazo, zero mortos e zero feridos graves.



Neste sistema ideal, é reconhecido como imperativo ético que “ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal” (Lopes, et al., s.d., p. 10).

A ENSR, a sua revisão e implementação, é sem dúvida a melhor garantia de que será possível, em tempos difíceis como os atuais, obter o compromisso e o empenhamento de todas as entidades, públicas e privadas, com responsabilidades, capacidades e competências para intervir na diminuição da sinistralidade rodoviária, mas também de todos os utentes do sistema de transporte rodoviário. A concretização dos objetivos propostos na ENSR exige esta responsabilidade partilhada entre todos os intervenientes, pilar fundamental de um sistema de transporte rodoviário seguro (Lopes, et al., s.d., p. 11).

Neste sentido, este desafio apenas será superado se os portugueses e todos os utilizadores do sistema de transporte rodoviário colaborarem com a sua quota-parte num esforço que é, verdadeiramente coletivo e partilhado.



#### **4. A Guarda e a segurança rodoviária**

##### **a. A importância da fiscalização na segurança rodoviária**

A fiscalização do cumprimento das leis do trânsito assume uma importância fundamental como um meio para modificar o comportamento dos utentes da estrada. Na realidade, alterando os comportamentos através de uma fiscalização mais assertiva e intensiva, conseguir-se-á reduzir de forma evidente os acidentes e as suas consequências.

Neste sentido, Dominic Zaal (1994, p. 6) define a fiscalização rodoviária como “a área de atividade que visa controlar o comportamento dos utentes das vias rodoviárias através de medidas preventivas, persuasivas e punitivas por forma a assegurar o movimento do tráfego rodoviário de forma segura e eficiente”.

Na mesma linha de pensamento, para o Banco Mundial uma fiscalização rodoviária eficaz pode ter um papel importante na redução dos acidentes rodoviários (World Bank, 2002).

Já para a Comissão Europeia, a fiscalização representa um fator chave na criação de condições para uma considerável redução no número de mortos e feridos, especialmente quando é aplicada intensivamente e largamente publicitada” (Comissão Europeia, 2010). Melhorar e incrementar a fiscalização das leis rodoviárias existentes, pode reduzir o número de mortos e de feridos graves em cerca de 50% (European Transport Safety Council, 1999).

A OMS refere no seu relatório sobre segurança rodoviária que a fiscalização de leis rodoviárias fortes e efetivas é essencial para o sucesso (WHO, 2013).

Segundo Siim Kallas, uma fiscalização mais eficaz ao longo de toda a Europa, a par de outros fatores, contribuiu para salvar 125.000 vidas entre 2001 e 2011, nas estradas europeias” (Kallas, 2012).

De acordo com as orientações do Governo português, importa dar prioridade ao combate à sinistralidade rodoviária, procedendo a uma rigorosa avaliação do sistema atualmente existente e reforçando, em coordenação com as instituições da sociedade civil, a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco (Governo de Portugal, 2011, p. 73).



## **b. Os contributos da GNR no âmbito da fiscalização rodoviária**

Conforme releva do ponto anterior, a importância da fiscalização rodoviária é inquestionável no que concerne aos efeitos positivos que produz na sinistralidade rodoviária e nas suas consequências. Nesta ordem de ideias, consideramos fundamental para o desenvolvimento do nosso trabalho, efetuar uma análise sucinta ao desempenho da GNR no âmbito da fiscalização rodoviária. Assim, iremos apresentar os dados mais relevantes referentes aos anos de 2009 a 2014. Como referimos anteriormente, para a GNR deve ser exercida fiscalização seletiva sobre as três principais causas dos acidentes com vítimas (*three killers*), ou seja, excesso de velocidade, condução sob o efeito do álcool e não uso do cinto de segurança. Quanto a este último fator, a partir de 2011 apresentamos também os dados referentes às infrações relacionadas com o sistema de retenção para crianças (SRC). Assim, de acordo com a informação obtida junto da GNR (2015), apresentamos os dados na tabela seguinte:

**Tabela n.º 3 - Fiscalização rodoviária da GNR 2009-2014**

Fonte: Autor, segundo dados fornecidos pela GNR (2015)

Ano	Controlo de velocidade				Controlo de álcool			
	Condutores fiscalizados	Autuações	Veículos controlados	Excessos	Condutores testados	Excessos	Cintos de segurança	SRC
2009	2120290	418801	10793481	129887	635648	24958	29165	
2010	1884624	476423	10856984	145266	855386	29513	32210	
2011	1793306	533067	11873642	180915	906053	32468	30737	1368
2012	1769482	480184	9031830	172695	932876	30155	25304	1335
2013	1772788	514578	11122363	180898	1154735	31179	26144	1715
2014	1312296	505487	9213524	169425	1162391	26337	23205	1847

Analisando estes seis anos, podemos concluir que o empenhamento da GNR no âmbito da fiscalização rodoviária tem sofrido algumas oscilações sem expressão significativa. No entanto, apesar de termos assistido a uma redução no número de condutores fiscalizados, verificamos que não se traduz no total de autuações, as quais têm variado ao longo dos anos, com tendência para aumentar. Considerando as três principais causas dos acidentes com vítimas, ou seja, excesso de velocidade, condução sob o efeito do álcool e não uso do cinto de segurança, verificamos que no que concerne ao excesso de velocidade os números de excessos continuam elevados, registando-se uma tendência crescente até 2013 e uma ligeira redução em 2014. Este é sem dúvida um fator que importa continuar a combater, quer pela sensibilização quer pela fiscalização.



Relativamente à condução sob o efeito do álcool, o número de excessos verificados pela GNR tem-se mantido entre os 25.000-30.000 por ano, o que do nosso ponto de vista constituem valores elevados considerando que é uma das causas principais da ocorrência dos acidentes de viação.

O cinto de segurança, outro dos principais *killers*, deverá ser usado em todas as circunstâncias por todos os ocupantes de um veículo. O seu não uso, infelizmente, continua a verificar-se em números preocupantes.

### **c. As ações da GNR no campo da segurança rodoviária**

De acordo com a sua Lei Orgânica<sup>7</sup>, constituem atribuições da Guarda, entre outras, “velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários, e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente, através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito” e “garantir a fiscalização, o ordenamento e a disciplina do trânsito em todas as infraestruturas constitutivas dos eixos da Rede Nacional Fundamental e da Rede Nacional Complementar, em toda a sua extensão, fora das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto”.

Importa também referir que a GNR tem uma área de responsabilidade de 94% do território continental, 54% da população, 40% das cidades e 98% das vilas. A rede rodoviária continental conta com uma extensão de 98.500 km, dos quais 2.800 km de autoestradas (99,1% na área da GNR), 16.500 km de estradas nacionais (96,4% na área da GNR) e 80.000 km de estradas municipais (92,3% na área da GNR). O nosso país conta com cerca de 6 milhões de condutores e 5 milhões de veículos em circulação (GNR, 2013).

Considerando a vastíssima área de responsabilidade, o desafio da GNR é gerar melhores padrões de segurança rodoviária e contribuir para salvar vidas. Assim, e no cumprimento da ENSR, é exercida especial fiscalização sobre as três principais causas dos acidentes com vítimas, já referidas anteriormente.

Para prosseguir as missões relacionadas com a segurança rodoviária e fiscalização do trânsito na imensa malha rodoviária bem como nos milhões de condutores e veículos, a GNR dispõe na sua estrutura de uma Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária (DTSR), na dependência do Comando Operacional, e que tem como competências principais as seguintes (GNR, 2010):

---

<sup>7</sup> Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro



- ✓ Planear as atividades relacionadas com o trânsito, transportes terrestres e segurança e prevenção rodoviária, nas vertentes operativa e de informação, promovendo a coordenação, controlo técnico e supervisão de toda a sua atividade na zona de ação da Guarda;
- ✓ Propor as normas técnicas necessárias ao regular funcionamento da Divisão, assim como colaborar no desenvolvimento das disposições legais relacionadas com toda a sua atividade;
- ✓ Elaborar e difundir Normas, Circulares e Fichas Técnicas de atuação, visando a uniformidade de procedimentos por parte do dispositivo operacional;
- ✓ Identificar as necessidades de formação e através do Comando Operacional, em coordenação com o Comando de Doutrina e Formação e com o Comando de Administração de Recursos Internos, propor a realização de cursos, estágios e outras ações de formação, bem como as normas de recrutamento e seleção do efetivo da estrutura de trânsito e segurança rodoviária;
- ✓ Identificar as necessidades relativas a aparelhos especiais, e propor, através do Comando Operacional, em coordenação com o Comando de Administração de Recursos Internos, a sua aquisição e atribuição;
- ✓ Representar a Guarda em conselhos, comissões especializadas, seminários e grupos de trabalho sobre matérias rodoviárias.

Além da DTSR, a GNR dispõe também de Unidades Territoriais, responsáveis pelo cumprimento da missão da Guarda na área de responsabilidade que lhe for atribuída, na dependência direta do comandante-geral, e que integram, entre outras subunidades, em regra, um Destacamento de Trânsito em cada distrito do continente. Dispõe ainda de uma Unidade Nacional de Trânsito (UNT), especializada no âmbito da fiscalização ordenamento e disciplina do trânsito, responsável também pela uniformização de procedimentos e pela formação contínua dos agentes (AR, 2007, pp. 8049-8050).

No que concerne aos meios humanos, para o desempenho específico da missão da Guarda relativa à segurança rodoviária e fiscalização do trânsito, a GNR dispõe de um efetivo total de 1641 militares, os quais integram todos os Destacamentos de Trânsito e a UNT (GNR, 2015).



#### d. Evolução da sinistralidade na área de atuação da GNR

Quanto ao combate à sinistralidade rodoviária, iremos analisar de forma sucinta a evolução do número de acidentes e consequentes vítimas ao longo dos últimos anos, designadamente no período 2008-2013, período este incluído na vigência da ENSR. Assim, de acordo com os relatórios da ANSR, a evolução da sinistralidade é a seguinte:

**Tabela n.º 4 - Evolução da sinistralidade na área da GNR 2008-2013**

Fonte: Autor, com dados dos relatórios da ANSR

Ano	Acidentes c/ vítimas	Mortos GNR	Mortos Nacional	Feridos graves	Feridos leves
2006	24840	834*	969*	2533	31222
2008	22240	768*	885*	1858	27901
2009	22918	722*	840*	1954	29016
2010	22531	778	937	1860	28661
2011	20294	737	891	1656	25463
2012	18288	588	718	1415	22639
2013	18271	512	637	1352	22869

\*Com fator multiplicador de 1.14

No período 2010-2013, podemos concluir que a evolução da sinistralidade e as suas consequências foi no sentido positivo, ou seja, assistimos consistentemente a uma redução nos indicadores da sinistralidade e das vítimas deles resultantes, especialmente no número de vítimas mortais.

De acordo com o referido anteriormente, um dos objetivos quantitativos a atingir pela ENSR era colocar, até 2011, a sinistralidade rodoviária portuguesa em 78 mortos por milhão de habitantes, equivalente a uma redução de 14,3%, base 2006. Neste ano, na área da GNR registram-se 24840 acidentes, dos quais resultaram 834 mortos, 2533 feridos graves e 31222 feridos leves<sup>8</sup>. Importa agora sublinhar que em 2011, ano de revisão da ENSR, na área da GNR foram registados 737 vítimas mortais, equivalente a uma redução de 97 mortos relativamente a 2006, ou seja, menos cerca de 11,5%. A nível nacional, verificamos que a redução do número de mortos de 2006 para 2011, menos cerca de 8%, é menor que a redução verificada na área da GNR.

Portanto, não foi conseguida a redução prevista para 2011, como vimos deveria situar-se em 14,3%, no entanto consideramos que o contributo da GNR é fundamental para continuarmos nesta tendência decrescente e atingirmos a meta estabelecida para 2015.

<sup>8</sup> Relatório da sinistralidade ano 2006 da ANSR



#### **e. A estratégia da Guarda 2020**

Entendemos também revestir-se de importância fulcral para o nosso trabalho dar nota da recente Estratégia 2020 da GNR, aprovada em novembro de 2014. Esta estratégia foi projetada para vigorar no período 2015-2020, período este que tem por base um quadro construído em função da situação de segurança em Portugal e no espaço estratégico de interesse nacional, das opções e orientações políticas, das características fundamentais dos diferentes sistemas nacionais, bem como do edifício normativo que regula a atuação institucional e documentos transversais dos vários setores da sociedade, que comungam objetivos para assegurar a segurança e o bem-estar das populações (GNR, 2014, p. 3).

Com base nas linhas de orientação estratégicas, a GNR definiu 21 objetivos estratégicos para o horizonte 2015-2020. No que à segurança rodoviária diz respeito, a Estratégia 2020 preconiza o seu objetivo número 7, o qual visa garantir uma visão centralizada da missão de segurança rodoviária e de vigilância da rede rodoviária fundamental e complementar, valorizando a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco (GNR, 2014, p. 23).

Portanto importa referir que a GNR mantém na sua estratégia uma preocupação bem latente das questões relacionadas com a segurança rodoviária, especialmente na prevenção dos fatores de maior risco.



## 5. Trabalho de campo

Neste capítulo iremos apresentar o trabalho de campo realizado bem como os principais resultados obtidos. Para a recolha da informação recorreremos à entrevista semiestruturada<sup>9</sup>, aplicadas via internet para o endereço eletrónico dos entrevistados, onde combinamos perguntas abertas e semiabertas, o que permite ao entrevistado pensar e responder de forma abrangente sobre a temática de cada questão, mas com delimitação direcionada. Segundo Alan Bryman, “a entrevista é provavelmente o método global mais utilizado na pesquisa qualitativa” (Bryman, 2012, p. 469).

### a. Universo da amostra

O universo de investigação é constituído por Comandantes e Diretores da GNR, destacando-se o Comandante do Comando Operacional (CO), o Comandante do Comando da Doutrina e Formação (CDF), os Comandantes dos Comandos Territoriais (CTer), o Comandante da UNT, o Diretor da Direção de Operações (DO) e o Chefe da DTSR. A escolha da amostra tem por base os critérios de experiência, conhecimento, função e responsabilidade dos entrevistados no âmbito da segurança rodoviária e fiscalização do trânsito. Do universo referido participaram na amostra as entidades discriminadas na tabela seguinte:

Tabela n.º 5 - Entrevistados

Entrevistado	Nome/Função
Entrevistado 1	Major General Botelho Miguel/Comandante do CO
Entrevistado 2	Major General Rui Moura/Comandante do CDF
Entrevistado 3	Coronel Filipe Pessoa/Diretor da DO
Entrevistado 4	Coronel Barão Mendes/Comandante da UNT
Entrevistado 5	Tenente-coronel Lourenço da Silva/Chefe da DTSR
Entrevistado 6	Tenente-coronel Coelho Gomes/Comandante CTer Guarda
Entrevistado 7	Coronel Óscar Rocha/Comandante CTer Viseu
Entrevistado 8	Coronel Joaquim Figueiredo/Comandante CTer Beja
Entrevistado 9	Coronel Domingos Pires/Comandante CTer Bragança
Entrevistado 10	Coronel Agostinho da Cruz/Comandante CTer Aveiro

<sup>9</sup> Ver Apêndice 1



## b. Apresentação, análise e discussão dos resultados

Na presente secção serão apresentados e analisados os resultados das entrevistas efetuadas. Este processo consubstanciou-se na transcrição das respostas para grelhas de análise, a seleção dos aspetos mais relevantes de cada resposta e, por fim, a discussão das ideias principais transmitidas pelos entrevistados. São apresentadas de seguida as grelhas de análise organizadas por respostas das entrevistas efetuadas.

**QUESTÃO N.º 1** *A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) assenta em objetivos específicos. Contempla como objetivo qualitativo, colocar Portugal entre os 10 países da União Europeia com mais baixa sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes. Na sua opinião, em que medida a intervenção da GNR tem contribuído para o cumprimento dos objetivos estabelecidos na ENSR?*

Tabela n.º 6 - Grelha de análise à questão n.º 1

QUESTÃO N.º 1	
Entrevistado 1	<i>A intervenção da GNR, através de ações de sensibilização e fiscalização, tem contribuído para o cumprimento dos objetivos estabelecidos na ENSR. Para a diminuição dos dados da sinistralidade cogitamos que muito tem contribuído as ações de fiscalização realizadas quer a nível distrital, bem como as operações realizadas a nível nacional e europeu.</i>
Entrevistado 2	<i>A intervenção da GNR tem contribuído muito para o cumprimento dos objetivos da ENSR. Assim dever-se-á continuar a trabalhar em áreas específicas não só pela fiscalização dos três principais fatores potenciadores da sinistralidade (velocidade, álcool e cintos de segurança) mas também com programas específicos dirigidos para as crianças e jovens. Devem também ser efetuadas operações seletivas em locais e horas adequadas.</i>
Entrevistado 3	<i>A evolução positiva deste indicador permitiu ao nosso país abandonar um posicionamento pouco honroso que nos situava ao nível dos países europeus com as mais elevadas taxas de sinistralidade grave e passar a integrar o lote de países com as mais baixas taxas deste tipo de sinistralidade.</i>
Entrevistado 4	<i>Desde cerca de 2002, ainda na altura do PNPR, que a Guarda adaptou a respetiva estratégia, elegendo como áreas de fiscalização seletiva continuada, a velocidade, o álcool, os cintos de segurança e SRC, face ao incremento de operações direcionadas e a um controlo efetivo sobre aqueles fatores, estamos em crer que a ação da Guarda contribuiu em boa medida no sucesso da redução da sinistralidade rodoviária e suas consequências.</i>
Entrevistado 5	<i>A atuação da Guarda tem-se pautado pelo alinhamento na frente do combate às mortes na estrada, considero que é no exercício competente das suas atribuições que se encontra a mais-valia do contributo da Guarda para a execução das medidas no âmbito da estratégia nacional.</i>
Entrevistado 6	<i>Tendo em conta que a GNR tem à sua responsabilidade a maior parte da rede estradal, todas as ações ou omissões que se verifiquem no cumprimento da sua missão, no âmbito rodoviário, têm direta implicação na prossecução dos objetivos da ENSR.</i>
Entrevistado 7	<i>A estratégia da GNR, no que ao combate à sinistralidade rodoviária respeita, tem-se baseado num inesgotável esforço diário de assegurar o patrulhamento da rede viária nacional, complementado com a realização de operações de fiscalização rodoviária, umas de carácter inopinado e outras com planeamento a nível local, nacional ou internacional.</i>
Entrevistado 8	<i>A Guarda tem óbvia e notória e direta e indireta influência (...) no cumprimento dos objetivos traçados na ENSR. Está no nosso âmbito e alcance a perceção e constatação onde a sinistralidade se acentua, perceber o tipo e condições das vias, deduzir as causas que deram origem aos sinistros e às vítimas que dos mesmos resultaram.</i>
Entrevistado 9	<i>O patrulhamento e fiscalização têm vindo a ser cada vez mais eficazes como provam os números estatísticos. Mas os números não dependem exclusivamente da ação da Guarda/trânsito. Há muitos fatores exógenos que a Guarda não controla.</i>
Entrevistado 10	<i>A Guarda Nacional Republicana, assume-se como uma instituição que pode dar um grande contributo, na redução da sinistralidade rodoviária sendo que a fiscalização aparece em local de destaque e como uma ferramenta fundamental.</i>



Todos os entrevistados são unânimes em reconhecer o papel da GNR no contributo para a segurança rodoviária. Da análise das respostas dos entrevistados podemos considerar que a GNR, através da sua atuação e intervenção no âmbito da fiscalização rodoviária, tem contribuído em grande medida para o cumprimento dos objetivos estabelecidos na ENSR. Essa intervenção tem-se consubstanciado, essencialmente, na fiscalização seletiva continuada dos principais fatores de risco, ou seja, a velocidade, o álcool, os cintos de segurança e SRC. Sendo estes fatores considerados os *three killers*, com uma atuação vincadamente direcionada para o seu combate, “a Guarda acaba por ter uma direta influência (...) no cumprimento dos objetivos traçados na ENSR.”

Conforme referido, face ao incremento de operações direcionadas e um controlo efetivo sobre aqueles fatores, bem como as ações de fiscalização realizadas quer a nível distrital, quer a nível nacional e mesmo a nível europeu, a ação da Guarda contribuiu em boa medida no sucesso da redução da sinistralidade rodoviária e das suas consequências.

**QUESTÃO N.º 2 Ainda no âmbito da ENSR, e de acordo com a sua opinião, de que forma poderá a GNR melhorar os seus contributos para o cumprimento dos objetivos operacionais preconizados naquela estratégia?**

Tabela n.º 7 - Grelha de análise à questão n.º 2

QUESTÃO N.º 2	
Entrevistado 1	<i>A Guarda encontra-se atenta ao evoluir de todos os fatores que contribuem direta ou indiretamente para a sinistralidade e atua naqueles que legalmente pode intervir com o objetivo de contribuir para a Estratégia definida.</i>
Entrevistado 2	<i>Essencialmente pela fiscalização seletiva, em dias e horas adequadas.</i>
Entrevistado 3	<i>O sucesso alcançado não deve ser motivo para abrandamento da nossa ação quer preventiva, quer fiscalizadora. Será sempre tendo como referência a otimização das ações no âmbito destes dois vetores de intervenção, que a GNR poderá melhorar o seu contributo para o cumprimento dos objetivos operacionais preconizados naquela estratégia.</i>
Entrevistado 4	<i>Temos conhecimento sobre os Grupos de Risco e Fatores de Risco (previstos na própria ENSR). A partir daqui é planear o emprego de recursos (humanos, materiais) direcionando-os para os locais, hora do dia e dia da semana, em que se regista a sinistralidade grave.</i>
Entrevistado 5	<i>Nunca perder de vista os designados “Three killers”: álcool, velocidade e cintos de segurança e sistemas de retenção.</i>
Entrevistado 6	<i>Sabendo que atualmente os principais problemas de sinistralidade se verificam nas estradas nacionais e municipais ou no interior das localidades, só orientando o esforço para essas vias, será possível dar maior contributo para que se alcancem os objetivos da ENSR.</i>
Entrevistado 7	<i>A melhoria do produto operacional da GNR passará por uma análise permanente e atenta dos principais indicadores que têm uma intervenção direta e indireta na sinistralidade rodoviária.</i>
Entrevistado 8	<i>A sensibilização rodoviária tem que assumir um papel mais assíduo, tal como já o constituem as ações de fiscalização de trânsito, versando o álcool, manobras perigosas, velocidade, entre outros fatores que, como está comprovado, são os mais frequentes nas causas dos acidentes de viação.</i>
Entrevistado 9	<i>Continuar a apostar numa estratégia nacional e bem definida envolvendo todas as subunidades operacionais. Mais do que ensinar as regras de condução, demonstrar os resultados de más escolhas/práticas no exercício da condução</i>



**Entrevistado 10** *A longo prazo, apostar na educação e formação dos utentes da estrada. A curto e médio prazo, estabelecer parcerias, entre todas as entidades com responsabilidade nesta problemática que é a segurança rodoviária.*

Da análise das respostas dos entrevistados concluímos que é fundamental a GNR continuar atenta a todos os fatores potenciadores da sinistralidade rodoviária, orientando o seu esforço para os locais de maior intensidade de trânsito e maior risco de ocorrência de acidentes. O combate à sinistralidade rodoviária deve constituir uma prioridade da atividade operacional da Guarda, a atingir através de medidas de atuação que permitam uma maior eficácia e eficiência no policiamento e na fiscalização rodoviária. O patrulhamento deverá ser dinâmico e proativo, de forma a assegurar uma maior visibilidade e proximidade.

É também considerado que os contributos poderão ser potenciados por uma estratégia direcionada para a fiscalização dos principais fatores de risco associados à sinistralidade rodoviária. Além da fiscalização, importa também reforçar as campanhas de sensibilização, em especial direcionadas para os principais grupos de risco.

**QUESTÃO N.º 3** *Considerando a temática da fiscalização rodoviária, esta é uma das formas de prosseguir a melhoria da sinistralidade e segurança rodoviárias. Concorda com esta afirmação? Se sim, em que medida a estratégia de fiscalização rodoviária da GNR tem contribuído para essa melhoria? Se não concorda com aquela afirmação, diga sucintamente porquê?*

Tabela n.º 8 - Grelha de análise à questão n.º 3

QUESTÃO N.º 3	
<b>Entrevistado 1</b>	<i>Concordo com a afirmação. A fiscalização rodoviária é, sem dúvida, um importante contributo para a diminuição da sinistralidade rodoviária e a garantia da segurança rodoviária.</i>
<b>Entrevistado 2</b>	<i>Concordo com a afirmação. É fundamental termos os militares na estrada a efetuar o serviço corretamente. Devemos fiscalizar e reprimir. A lei que não é fiscalizada não é cumprida.</i>
<b>Entrevistado 3</b>	<i>Esta questão já foi respondida no âmbito das respostas anteriores.</i>
<b>Entrevistado 4</b>	<i>Concordo com a afirmação. Hoje sabe-se que o combate ao flagelo da sinistralidade é político/estratégico e compromete quase todos os Ministérios. A fiscalização tem um lugar muito próprio neste sistema, existem, claramente, tarefas que nos estão atribuídas a que temos dado cumprimento deitando mão aos recursos existentes, mesmo que vão escasseando.</i>
<b>Entrevistado 5</b>	<i>Não só concordo como ratifico e remeto para a resposta anterior.</i>
<b>Entrevistado 6</b>	<i>Não concordo porque me parece existir já uma sobrecarga evidente do número de operações de fiscalização rodoviária. Pelo contrário entendo que uma maior aposta na visibilidade, multiplicando o número de patrulhas disponíveis, permitirá reduzir, ainda mais, a sinistralidade e aumentar a segurança dos utentes das estradas.</i>
<b>Entrevistado 7</b>	<i>A fiscalização rodoviária, se realizada de forma dirigida e objetivada, para além de mais eficaz, decerto produzirá um reflexo diretamente visível na prevenção da sinistralidade e no conseqüente garante da segurança rodoviária, ainda que de forma abstrata e potencial.</i>



<b>Entrevistado 8</b>	<i>Concordo claramente com a afirmação. A presença diária da Guarda nas estradas, prevenindo, dissuadindo e reprimindo inibe muitos comportamentos desviantes, ainda que estes não possam ser quantificáveis. Esta assiduidade não só fomenta o sentimento de segurança dos utentes, como também molda o tipo de condução praticado pelos mesmos naquela via ou local onde a fiscalização tem lugar.</i>
<b>Entrevistado 9</b>	<i>Concordo mas com prudência; a fiscalização é mais uma forma de prosseguir a melhoria da sinistralidade e segurança rodoviária. Mas não é a única nem a mais importante. O reforço do patrulhamento de visibilidade contribui significativamente para uma real prevenção da sinistralidade rodoviária.</i>
<b>Entrevistado 10</b>	<i>A fiscalização rodoviária aparece em local de destaque e como uma ferramenta fundamental para a prossecução dos objetivos pretendidos, podendo ser considerado um dos principais pilares principais para delinear a estratégia de combate a este flagelo que é a sinistralidade rodoviária.</i>

De uma forma geral, todos os entrevistados concordam que a fiscalização da GNR tem contribuído para a melhoria dos indicadores de segurança rodoviária, referindo que a fiscalização rodoviária é um importante contributo para a diminuição da sinistralidade rodoviária e consequente garantia da segurança rodoviária.

Um dos entrevistados, porém, discorda da afirmação referindo existir já uma sobrecarga evidente do número de operações de fiscalização rodoviária. Adianta também que uma maior aposta na visibilidade, multiplicando o número de patrulhas disponíveis, permitirá reduzir, ainda mais, a sinistralidade e aumentar a segurança dos utentes das estradas.

Resulta ainda da análise que uma fiscalização isenta e de grande rigor, utilizando os mais diversificados equipamentos especiais, cria no condutor uma sensação de controlo do seu comportamento e de punição das atitudes incorretas, o que acaba por se traduzir no respeito pela legislação rodoviária. A fiscalização, para além da verificação da legalidade, também deve contribuir para que o militar passe uma mensagem de prevenção rodoviária, muitas vezes alertando para aspetos que o condutor poderá melhorar durante a condução.

**QUESTÃO N.º 4** *A GNR tem à disposição meios humanos e materiais afetos essencialmente à fiscalização rodoviária. Considera que esses meios são os adequados para prosseguir a melhoria da sinistralidade e segurança rodoviárias? Se sim, justifique. Se não, diga em que medida a GNR poderia potenciar mais e melhor segurança rodoviária através dos recursos humanos e materiais.*

Tabela n.º 9 - Grelha de análise à questão n.º 4

<b>QUESTÃO N.º 4</b>	
<b>Entrevistado 1</b>	<i>A Guarda detém o conhecimento humano e a diversidade de recursos suficientes para fazer face a todos os desafios impostos pelas diferentes idiosincrasias apresentadas.</i>
<b>Entrevistado 2</b>	<i>Todos os militares da GNR devem fazer fiscalização de trânsito. Os meios são sempre insuficientes porque o ideal era cobrirmos o maior terreno possível. Se o utente da estrada sentir que a probabilidade de ser fiscalizado é elevada adotará comportamentos mais seguros.</i>



Entrevistado 3	<i>Os meios materiais de que a GNR dispõe são adequados e estão ao nível dos que equipam Forças de Segurança com esta responsabilidade nos países mais desenvolvidos. Quanto aos meios humanos, recebem a formação adequada à função, quer a nível nacional, quer internacional.</i>
Entrevistado 4	<i>Uma questão sensível e ao mesmo tempo enquadradora. Qualquer ação que se queira séria e profunda tem que contar com efetivos suficientes e motivados e que façam uso dos instrumentos de controlo adequados para o exercício da fiscalização sobre infrações que, obrigatoriamente, devem evidenciar uma medida (velocidade, álcool, peso, ruído, dimensões).</i>
Entrevistado 5	<i>Os meios de fiscalização ao serviço da Guarda são os adequados às necessidades decorrentes da missão</i>
Entrevistado 6	<i>Os meios que a GNR possui afetos à fiscalização rodoviária resumem-se aos efetivos da UNT e dos Destacamentos de Trânsito dos CTer, estes últimos com efetivo bastante reduzido, embora cumpram a missão que lhes está atribuída.</i>
Entrevistado 7	<i>Os Destacamentos de Trânsito, de uma forma geral, estão aquém das suas potencialidades, em termos de meios humanos, nomeadamente ao nível do reduzido efetivo e da sua deficiente formação e treino, assim como da qualidade e quantidade dos recursos materiais a eles afetos.</i>
Entrevistado 8	<i>Com o total empenhamento e dedicação do seu efetivo, aliado ao “bom” investimento em viaturas e equipamentos especiais, a Guarda continuará a ter resultados bastante auspiciosos face aos desafios no âmbito da segurança rodoviária que se lhe colocam.</i>
Entrevistado 9	<i>Os meios atualmente existentes na GNR são adequados para o cumprimento do desiderato elencado.</i>
Entrevistado 10	<i>O número de meios humanos nunca serão suficientes, para combater eficazmente o flagelo da sinistralidade rodoviária.</i>

Relativamente a esta questão, notamos que nem todos os entrevistados consideram os meios ao dispor da GNR em quantidade suficiente para prosseguir a melhoria dos indicadores da sinistralidade e segurança rodoviárias.

A melhoria qualitativa dos equipamentos especiais, bem como de viaturas é sempre desejada. Os recursos humanos serão sempre insuficientes para manter ou reduzir a sinistralidade automóvel promovendo deste modo uma melhoria na segurança rodoviária.

**QUESTÃO N.º 5** *Recentemente, a GNR divulgou a sua Estratégia 2020. Entende que esta estratégia responde cabalmente aos desafios que se colocam à GNR no âmbito da segurança rodoviária? Se sim, em que medida? Se não, qual deverá ser a estratégia de intervenção da GNR mais adequada naquele âmbito?*

Tabela n.º 10 - Grelha de análise à questão n.º 5

QUESTÃO N.º 5	
Entrevistado 1	<i>Na Estratégia 2020 podemos encontrar os objetivos estratégicos e operacionais diretamente ligados à garantia de que a Guarda deve promover para conseguir mais segurança rodoviária e, simultaneamente, reduzir a sinistralidade.</i>
Entrevistado 2	<i>Existem duas variantes de trânsito rodoviário. Há aquele que se desenrola nas grandes vias e estradas principais em que é fundamental manter o fluxo de pessoas e bens. Há por outro lado o trânsito urbano, muito localizado e que tem outros intervenientes como o peão, as passadeiras, o estacionamento e a fila de trânsito.</i>
Entrevistado 3	<i>Considera-se que a mesma corresponde ao que de mais importante se impõe fazer, no âmbito da segurança rodoviária em Portugal enquanto Força de Segurança, acautelando os dois vetores de intervenção que devem estruturar toda e qualquer estratégia neste âmbito – a prevenção e a fiscalização.</i>
Entrevistado 4	<i>Como bem sabemos a maior parte das vítimas mortais registadas pela Guarda são as que resultam dos sinistros rodoviários, e temos que responder perante tal verdade. Ora, a Estratégia 2020 pode responder ao que se espera dela neste campo, desde que se continue, complementarmente, a desenvolver e a levar ao terreno parte da estratégia em vigor.</i>
Entrevistado 5	<i>Remeto para a resposta dada à primeira questão.</i>



<b>Entrevistado 6</b>	<i>Tendo em conta a importância que lhe foi atribuída ao nível dos objetivos estratégicos considero que, neste âmbito, poderá ser dada uma resposta adequada aos desafios que se colocam à GNR.</i>
<b>Entrevistado 7</b>	<i>A estratégia assumida pela Guarda tem-se mantido muito semelhante na última década, havendo um esforço assinalável para a concretizar ao longo dos anos.</i>
<b>Entrevistado 8</b>	<i>Nesta Estratégia denota-se claramente a preocupação com a sinistralidade, substantivando que para nós não só importa o número de acidentes mas também a perceção das causas que estiveram na sua origem, permitindo e passando para o desenvolvimento das várias "táticas" no enalce do seu combate.</i>
<b>Entrevistado 9</b>	<i>Sim responde. Na medida em que tenta assegurar a manutenção de meios humanos e materiais ao serviço da fiscalização e prevenção rodoviária.</i>
<b>Entrevistado 10</b>	<i>A estratégia da Guarda dá primazia ao combate dos "assassinos" mais "tradicionais" e bem conhecidos, tais como excesso de velocidade, a condução sob o efeito de álcool e o não uso dos sistemas de segurança.</i>

Resulta da análise das respostas dos entrevistados que todos consideram que a Estratégia 2020 responde cabalmente aos desafios da segurança rodoviária. Na realidade, a Estratégia 2020 procura responder, também, aos desafios que se colocam no âmbito da segurança rodoviária ao apostar na prevenção e fiscalização dos comportamentos de maior risco ao dar um grande enfoque a esta problemática e à permanente pressão e monitorização da rede viária nacional, com um patrulhamento de proximidade e visibilidade e com a utilização de novas tecnologias de fiscalização e apoio aos utentes das estradas.

Na Estratégia 2020 podemos encontrar os objetivos estratégicos e operacionais diretamente ligados à garantia de que a Guarda deve promover para conseguir mais segurança rodoviária e, simultaneamente, reduzir a sinistralidade.



## Conclusões

As conclusões que agora se apresentam refletem o processo metodológico seguido. O estudo foi iniciado com a fase exploratória, que permitiu analisar algumas obras e trabalhos relacionados com a temática permitindo uma melhor clarificação da problemática em estudo. Assim, procedemos ao levantamento do estado da arte, efetuando uma revisão da literatura e do enquadramento legal, de forma a construir um quadro de referência sobre o tema. Numa fase subsequente, foram aplicadas entrevistas aos principais intervenientes na definição e implementação da estratégia de segurança rodoviária da GNR, designadamente ao nível do CO, UNT e CTer.

O drama da sinistralidade rodoviária e das suas consequências tem-se constituído uma das principais preocupações das organizações internacionais, nomeadamente da ONU e da UE. Na realidade a segurança rodoviária é considerada uma matéria socialmente relevante, desenvolvendo-se assim iniciativas direcionadas para a redução da sinistralidade rodoviária bem como para a promoção de uma maior consciencialização dos governos e da opinião pública nesta matéria.

Verificamos que os números das fatalidades nas estradas mundiais permanece inaceitavelmente elevado com cerca de 1,24 milhões em cada ano. Em consequência da sinistralidade global, entre 20 a 50 milhões de pessoas ficam com ferimentos não letais mas com um impacto profundíssimo nas famílias afetadas. Os ferimentos resultantes dos acidentes rodoviários são a oitava causa de morte em todo o mundo, sendo a causa número um de morte dos jovens entre os 15 e os 29 anos de idade.

Concluimos que em Portugal, no ano de 2013 morreram nas nossas estradas 518 pessoas em consequência de acidentes rodoviários. No entanto, felizmente o número de mortes tem vindo a decrescer. Como comparação concluimos que em 2004 morreram nas nossas estradas 1135 pessoas, tendo este número sido reduzido para menos de metade em 2013.

Quanto ao empenhamento da GNR no âmbito da fiscalização rodoviária, concluimos que, apesar de termos assistido a uma redução no número de condutores fiscalizados nos últimos seis anos, no entanto não se traduz no total de autuações, as quais têm variado ao longo dos anos, com tendência para aumentar.



Considerando as três principais causas dos acidentes com vítimas, ou seja, excesso de velocidade, condução sob o efeito do álcool e não uso do cinto de segurança, verificamos que no que concerne ao excesso de velocidade os números de excessos continuam elevados, registando-se uma tendência crescente até 2013 e uma ligeira redução em 2014. Este é sem dúvida um fator que importa continuar a combater, quer pela sensibilização quer pela fiscalização.

Relativamente à condução sob o efeito do álcool, o número de excessos verificados pela GNR tem-se mantido entre os 25.000-30.000 por ano, o que do nosso ponto de vista constituem valores inaceitáveis considerando o impacto que têm na ocorrência dos acidentes rodoviários.

O cinto de segurança, sendo um dispositivo que reduz as consequências dos acidentes, devendo ser usado por todos os ocupantes de um veículo, este acessório pode mesmo salvar vidas e o seu não uso, infelizmente, continua a verificar-se em números preocupantes.

Quanto à evolução da sinistralidade e das suas consequências na área da GNR, no período compreendido entre 2010 e 2013, concluímos que foi no sentido positivo, ou seja, assistimos consistentemente a uma redução nos indicadores da sinistralidade e das vítimas deles resultantes, especialmente no número de vítimas mortais.

Concluímos que a redução do número de mortos em 2011, comparativamente com o ano de 2006, na área da GNR foi de cerca de 11,5%, contra uma redução de 8% a nível nacional.

Verificamos também que a GNR, na sua Estratégia 2020, definiu 21 objetivos estratégicos para o horizonte 2015-2020. No que à segurança rodoviária diz respeito, preconiza o seu objetivo número 7, o qual visa garantir uma visão centralizada da missão de segurança rodoviária e de vigilância da rede rodoviária fundamental e complementar, valorizando a aposta na prevenção e na fiscalização seletiva dos comportamentos de maior risco.

Concluímos assim que a GNR mantém na sua estratégia uma preocupação bem latente das questões relacionadas com a segurança rodoviária, especialmente na prevenção dos fatores de maior risco.



Depois deste introito inicial, no qual se pretendeu fazer uma sistematização da problemática da sinistralidade e segurança rodoviárias e do papel da GNR nestas temáticas, estamos em condições de responder às perguntas derivadas formulados no início do nosso trabalho:

***PD1: Como se caracteriza a sinistralidade a nível global, na Europa e em Portugal?***

Poderemos encontrar a resposta a esta questão no capítulo 2 do nosso trabalho.

A sinistralidade rodoviária é um flagelo à escala mundial. Diariamente morrem nas estradas de todo o mundo cerca de 3400 pessoas, o equivalente ao número de mortos dos atentados do 11 de setembro de 2001, em Nova Iorque. Metade das mortes relacionadas com acidentes rodoviários no mundo ocorrem entre os utentes vulneráveis da estrada, ou seja, os motociclistas, os peões e ciclistas.

São de facto números alarmantes e que vão verificando também pelas estradas da União Europeia, onde anualmente os acidentes rodoviários ceifam cerca de 37.000 vidas e deixam mais de 1,2 milhões de pessoas feridas.

Em Portugal, o cenário tem evoluído no sentido positivo, tendo-se registado ano após ano uma redução substancial nas fatalidades nas nossas estradas. Os números, no entanto, ainda nos colocam acima da média da UE.

***PD2: Quais são as estratégias implementadas para a combater?***

Podemos encontrar a resposta a esta pergunta no capítulo 3 do nosso trabalho.

Para combater os números trágicos da sinistralidade rodoviária, as organizações internacionais e também Portugal, adotaram estratégias com objetivos ambiciosos de redução do número de mortos resultantes de acidentes de viação.

Verificamos que, em 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas proclamou a Década da Ação para a Segurança Rodoviária. A meta da Década (2011-2020) é estabilizar e reduzir a tendência crescente das mortes nas estradas, poupando cerca de 5 milhões de vidas ao longo do período.

A sinistralidade rodoviária é também uma das principais preocupações da UE, que consubstanciada a sua política neste âmbito em dois documentos principais: *Transport White Paper 2011: Towards a 'zero-vision' on road safety* e *Policy orientations on road*



*safety 2011 – 2020*. Relativamente a este último, a UE tem como meta a redução em 50% o número de mortes nas estradas na década 2010-2020.

À semelhança das preocupações sentidas pelas organizações internacionais, em Portugal também o fenómeno da sinistralidade rodoviária é considerado um flagelo inaceitável, essencialmente pelas suas consequências sociais e económicas, tendo sido decidido encarar o problema como um desafio nacional através da ENSR. Neste sentido, e procurando-se responder ao desafio nacional de reduzir a sinistralidade rodoviária, a ENSR estabeleceu como objetivo qualitativo “*Colocar Portugal entre os 10 países da UE com mais baixa sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes.*”

***PD3: Em que medida a atuação da GNR tem contribuído para a melhoria dos índices de sinistralidade e para o cumprimento dos objetivos preconizados na ENSR?***

Poderemos encontrar a resposta a esta questão nos capítulos 4 e 5 do nosso trabalho.

O combate à sinistralidade rodoviária deve constituir uma prioridade da atividade operacional da Guarda, a atingir através de medidas de atuação que permitam uma maior eficácia e eficiência no policiamento e na fiscalização rodoviária. Importante também será manter os níveis da atividade operacional e, se possível, melhorá-los, aumentando o efetivo e melhorar os equipamentos e parque auto.

Naturalmente que a fiscalização rodoviária tem um contributo marcante na melhoria dos índices de sinistralidade aumentando assim a segurança rodoviária, porque cria um sentimento de insegurança nos condutores infratores, podendo aumentar a probabilidade de ser detetado e punido. Assim, o patrulhamento deve ser dinâmico e proativo, de forma a assegurar uma maior visibilidade e proximidade, sendo orientado especialmente para as vias que registam um maior índice de sinistralidade rodoviária e/ou volume de tráfego.

Importa que todos os militares da GNR façam fiscalização de trânsito porque o condutor que sentir que a probabilidade de ser fiscalizado é elevada adotará comportamentos mais seguros. O contacto que o condutor tem com o agente fiscalizador é sempre importante porque aumenta neste o sentido de responsabilidade, experienciando na primeira pessoa o contacto com um dos agentes do ambiente rodoviário.

A fiscalização, para além do aspeto de verificação legal de determinados normativos, também deve contribuir para que o militar fiscalizador passe uma mensagem



de prevenção rodoviária, muitas vezes alertando para aspetos que o condutor poderá melhorar durante a condução.

***PD4: Os meios humanos e materiais ao serviço da GNR são em número adequado para prosseguir a melhoria dos índices de sinistralidade rodoviária?***

Poderemos encontrar a resposta a esta questão no capítulo 4 e 5 do nosso trabalho.

Não esquecendo que a malha estradal nacional vai desde a autoestrada até às vias municipais e algumas locais, são milhares de quilómetros com diferentes tipologias e organização que requer também diferentes meios e distintas formas de atuar, contudo consideramos que a Guarda detém o conhecimento humano e a diversidade de recursos suficientes para fazer face a todos os desafios impostos pelas diferentes idiossincrasias apresentadas.

Os recursos humanos são sempre limitados, dada a grande abrangência de vias rodoviárias que a Guarda tem a seu cargo, o que conduz à colocação do patrulhamento nos principais itinerários e pontos estratégicos para aumentar a sua eficácia de visibilidade, ficando as vias secundárias muitas vezes desguarnecidas, apesar de, muitas vezes, estas também possuírem índices muito elevados de sinistralidade grave.

***PD5: A estratégia da GNR responde cabalmente aos desafios que se colocam no âmbito da segurança rodoviária?***

Poderemos encontrar a resposta a esta questão nos capítulos 4 e 5 do nosso trabalho. A Guarda no âmbito da segurança rodoviária deve apostar nas ações de sensibilização nas escolas através dos militares da escola segura, intensificar o controlo de cumprimento das regras estradais e intensificar a proteção dos utentes mais vulneráveis da via pública.

A estratégia pressupõe a conjugação efetiva de todos os agentes intervenientes no ambiente rodoviário. Relacionar a análise e estudo dos acidentes rodoviários com os locais onde ocorrem, permite, através das conclusões a que se chegue, direcionar os meios materiais e humanos para a atuação preventiva. Deste modo, conseguimos evitar ou minimizar a ocorrência de acidentes nesses mesmos locais, obtendo assim, com este tipo de intervenção, a melhoria dos índices de sinistralidade.

Neste sentido, entendemos que a estratégia adotada pela GNR é a adequada, no entanto, “precisa de ser alimentada com meios humanos e materiais para ter mais sucesso.”



Uma vez respondidas as questões derivadas é tempo de concluir o nosso percurso investigatório, procedendo à resposta da pergunta de partida do nosso trabalho:

***Em que medida a intervenção da GNR tem contribuído e poderá contribuir para o cumprimento dos objetivos estabelecidos na ENSR?***

Sem prejuízo do explanado anteriormente com mais detalhe, consideramos que a intervenção da GNR tem contribuído para o cumprimento dos objetivos estabelecidos na ENSR na seguinte medida:

1.º Através de ações de sensibilização e fiscalização realizadas quer a nível distrital, bem como as operações realizadas a nível nacional e europeu, as quais têm tido um efeito assertivo junto do universo dos condutores uma vez que são operações temáticas e são, normalmente, associadas a uma apresentação nos órgãos de comunicação social;

2.º O contributo é também visível nas operações seletivas, especialmente direcionadas para as principais causas dos acidentes rodoviários, ou seja, o excesso de velocidade, a condução sob efeito do álcool e a não utilização dos cintos de segurança. Estas ações que têm tido como efeito sancionar/alertar os condutores para os aspetos que estão diretamente relacionados com as causas principais na produção dos acidentes graves, em relação aos quais tem existido a preocupação da análise dos locais e circunstâncias dos mesmos para perceber como esses acidentes graves se produziram, contribuindo decisivamente para o sucesso da redução da sinistralidade rodoviária e das suas consequências;

3.º A GNR com a capacidade de perceção e constatação sobre os locais onde a sinistralidade se acentua, percebendo também o tipo e condições das vias, consegue deduzir as causas que deram origem aos sinistros e às vítimas que dos mesmos resultaram. A identificação casuística dos quatro fatores inter-relacionados - humano, veículo, via e ambiente - que concorrem e relevam em concreto na produção dos sinistros, desenvolvendo assim as estratégias próprias na procura de minimizar a sinistralidade, enquadradas sempre pela ENSR.

Consideramos que a Guarda deverá continuar a valorizar e aumentar a formação da cultura rodoviária dos militares que exercem o patrulhamento/fiscalização, mesmo dos militares de outras especialidades que em trajeto de serviço se deslocam em veículos militares caracterizados. Cada veículo caracterizado da Guarda em trânsito na via pública funcionará como um meio sempre presente de prevenção.



Para o cumprimento dos objetivos operacionais preconizados na ENSR deverão também ser realizados ao nível de cada Destacamento estudos dos acidentes ocorridos, pormenorizando os aspetos que possam ter contribuído para a produção dos acidentes em cada um dos locais, ao nível das manobras, ou ausência destas, mas também das vias e das respetivas sinalizações, ou ausências destas.

A colocação de painéis de informação de controlo de velocidade nos locais com maiores níveis de sinistralidade, poderá funcionar como forma de prevenção da sinistralidade e de dissuasão de manobras perigosas. A existência destes painéis de informação de controlo de velocidade aumentaria também a atenção dos condutores para os limites de velocidade, fator este, como verificamos, potencia e está na origem da ocorrência de muitos dos acidente de viação, da mesma forma que aumentaria a atenção sobre a condução em geral, contribuindo também desta forma para evitar a ocorrência dos acidentes.

Importa no futuro próximo aumentar o conjunto de aspetos de análise a todas as causas que possam ter estado na origem dos acidentes, relacionando esses mesmos aspetos com os locais de ocorrência, aumentando desta forma a possibilidade de uma resposta mais efetiva na prevenção de acidentes. Estas análises e estudos devem simultaneamente “motivar” o aumento da cultura de prevenção rodoviária em todos os militares que exercem o patrulhamento e fiscalização de trânsito, tanto no âmbito do efetivo territorial como do efetivo de trânsito. O futuro determina que continuemos nesta senda, porque vamos ao encontro do que prevê a ENSR, que continua a contemplar aqueles fatores.

A grande meta estabelecida na ENSR para 2015, de chegarmos aos 62 mortos por milhão de habitantes, parece-nos perfeitamente ao alcance, considerando que em 2013 atingimos já os 64 mortos por milhão de habitantes. Estes números permitem-nos também afirmar que o empenho e a continuidade na ação da GNR têm sido e continuarão a ser certamente decisivos para se alcançarem as metas estabelecidas.

Estando estas metas alcançadas, importa mesmo apontar baterias para aquele que deve ser o verdadeiro desígnio: “ALCANÇAR UM SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO HUMANIZADO”, em que a sinistralidade rodoviária deverá tender para um resultado que vise alcançar, a longo prazo, zero mortos e zero feridos graves.

“Ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal.”



Por último, gostaríamos de concluir o nosso trabalho com uma breve reflexão. A temática que nos propusemos estudar é vasta e de extrema importância. Ficamos com a sensação de que poderíamos ter investigado outras áreas ou aprofundado ainda mais as que estudamos. No entanto, e apesar das dificuldades e limitações inerentes ao desenrolar do Curso, consideramos ainda assim que atingimos todos os objetivos a que nos propusemos no início do nosso trabalho.



## Bibliografia

- Almeida, D. M., 1980. *Manual de acidentes de viação*. 2ª ed. Coimbra: Almedina.
- Alves, A. C., 1995. Segurança!!!...O que é???. *Pela Lei e Pela Grei*, janeiro-março, pp. 13-16.
- ANSR, 2006. *Relatório da sinistralidade - Ano 2006*. Lisboa: ANSR.
- ANSR, 2009. *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. Lisboa: s.n.
- ANSR, 2012. *Documento de Apoio à Revisão Intercalar 2012-2015*. Lisboa: ANSR.
- ANSR, 2014. *Sinistralidade Rodoviária - ANO de 2013 - Observatório de Segurança Rodoviária*. Lisboa: ANSR.
- AR, 2007. *Aprova a orgânica da Guarda Nacional Republicana (Lei n.º 63/2007 de 6 de novembro)*. Lisboa: Diário da República.
- Brandstaetter, C. e. a., 2012. *Annual Statistical Report 2012*, UE: Deliverable D3.9 of the EC FP7 project DaCoTA.
- Bryman, A., 2012. *Social Research Methods*. 4th ed. Oxford: Oxford University Press.
- CE, 2001. *Livro Branco - A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções*. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais da Comissão Europeia.
- Comissão Europeia, 2010. *Orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020*. Bruxelas: CE.
- Comission for Global Road Safety, 2015. *MAKE ROADS SAFE*. [Online] Available at: <http://www.makeroadssafe.org/about/commissionforglobalroadsafety/Pages/homepage.aspx>  
[Acedido em 16 janeiro 2015].
- Couto, A. C., 1988. *Elementos de Estratégia - Apontamentos para um curso - volume 1*. IAEM, Pedrouços: Instituto de Altos Estudos Militares.
- DR, 2009. *Despacho n.º 27808/2009*. Lisboa: Diário da República.
- ERSO, 2012. *Traffic Safety Basic Facts 2012*, UE: DaCota.
- European Comission, 2014. *Road safety evolution in EU*, Bruxelas: s.n.
- European Transport Safety Council, 1999. *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*. Brussels: ETSC.
- Figueiredo, 2002. Representação do fenómeno da sinistralidade rodoviária. *Pela Lei e pela Grei*, abril-junho, pp. 37-38.
- Girão, R. & Oliveira, R. A., 2005. *Condução de risco: Um estudo exploratório sobre os aspectos psicológicos do risco na tarefa de condução*. Lisboa: ISPA.
- GNR, 2010. *Despacho n.º 15264/2010*. Lisboa: s.n.
- GNR, 2013. *Apresentação para seminário internacional*. Lisboa: s.n.
- GNR, 2013. *Estratégia de trânsito e segurança rodoviária da GNR-2013*. Lisboa: s.n.
- GNR, 2013. *Relatório de Atividades 2013*, Lisboa: GNR.



- GNR, 2014. *Estratégia da Guarda 2020*. Lisboa: GNR.
- GNR, 2015. *Dados fornecidos pela Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária*. Lisboa: GNR.
- Gothamist, 2012. *Gothamist*. [Online] Available at: [http://gothamist.com/2012/05/14/nycs\\_first\\_car\\_accident\\_in\\_1896\\_inv.php](http://gothamist.com/2012/05/14/nycs_first_car_accident_in_1896_inv.php) [Acedido em 03 fevereiro 2015].
- Governo de Portugal, 2011. *Programa XIX Governo Constitucional*. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros.
- Guedelha, M. J. M. et al., 2008. *Os crimes de natureza rodoviária e a investigação de acidentes de viação. O modelo da GNR, que virtudes e fragilidades*, Lisboa: IESM.
- Hadon, W., 1980. *Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy*, Washington: Public Helath Reports.
- IESM, 2014. *NEP/ACA - 010 Trabalhos de investigação*. Pedrouços: IESM.
- IESM, 2014. *NEP/ACA - 018 Regras de apresentação e referenciação para os trabalhos escritos a realizar no IESM*. Pedrouços: IESM.
- INE, 2015. *Instituto Nacional de Estatística*. [Online] Available at: [http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_main](http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_main) [Acedido em 24 abril 2015].
- Kallas, S., 2012. *Tispol News*. s.l.:TISPOL.
- Leal, A. J. P., 2012. *Sinistralidade Rodoviária: Causas e Consequências*. s.l.:Almedina.
- Lopes, P. M. C., Clemente, H. & Queiroz, J., s.d. *ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA, Resposta portuguesa a um problema mundial de dimensões trágicas*. Lisboa: ANSR.
- Oliveira, P. M., 2007. *Os Factores Potenciadores da Sinistralidade Rodoviária – Análise aos factores que estão na base da sinistralidade –*. s.l.:s.n.
- OMS, 2004. *A segurança rodoviária não é accidental*. Genebra: OMS.
- OMS, 2013. *Promovendo a defesa da segurança viária e das vítimas de lesões causadas pelo trânsito: um guia para organizações não governamentais*. Genebra: OMS.
- OMS, 2014. *Reforçando a legislação da segurança no trânsito: manual de recurso e prática para os países*, Genebra: Biblioteca da OMS.
- Peden, M. et al., 2004. *World report on road traffic injury prevention*, Geneva: World Health Organization.
- Pereira, M. J. B., 2012. *O contributo da comunicação na segurança rodoviária*. Aveiro: Universidade de Aveiro.
- Reis, A. C. F. d. S. G., 1993. *Análise crítica e comparada de relatórios de ocorrência de acidentes rodoviários*. Lisboa: Instituto Superior Técnico .
- Santos, L. A. & Lima, J. M., 2014. *Orientações Metodológicas para a Elaboração de Trabalhos de Investigação*. Lisboa: IESM.
- Sethi, D., 2014. *Decade of Action for Road Safety and Global Status Report on Road Safety 2013*. Lisboa - Seminário Internacional de Segurança Rodoviária: s.n.



- Shinar, D., 2007. *Traffic Safety and Human Behavior*. First ed. Amsterdam: Elsevir.
- Sidoti, F., 2001. *SECURITY: REASONS FOR SURVIVAL*. Lisboa: s.n.
- SSI, 2014. *Relatório Anual de Segurança Interna 2013*, Lisboa: Sistema de Segurança Interna.
- Trigoso, J. M., 2013. *Segurança Rodoviária: Situação actual e Perspectivas Futuras*. Lisboa: PRP.
- UE, 2010. *Europa*. [Online] Available at: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/road\\_safety\\_citizen/road\\_safety\\_citizen\\_100924\\_pt.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_pt.pdf) [Acedido em 09 11 2014].
- UNRIC, 2013. *Centro Regional de Informação das Nações Unidas*. [Online] Available at: <http://www.unric.org/pt/mensagens-do-secretario-geral/31307-mensagem-do-secretario-geral-por-ocasio-do-dia-mundial-em-memoria-das-vitimas-da-estrada-18-de-outubro-de-2013> [Acedido em 09 11 2014].
- Vieira, F. M., 2007. *Direito Penal Rodoviário, os crimes dos condutores*. 1ª ed. Porto: Publicações Universidade Católica.
- WHO, 2004. *World report on road traffic injury prevention*, Geneva: WHO.
- WHO, 2011. *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Geneve: WHO.
- WHO, 2013. *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a decade of action*, Luxemburg: WHO Library Cataloguing-in-Publication Data.
- WHO, 2014. *World Health Organization*. [Online] Available at: <http://www.who.int/en/> [Acedido em 09 11 2014].
- World Bank, 2002. *Road Safety*. [Online] Available at: <http://www.worldbank.org/transport/roads/safety.htm> [Acedido em 17 janeiro 2015].
- Zaal, D., 1994. *TRAFFIC LAW ENFORCEMENT: A REVIEW OF THE LITERATURE*. The Netherlands: Monash University.



## Anexo A – Quantificação dos objetivos estratégicos

<b>OBJETIVO ESTRATÉGICO</b>	<b>2008 - 2015</b>	<b>2008 - 2011</b>
<b>Condutores de veículos de duas rodas a motor</b>	Diminuir o número de mortos entre 29% e 32%	Diminuir o número de mortos entre 14% e 15%
<b>Condutores de automóveis ligeiros</b>	Diminuir o número de mortos em 32%	Diminuir o número de mortos em 14%
<b>Peões</b>	Diminuir o número de mortos em 32%	Diminuir o número de mortos em 14%
<b>Sinistralidade dentro das localidades</b>	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.
<b>Condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas</b>	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.



## Anexo B – Objetivos operacionais e ações chave

<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 1 – Desenvolvimento de uma cultura de educação para a segurança rodoviária</b>				
<b>DESCRIÇÃO – Pretende-se desenvolver competências e capacidades nas crianças e jovens para uma integração mais segura no ambiente rodoviário.</b>				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
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.



<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 2 – Reversão da Escola de Condução enquanto Centro de Aprendizagem da Condução e Segurança Rodoviária</b>				
<b>DESCRIÇÃO</b> – 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.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
8	2.1.1 Autorizar as escolas de condução a ministrar formação noutras áreas ligadas ao exercício da condução	IMTT	Ano 2009	n.a.
	2.1.2 Previsão legal da associação de meios das escolas de condução			
	2.1.3 Previsão legal da figura do Coordenador Pedagógico			
9	2.2.1 Permitir o ensino teórico à distância	IMTT	Ano 2009	n.a.
	2.2.2 Permitir o exercício da condução acompanhada por tutor, aos candidatos a condutores			
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 3 – Requalificação e desenvolvimento profissional dos Instrutores de Condução</b>				
<b>DESCRIÇÃO</b> – 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.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
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)	IMTT	Ano 2009	n.a.
	3.1.2 Incentivar os actuais instrutores à obtenção do CAP de formador			
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€



<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 4 - Reformulação do exame de condução e condições de acesso</b>				
<b>DESCRIÇÃO</b> – 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.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
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€
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 5 – Formação contínua e actualização de condutores</b>				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se alterar atitudes e inculir novos comportamentos em relação à condução e ao ambiente rodoviário				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
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	IMTT	dependente da aprovação do RHLC*	n.a.
	5.1.2 Rever os programas de formação previstos no artigo 141º do C.E. (suspensão da execução da sanção acessória)	IMTT	Ano 2009	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.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 6 – Formação técnica e profissional na área da segurança rodoviária</b>				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se habilitar técnicos de diversas áreas do sector de segurança rodoviária com formação específica neste âmbito.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>



	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	4º Trimestre 2009	12.000€
	6.1.3 Promoção do modelo de acções de formação contínua de Auditores de Segurança	InIR	4º Trimestre 2010	10.000€
	6.1.4 Formação em socorrismo e suporte básico de vida	INEM	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.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 7 – Controlo automático de velocidade</b>				
<b>DESCRIÇÃO –</b> Pretende-se aumentar o cumprimento dos limites de velocidade estabelecidos através da implementação de um sistema nacional de fiscalização automático da velocidade.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
18	7.1.1 Estudo dos critérios a cumprir na selecção dos locais de instalação e do tipo de equipamento a utilizar	ANSR	1º Trimestre 2009	15.000€
	7.1.2 Identificação dos locais de instalação dos equipamentos	ANSR	2º a 4º Trimestre 2009	n.a.
	7.1.3 Integração das contra-ordenações de velocidade no processo de gestão de contraordenações da ANSR	ANSR	Ano 2010	130.000€
19	7.2.1 Elaboração do caderno de encargos para concurso público internacional	ANSR	2º a 4º Trimestre 2009	Instalação 7.000.000€
	7.2.2 Realização do Concurso Público Internacional	ANSR	1º Trimestre 2010	Operação anual 2.000.000€
	7.2.3 Execução da rede nacional de fiscalização automática da velocidade	ANSR	2º Semestre 2010	
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 8 – Programa de fiscalização de álcool, substâncias psicotrópicas, velocidade, dispositivos segurança e distâncias de segurança</b>				
<b>DESCRIÇÃO –</b> 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.
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	2º 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 semafórica	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 <i>DRUID</i> * (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	2º 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	1º 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.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 9 – Aperfeiçoamento do regime sancionatório sobre infracções</b> <b>DESCRIÇÃO –</b> 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.
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
28	9.2.1 Divulgação do novo regime	ANSR	Dependente de alteração do C. E	n.a.
	9.2.2 Informação ao condutor			
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 10</b> – Controlo automático de condutores e veículos com base na interligação de sistemas de informação				
<b>DESCRIÇÃO</b> – 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.
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	1º 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.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 11 – Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano</b>				
<b>DESCRIÇÃO –</b> 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.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
32	11.1 Levantamento de documentos técnicos e legais de outros países relativos à circulação de peões e ciclistas	ANSR	2º 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	1º 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	100.000€
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.



	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.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 12</b> – Fiscalização do estacionamento em meio urbano e do comportamento dos peões				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se aumentar a segurança em meio urbano através da intensificação da fiscalização do estacionamento e do comportamento dos peões.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
38	12.1.1 Estudo dos regimes sancionatórios aplicáveis aos peões e condutores em países de referência	ANSR	1º Semestre 2010	n.a.
	12.1.2 Estudo das condições necessárias para uma fiscalização eficaz do comportamento dos peões	ANSR/GNR/PSP	2º 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	2º semestre 2009-2010	n.a.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 13</b> – Programa integrado de melhoria de assistência às vítimas				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se otimizar o encaminhamento das vítimas e melhorar a rapidez de assistência e qualidade dos serviços prestados				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
40	13.1 Definição de competências e estratégias de actuação de forças no terreno	ANPC	1º Semestre 2009	n.a.
41	13.2 Alteração do conteúdo funcional do operador 112	GNR/PSP/INEM	1º Trimestre 2009	n.a.
42	13.3 Referenciação hospitalar e utilização de equipas e unidades de trauma	MS	2009-2011	n.a.



<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 14 – Realização de Auditorias de Segurança Rodoviária e Programas de Inspeção de Segurança Rodoviária</b>				
<b>DESCRIÇÃO</b> – 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 (inspecções correntes, periódicas e especiais).				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
43	14.1 Promoção da aprovação do diploma legal sobre Auditorias de Segurança Rodoviária	InIR	Ano 2009	n.a.
44	14.2 Publicação do Manual de Auditorias de Segurança Rodoviária actualizado	InIR	2º Semestre 2009	15.000€
45	14.3.1 Elaboração do Manual de Inspeção de Segurança Rodoviária	InIR	1º Trimestre 2010	50.000€
	14.3.2 Regulamentação da execução de Inspeções de Segurança Rodoviária pelas entidades gestoras das estradas	InIR	1º Semestre 2010	5.000€
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 15 – Gestão de trechos de elevada concentração de acidentes</b>				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se reduzir o número de trechos de elevada concentração de acidentes				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
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.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 16 – Defesa e protecção da estrada e da zona envolvente</b>				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se actualizar o regime de defesa e protecção da estrada e da zona envolvente				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
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	InIR	4º Trimestre 2009-Ano 2010	40.000€



	rede rodoviária nacional			
49	16.3 Instrução Técnica sobre demarcação de fronteira rural / urbano	InIR	Ano 2009	30.000€
50	16.4 Reordenamento de acessos	InIR	Ano 2009	30.000€
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 17</b> – Tratamento da área adjacente à faixa de rodagem (AAFR)				
<b>DESCRIÇÃO</b> – 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.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
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€
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 18</b> – Estrada auto-explicativa: adequação da via à sua hierarquia e função				
<b>DESCRIÇÃO</b> – 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.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
53	18.1 Revisão da Norma de Traçado aplicável às estradas da Rede Rodoviária Nacional	InIR	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 - 1º Trimestre 2010	110.000€
55	18.3 Elaboração de Recomendações sobre Sinalização de Ultrapassagem em estradas de faixa de rodagem única	InIR	1º 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+ Requalificação de Estradas Existentes – Recomendações de aplicação	InIR	Ano 2010	40.000€
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 19</b> – Indicadores de risco relativos à estrada				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se desenvolver indicadores de risco em relação às estradas				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
58	19.1 Cálculo do Indicador de Segurança da Rede	ANSR	3º Trimestre 2009	34.000€
59	19.2 Cálculo do Indicador de Risco de Projecto para estradas IP e IC	ANSR	Ano 2010	75.000€ *
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 20</b> – Incremento da utilização das novas tecnologias para a gestão e informação de tráfego em tempo real				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se otimizar a gestão e informação do tráfego em tempo real através de uma utilização crescente das novas tecnologias.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
60	20.1 Sistematizar a utilização da sinalização de mensagens variáveis e tratar do respectivo enquadramento legal e operacional	ANSR	1º Semestre 2009	25.000€
61	20.2 Organizar, definir procedimentos e âmbito de competência da Estrutura Centralizada de Gestão Estratégica de Tráfego	InIR	2º Semestre 2010	50.000€
62	20.3 Georeferenciar a Rede Rodoviária Nacional em termos da sua geometria, equipamentos e particularidades	InIR	4º Trimestre 2009	127.000€
63	20.4 Implementar o RDS-TMC	EP	4º 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€ *
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 21</b> – Extensão das Inspeções Periódicas Obrigatórias aos ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos				
<b>DESCRIÇÃO</b> – 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.
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			
	21.1.3 Elaboração projecto alteração DL 554/99 com introdução das inspecções 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.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 22</b> – Programa de informação técnica sobre segurança nos veículos				
<b>DESCRIÇÃO</b> – 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.
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.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 23</b> – Programa de informação estatística sobre acidentes de viação com vítimas				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se aumentar a qualidade, eficiência e eficácia do sistema de informação dos acidentes de viação com vítimas.				
ACÇÕES CHAVE		RESP.	PRAZO	ORÇ.



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	1º Semestre 2010	150.000€
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 24 – Aperfeiçoamento e aplicação do Código da Estrada</b>				
<b>DESCRIÇÃO –</b> Pretende-se incentivar os utentes da via pública a adoptar comportamentos seguros e garantir a efectiva aplicação das correspondentes sanções.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
77	24.1.1 Adaptação das alterações decorrentes do PRACE	ANSR	1º 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	1º 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	1º Semestre 2010	n.a.
80	24.4 Avaliação da aplicação do Código da Estrada	ANSR	Ano 2011	n.a.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 25</b> – Programa de comunicação da ENSR e acções subsequentes				
<b>DESCRIÇÃO</b> – 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.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
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	1º-3º Trimestre 2009	n.a.
84	25.4 Acompanhamento e análise do projecto CAST*	ANSR	1º Semestre 2009	n.a.
85	25.5 Realização de campanhas de segurança rodoviária	ANSR	Ano 2009	n.a.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 26</b> – Estudos de impacto sobre segurança (EIS)				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se elaborar recomendações tendo em vista a avaliação de impacto sobre a segurança de intervenções na Infra-estrutura Rodoviária Nacional				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
86	26.1 Elaboração de Recomendações para Avaliação de Impacte sobre a Segurança de intervenções na Infraestrutura Rodoviária Nacional	InIR	2009-2012	75.000€
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 27</b> – Análise de risco em túneis rodoviários				
<b>DESCRIÇÃO</b> – Pretende-se dispor de uma metodologia de avaliação de risco em túneis rodoviários				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>



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€ *
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 28 –</b> Melhoria do parque automóvel				
<b>DESCRIÇÃO –</b> Pretende-se incrementar a segurança dos veículos em circulação				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
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.
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 29 –</b> Indicadores de risco, desempenho de segurança rodoviária e comportamento dos utentes				
<b>DESCRIÇÃO –</b> Pretende-se desenvolver novos métodos de estudo, através da utilização de indicadores, tendo em vista aprofundar o conhecimento existente no domínio da segurança rodoviária.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
90	29.1.1 Definição de indicadores de Risco, Desempenho de Segurança Rodoviária e Comportamento dos Utentes	ANSR	Ano 2009	n.a.
	29.1.2 Implementação de indicadores para monitorização da ENSR	ANSR	Ano 2009	250.000€
<b>OBJECTIVO OPERACIONAL 30 –</b> Estudo do custo económico e social dos acidentes				
<b>DESCRIÇÃO –</b> 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.				
<b>ACÇÕES CHAVE</b>		<b>RESP.</b>	<b>PRAZO</b>	<b>ORÇ.</b>
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			



## Apêndice A – Guião da entrevista

### Guião da entrevista

#### INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

#### IESM

#### ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

**Tema:** “*A segurança rodoviária e a fiscalização do trânsito como áreas nucleares estratégicas de intervenção da Guarda Nacional Republicana*”

Exmo. Senhor,

No âmbito do Curso de Estado-Maior Conjunto 2014-2015, a decorrer no Instituto de Estudos Superiores Militares, encontro-me a desenvolver um trabalho de investigação individual subordinado ao tema “*A segurança rodoviária e a fiscalização do trânsito como áreas nucleares estratégicas de intervenção da Guarda Nacional Republicana*”.

O principal objetivo deste trabalho é analisar a ação da GNR no campo da segurança rodoviária e verificar se a mesma tem contribuído para o cumprimento dos objetivos da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária.

No intuito de obter informações credíveis e opiniões avalizadas sobre a temática, consideramos fundamental auscultar as entidades com conhecimentos de facto sobre o tema em apreço. Solicito a melhor colaboração de V. Exa nas respostas às perguntas enunciadas, apelando à capacidade de síntese e de concisão.

Tendo em conta a escassez de literatura existente sobre a temática, a colaboração de V. Exa reveste-se de enorme importância, pelo que agradecemos antecipadamente os doutos contributos, solicitando a resposta, via correio eletrónico, até 15 de março de 2015.

Antecipadamente grato pela disponibilidade

Cordiais cumprimentos

Lisboa, 9 de fevereiro de 2015

António Rodrigues Gomes

Major de Inf<sup>a</sup> da GNR

Email: [gomes.ar@gnr.pt](mailto:gomes.ar@gnr.pt)

Tlm: 924375866



## Guião da entrevista

### INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

#### IESM

#### ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

#### I – IDENTIFICAÇÃO

<b>Nome:</b>	<b>Função</b>
<b>Instituição:</b>	
<b>Data:</b>	
<b>Anonimato</b>	<input type="checkbox"/>

#### II – PERGUNTAS

1. A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) assenta em objetivos específicos. Contempla como objetivo qualitativo, colocar Portugal entre os 10 países da União Europeia com mais baixa sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes.

**Na sua opinião, em que medida a intervenção da GNR tem contribuído e poderá contribuir no futuro para o cumprimento dos objetivos estabelecidos na ENSR?**

2. Ainda no âmbito da ENSR, e de acordo com a sua opinião, **de que forma poderá a GNR melhorar os seus contributos para o cumprimento dos objetivos operacionais preconizados naquela estratégia?**

3. Considerando a temática da fiscalização rodoviária, esta é uma das formas de prosseguir a melhoria da sinistralidade e segurança rodoviárias.

**Concorda com esta afirmação? Se sim, em que medida a estratégia de fiscalização rodoviária da GNR tem contribuído para essa melhoria?**

**Se não concorda com aquela afirmação, diga sucintamente porquê?**



4. A GNR tem à disposição meios humanos e materiais afetos essencialmente à fiscalização rodoviária.

**Considera que esses meios são os adequados para prosseguir a melhoria da sinistralidade e segurança rodoviárias? Se sim, justifique. Se não, diga em que medida a GNR poderia potenciar mais e melhor segurança rodoviária através dos recursos humanos e materiais.**

5. Recentemente, a GNR divulgou a sua Estratégia 2020.

**Entende que esta estratégia responde cabalmente aos desafios que se colocam à GNR no âmbito da segurança rodoviária? Se sim, em que medida? Se não, qual deverá ser a estratégia de intervenção da GNR mais adequada naquele âmbito?**

Obrigado pela sua colaboração

António Rodrigues Gomes

Maj Inf<sup>ra</sup>/GNR