

# PLANO ESTRATÉGICO DE PROMOÇÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

*Data de aceite: 01/12/2023*

### **Marta Maria Gonçalves Rosa**

Instituto Politécnico de Santarém, Escola  
Superior de Saúde de Santarém  
CIEQV – Centro de Investigação em  
Qualidade de Vida; eUMISic – Unidade de  
monitorização de Indicadores de Saúde  
[https://www.cienciavitaet.pt/0117-CC79-  
BACC](https://www.cienciavitaet.pt/0117-CC79-BACC)

### **Beatriz Simões Lopes**

Estudante de MSD, RN  
Hospital Distrital de Santarém  
[https://www.linkedin.com/in/beatriz-lopes-  
4aab54216/](https://www.linkedin.com/in/beatriz-lopes-4aab54216/)

### **Lúgia Eduarda Pereira Monterroso**

Instituto Politécnico de Santarém, Escola  
Superior de Saúde de Santarém  
ISAVE – Instituto Superior de Saúde  
CICS – Centro Interdisciplinar em  
Ciências da Saúde  
[https://www.cienciavitaet.pt/5D19-62C4-  
25AE](https://www.cienciavitaet.pt/5D19-62C4-25AE)

**RESUMO:** A segurança rodoviária é um problema do âmbito da saúde comunitária e da saúde pública. A autoridade nacional para a segurança rodoviária (ANSR), ao longo das últimas décadas, em conjunto com diversos organismos governamentais

e não governamentais da comunidade tem desenvolvido campanhas elucidativas e educativas visando aumentar a literacia da população portuguesa para esta problemática. A morte ou incapacidade física com um grau de dependência elevado tem um impacto familiar, económico e social que altera significativamente os padrões de qualidade da população em geral. Face aos dados apresentados pela (Autoridade Nacional Segurança Rodoviária, 2023), que divulgou no seu relatório do primeiro semestre entre janeiro e junho deste ano civil, suscitou-nos a curiosidade de investigar sobre este assunto e tentar perceber por que razão a divulgação destes relatórios e as ações desenvolvidas na comunidade não tem impacto positivo mais evidente, reduzindo significativamente o número de acidentes rodoviários por ano. Assim sendo, desenvolvemos um estudo exploratório recorrendo à revisão de literatura, nas diversas fontes informáticas e acervos físicos disponíveis, apoiados em dados epidemiológicos e bioestatísticos a nível nacional (Portugal), particularizando o Distrito de Santarém, por conveniência dos investigadores. Ao longo da pesquisa foram surgindo achados relevantes para o estudo que relacionam o nosso país com os

restantes da comunidade europeia. Assim, pretendemos alertar e sensibilizar a comunidade académica e prestadora de cuidados para a necessidade de dar resposta aos determinantes de saúde relevantes para o fenómeno, incrementando a implementação de intervenções de enfermagem sustentadas em estratégias nacionais e regionais, de modo a sensibilizar nomeadamente a população mais jovem, expetando que futuramente o número de mortos e feridos graves por acidente rodoviários diminuía significativamente.

**PALAVRAS-CHAVE:** Segurança no trânsito; Mortalidade; Determinantes sociais de saúde; Promoção da saúde; Comportamento social.

## STRATEGIC PLAN TO PROMOTE ROAD SAFETY

**ABSTRAT:** Road safety is a problem within the scope of community health and public health. The national authority for road safety (ANSR), over the last few decades, together with various governmental and non-governmental bodies in the community, has developed informative and educational campaigns that aim to increase the literacy of the Portuguese population regarding this problem. Death or physical disability with a high degree of dependence has a family, economic and social impact that significantly alters the quality standards of the general population. Given the data presented by (Autoridade Nacional Segurança Rodoviária, 2023), which it released in its report for the first semester between January and June of this calendar year, we were curious to investigate this subject and try to understand why the publication of these reports and the actions developed in the community it does not have a more evident positive impact, significantly reducing the number of road accidents per year. Therefore, we developed an exploratory study using a literature review, in the various computer sources and financial collections available, supported by epidemiological and biostatistical data at national level (Portugal), particularly the District of Santarém, for the convenience of researchers. Throughout the research, relevant discoveries emerged for the study that relate our country to the rest of the European community. Thus, we will alert and sensitize the academic community and provide care for the need to respond to health determinants relevant to the phenomenon, increasing the implementation of nursing interventions based on national and regional strategies, in order to especially raise awareness among the younger population, hoping that in the future the number of deaths and serious injuries from road accidents will decrease significantly.

**KEYWORDS:** Traffic Safety; Mortality; Social determinants of health; Health promotion; Social behavior.

## INTRODUÇÃO

A segurança dos cidadãos, especificamente a segurança rodoviária, é uma das principais preocupações de qualquer Estado, destacando-se a União Europeia como a região do Mundo com melhores níveis de segurança rodoviária, todavia esses níveis diferem nos diferentes países (Leal, 2016). De acordo com a Organização Mundial de Saúde, os acidentes rodoviários são uma das principais causas de mortalidade no mundo (Organização Mundial de Saúde, 2021). Contudo, a sinistralidade e a mortalidade rodoviária são eventos evitáveis suscetíveis de intervenção. Ao longo dos anos, tem havido resultados

positivos em alguns países do mundo, resultado de estratégias de intervenção nacionais e internacionais dirigidas para diferentes dimensões do problema.

Os dados apresentados pela Comissão Europeia sobre as vítimas de acidentes rodoviários em 2021 no espaço europeu revelam 19800 mortes, mais 1000 mortes e menos 3000 feridos comparativamente ao ano anterior (Organização Mundial de Saúde, 2021). Neste período salienta-se a pandemia instalada mundialmente como restritiva em termos de deslocação e modificadora de alguns hábitos e comportamentos que se traduziram num bónus para a segurança rodoviária (Leal, 2016) Contudo, os dados apresentados são dados estatísticos distantes da fasquia fixada pela mesma entidade no Programa de Segurança Rodoviária 2011-2020 (xxxx), que definiu como objetivo global a diminuição gradual do número de vítimas mortais para 15750. Perante tais dados, a sinistralidade rodoviária continua a revelar-se um problema de segurança e saúde pública mundial. É assim fundamental o desenvolvimento de conhecimentos e competências, na área da Enfermagem de Saúde Comunitária na Área da Saúde Pública que permitam agir ativamente, enquanto membros de uma equipa multidisciplinar, na resolução de problemas epidemiológicos ambientais e comunitários. Temos como objetivo neste capítulo, analisar o fenómeno de acidentes de viação com vítimas, especificamente num distrito português - Santarém no ano de 2021, com recurso a artigos científicos e documentos oficiais, reportando e interpretando resultados bioestatísticos relevantes na conceção e avaliação de estratégias, programas ou projetos implementados. Importa aqui destacar a metodologia utilizada através da abordagem da tríade de um estudo epidemiológico (xxxxx), referente aos caracteres epidemiológicos “Pessoas-Tempo-Lugar”, efetivando-se assim a caracterização sociodemográfica, a variação no tempo e a caracterização geo demográfica respetivamente, restringindo a análise aos dados do ano de 2021, dado serem os dados disponíveis, mais recentes à data da redação deste capítulo.

Apresentamos a problemática em estudo e o enquadramento da sua evolução, com mobilização de diversas fontes bibliográficas, apresentados os dados epidemiológicos/ bioestatísticos em Portugal e no Distrito de Santarém no ano de 2021 e a análise dos mesmos. Faremos ainda a relação com os determinantes de saúde relevantes para o fenómeno, assim como estratégias internacionais, nacionais e regionais implementadas neste âmbito. Finalizamos com uma, reflexão desenvolvendo algumas projeções sobre o futuro.

## **ACIDENTES DE VIAÇÃO: EVOLUÇÃO DO FENÓMENO**

Apresentamos as definições de alguns conceitos, nomeadamente “acidente de viação”, “ferido em acidente” e “mortes causadas por acidentes de viação”. O primeiro é definido como “Acontecimento fortuito, súbito e anormal ocorrido na via pública em consequência da circulação rodoviária, de que resultem vítimas ou danos materiais, quer

o veículo se encontre ou não em movimento (inclusivamente à entrada ou saída para o veículo e ou no decurso da sua reparação ou desenganagem)” (Instituto Nacional de Estatística, 2022). O segundo é “toda a pessoa que, em consequência de um acidente de viação, sofreu ferimentos (graves ou ligeiros) e que não seja considerado “morto” (Instituto Nacional de Estatística, 2022). Aqui importa fazer a distinção entre ferido grave e ferido ligeiro. “É considerado ferido grave toda a pessoa que, em consequência do acidente, tenha sofrido lesões que levem à sua hospitalização. É considerado ferido ligeiro “toda a pessoa que, em consequência do acidente, apenas tenha sofrido ferimentos secundários que não impliquem a sua hospitalização”; por fim, o terceiro conceito refere-se “a toda a pessoa cuja morte ocorra no local do acidente como consequência deste, ou a caminho do hospital” (Autoridade Nacional Segurança Rodoviária, 2023). Abordar a temática de acidentes de viação, obriga-nos a recorrer à contextualização e evolução da área da sinistralidade no mundo. A sinistralidade é uma propriedade emergente do sistema rodoviário relativamente recente, tendo sido registada a primeira morte humana decorrente de um acidente de viação em 1896 (Leal, 2016), contabilizando o fenómeno da sinistralidade rodoviária 127 anos da história da humanidade. Esta mantém-se uma fragilidade atual em todos os países do mundo, revelando-se nas últimas décadas um problema de saúde pública de elevada magnitude, com enormes consequências tanto a nível social como económico (Carvalho, 2019). Segundo o relatório de sinistralidade da ANSR, um acidente rodoviário corresponde a uma “ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais” (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2021). Tem-se verificado uma redução significativa do número de vítimas resultantes de acidentes rodoviários, contudo continuam a morrer pessoas e a ficarem feridas em consequência de acidentes nas estradas diariamente. “A mortalidade rodoviária apesar de ser ainda uma das principais causas de morte em Portugal, é evitável e como tal suscetível de intervenção, nomeadamente por via do combate aos comportamentos de risco.” (Barros, 2022).

Nos acidentes rodoviários estão implicados, normalmente, veículos a motor. No entanto, segundo (Carvalho, 2019), esta fragilidade pode atingir todos os utentes do sistema rodoviários, sejam eles condutores, passageiros ou peões, independentemente do seu sexo, idade ou condição social, que se desloquem a pé, de bicicleta, de trotinete ou em veículos motorizados. De um modo geral para haver um acidente rodoviário têm de estar envolvidos, direta ou indiretamente, pelo menos uma pessoa e um veículo.

Os acidentes rodoviários, inseridos no leque de acidentes de viação, “são o resultado de falhas e erros que ocorrem no sistema rodoviário”, sendo este composto por quatro fatores heterogéneos interrelacionados – o fator via, o fator humano, o fator veículo e o fator ambiente (Leal, 2016). De acordo com o mesmo estudo o fator humano é considerado o responsável pela maioria dos acidentes de viação estudados, especificamente as falhas de perceção, a falta de atenção e distração interna, o que se refere principalmente à

capacidade do fator humano perceber, interpretar e responder aos estímulos recebidos do sistema rodoviário.

Relativamente às causas dos acidentes rodoviários, sabe-se que estas são muitas e variadas e diretamente relacionadas com os fatores apresentados anteriormente. No fator via, estão incluídas a qualidade das infraestruturas, as deficiências de traçado e de sinalização das vias; no fator humano, o excesso de velocidade e a velocidade excessiva, a condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas, o desrespeito pelas regras de trânsito, o uso de telemóveis e outros aparelhos; no fator veículo, as avarias, a antiguidade dos veículos, deficiências dos sistemas de travagem e de controlo de estabilidade; e no fator ambiente, características meteorológicas (vento, chuva, humidade, neve).

Associados aos acidentes rodoviários estão graves problemas sociais e económicos (Silva, Bravo, & Gonçalves, 2021) tanto a nível individual, como coletivo, regional e nacional, como por exemplo danos materiais, perda de trabalho profissional, escolar e familiar, despesas médicas, tanto de emergência como assistência, e eventualmente investigação policial e judicial, entre outros.

Para o alcance de metas relacionadas com a redução de vítimas resultantes de acidentes de viação, diversos países têm implementado medidas de segurança rodoviária (Shinar, 2007), com resultados ambiciosos. A redução da sinistralidade grave nas estradas, conseguida nos últimos anos nos países mais desenvolvidos, tanto em termos de números como impacto, prova que é possível diminuir os efeitos dos acidentes rodoviários e prevenir a sua ocorrência. Algumas dessas medidas são os sistemas de proteção passiva dos veículos, o uso do cinto de segurança, a melhoria das infraestruturas rodoviárias, as medidas de acalmia do trânsito, as iniciativas legislativas em matéria de sancionamento das infrações e a fiscalização policial. Contudo, também se torna necessário intervir na componente humana, especificamente na educação rodoviária e cívica e mudanças de comportamentos inseguros, pois só assim se poderá diminuir drasticamente a sinistralidade.

## **ACIDENTES DE VIAÇÃO COM VÍTIMAS EM PORTUGAL - DADOS EPIDEMIOLÓGICOS EM 2021**

Segundo a Infraestruturas de Portugal (2021), “Portugal tem vindo a fazer muitos progressos ao nível da redução da sinistralidade rodoviária, registando em 2021 um número apenas 18% acima da média União Europeia 27”. Em Portugal, cabe à ANSR a recolha e análise de dados estatísticos de sinistralidade. Em agosto de 2022, apresentaram o Relatório Anual de 2021, com os valores globais nacionais e uma análise detalhada dos acidentes ocorridos. Trata-se de uma ferramenta fundamental para a monitorização e combate deste problema de saúde pública para todas as entidades com responsabilidades rodoviárias e para o todos os cidadãos que utilizam este sistema e no qual tem um papel

ativo através do seu comportamento (Autoridade Nacional Segurança Rodoviária, 2022). Torna-se importante ressaltar que 2021 foi um ano progressivo de levantamento de medidas de confinamento e restrições. Perante isso, a sinistralidade rodoviária evidencia uma evolução que reflete níveis de mobilidade superiores de peões e veículos e aumento de exposição ao risco de acidente. Na tabela abaixo são apresentados os dados referentes ao número de acidentes com vítimas, vítimas mortais, feridos graves e feridos ligeiros em Portugal em 2021 (Autoridade Nacional Segurança Rodoviária, 2022).

ANO 2021	NAC	VM	FG	FL
Portugal	30.691	401	2.297	35.877
Açores	600	3	107	682
Madeira	874	8	84	978
Continente	29.217	390	2.106	34.217

Tabela 1 - Número de acidentes com vítimas (NAC), vítimas mortais (VM), feridos graves (FG) e feridos ligeiros (FL) em Portugal no ano 2021.

De um modo geral, em Portugal, no ano de 2021 registaram-se 30.691 acidentes com vítimas, dos quais resultaram 401 vítimas mortais, 2.297 feridos graves e 35.877 feridos ligeiros. Comparativamente com 2020, no Continente observou-se um igual número de vítimas mortais e um aumento do número de feridos: mais 277 feridos graves (+15,1%) e mais 3.511 feridos ligeiros (+11,4%) (ANSR, 2022). Os acidentes com vítimas aumentaram 10,2% (+2.716). Comparando os valores do Continente em 2021 com a média dos anteriores 5 anos (2016 a 2020), verificaram-se reduções de 10,5% nos acidentes, 16,2% nas vítimas mortais, 0,4% nos feridos graves e 12,8% nos feridos ligeiros.

A colisão foi a natureza de acidente mais frequente, registando 15.461 acidentes com vítimas (52,9%) dos quais 158 foram vítimas mortais e 928 feridos graves. O despiste foi a segunda natureza de acidente mais frequente, registando 10.025 acidentes (34,3%) dos quais resultou o maior número de vítimas mortais, 185, correspondendo a 47,4%.

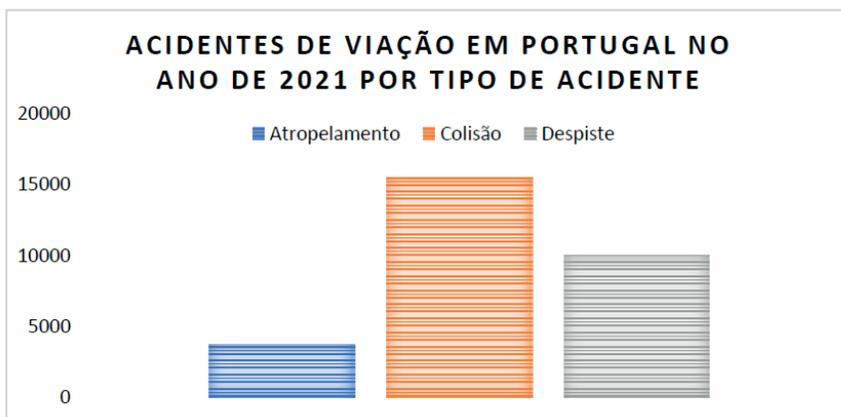


Figura 1 – Número de acidentes de viação em Portugal no ano 2021 por tipologia

Quanto ao tipo de via, foram registados nos arruamentos o maior número de acidentes com vítimas, respetivamente 18.423 (63,1% do total) dos quais resultaram 124 vítimas mortais (31,8%), o maior número de feridos graves (940) e feridos ligeiros (20.893). Nas estradas nacionais, com 18,8% dos acidentes (5.484), ocorreram 137 mortes, o maior número de vítimas mortais, 615 feridos graves e 6.774 feridos ligeiros, representando aumentos face a 2020, respetivamente, de 1,5%, 11,8% e 9,5%. Considerando os principais tipos de via, é de salientar o maior índice de gravidade verificado nos Itinerários Complementares (3,13 mortes por 100 acidentes com vítimas) seguido pelas estradas municipais (2,66) e pelos Itinerários Principais (2,53). Relativamente a 2020, salientam-se as reduções de 38,4% nas autoestradas e de 42,3% nas estradas regionais. Por outro lado, registaram-se agravamentos significativos de 24,4% e 13,5% nas Estradas Municipais e Itinerários Complementares. No que respeito à categoria de utente, considerando as vítimas mortais, 72,6% do total eram condutores (283), 14,4% (56) passageiros e 13,1% (51) peões. Em termos de variação anual, verificaram-se menos 10 vítimas mortais com perfil de peão, menos uma nos passageiros, e mais 11 vítimas mortais nos condutores (Autoridade Nacional Segurança Rodoviária, 2022).

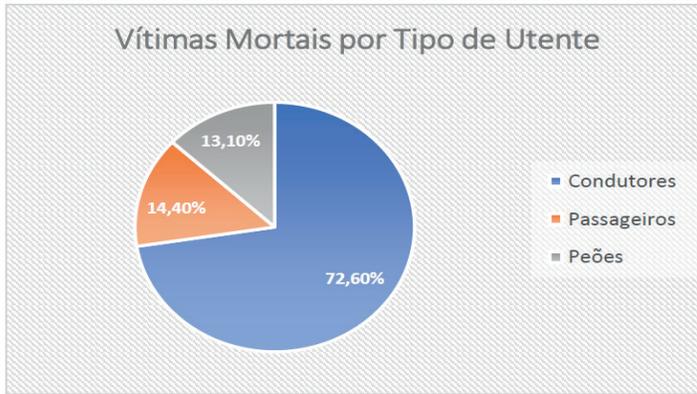


Figura 2 – Percentagem de vítimas mortais em acidentes de viação por tipo de utente

Em relação à categoria de veículo interveniente nos acidentes, 34.426 foram veículos ligeiros, o que corresponde a 72,0% do total e a um aumento de 12,8% relativamente a 2020. É ainda de referir 2.756 velocípedes intervenientes em acidentes (5,8% dos acidentes), o que representa uma subida de 20,4% face a 2020 (2.289). Os ciclomotores/motociclos intervieram em 8.529 acidentes (17,8% do total).

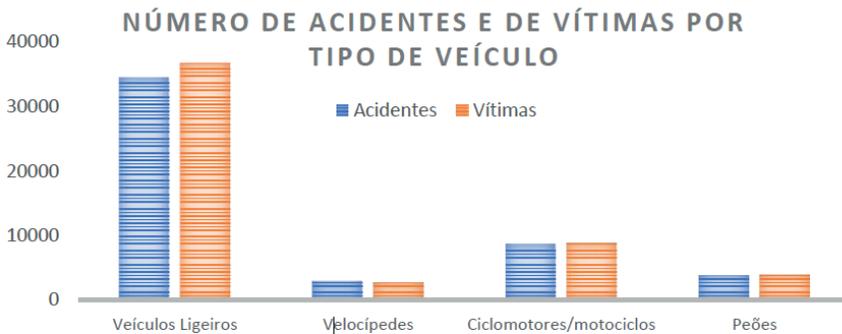


Figura 3 – Número acidentes e vítimas por tipo de veículo em Portugal no ano 2021

Considerando o número total de vítimas por categoria de veículo, em 2021, verificou-se que das 36.713 vítimas, 55,4% (20.333) deslocava-se num veículo ligeiro, enquanto 23,9% (8.792) circulava em ciclomotores ou motociclos e 7,3% (2.672) correspondia a utentes de velocípedes. Em Portugal continental foram registados 3731 atropelamentos em 2021, envolvendo 3.939 peões (10,7% do total de vítimas), totalizando uma média aproximada de 1,06 pessoas por episódio de atropelamento, dos quais resultaram 51 mortos (Autoridade Nacional Segurança Rodoviária, 2022). Dos dados publicados, é possível verificar uma tendência decrescente para estes números ao longo dos anos.

## DADOS EPIDEMIOLÓGICOS NO DISTRITO DE SANTARÉM EM 2021

O distrito de Santarém, pertencente à região de Lisboa e Vale do Tejo, tem uma área de 6.747 km<sup>2</sup> que abrange 21 municípios, sendo o 3º maior distrito de Portugal, e uma população residente de 425.431 habitantes (Instituto Nacional de Estatística, 2022).

No distrito de Santarém foram registados 1043 acidentes de viação com vítimas, mais 6,2% comparativamente ao ano de 2020 (ANRS, 2022). Desses acidentes foram contabilizadas 24 vítimas mortais, menos 10 do que em 2020, 152 feridos graves e 1184 feridos ligeiros, mais 11,8% e 3,3%, respetivamente, em relação ao ano de 2020. Em termos relativos, foi o distrito em que se registou o maior número de feridos graves (50 feridos graves por 100.000 habitantes), de referir uma maior predominância dos acidentes e mortes nos meses de agosto setembro e outubro, num horário compreendido entre as 18 e as 21 horas (Autoridade Nacional Segurança Rodoviária, 2022).

## DETERMINANTES DE SAÚDE RELEVANTES PARA A PROBLEMÁTICA

O estudo epidemiológico da problemática de acidentes de viação com vítimas, enquanto problema de saúde, engloba, para além do estudo da ocorrência e distribuição de acontecimentos, problemas e estados de saúde da população, o estudo dos determinantes de saúde associados para o planeamento de intervenções aos diferentes níveis de prevenção, direcionadas a focos específicos com o objetivo promotor de saúde através de ações individuais, coletivas e/ou sociais.

De acordo com a DGS, os determinantes de saúde são “fatores que contribuem para o estado atual da saúde de uma pessoa ou população, pelo aumento ou redução da probabilidade de ocorrência de doença ou de morte prematura e evitável” (Direção Geral da Saúde, 2022). Posto isto, irei adotar a classificação dos determinantes de saúde adotada no Plano Nacional de Saúde 2021-2030 (especificamente: ambientais; biológicos; comportamentais ou estilos de vida; demográficos e sociais; económicos; e relacionados com o sistema de saúde e a prestação de cuidados de saúde) para apresentação dos fatores determinantes, de risco e de proteção referentes aos acidentes de viação com vítimas.

Iniciando pelos determinantes de saúde ambientais, é possível reconhecer a influencia de fatores bióticos, como por exemplo vias com a presença de animais, e fatores abióticos, relacionados com alterações climáticas, como por exemplo temperaturas adversas/extremas, e fenómenos meteorológicos, como cheias e inundações, fortes ventos, chuva, sol, que podem interferir com a condução em termos de estabilidade do veículo, visibilidade das estradas, entre outros. A falência de sistema de tráfego rodoviário e a existência de infraestruturas rodoviárias débeis, desenho e estado das estradas, as condições meteorológicas, as regras de trânsito e a performance e estado do veículo podem ainda desencadear o erro humano (Silva, Bravo, & Gonçalves, 2021). Relativamente aos

determinantes de saúde biológicos, destacam-se a idade e o sexo, especificamente o ser jovem do sexo masculino, o peso, estado imunitário e nutricional, e ainda antecedentes genéticos. Segundo Silva et al. (2021), grande parte do número de acidentes ocorridos pode ser explicado por erros intrínsecos ao condutor. Estes envolvem a componente fisiológica, como por exemplo a qualidade da visão, a percepção atempada dos obstáculos e sua movimentação que associada à idade sofre alterações.

No âmbito dos determinantes demográficos, sociais e económicos, evidencia-se a posição socioeconómica (pobreza) e resiliência do sistema económico, a exclusão e isolamento social, o suporte de apoio social, envelhecimento da população, práticas religiosas e atividades de participação e coesão social, nível de escolaridade e literacia, a profissão e emprego. A privação social, o fator económico e fatores demográficos e aqueles relacionados com o planeamento da viagem ou a escolha do modo de viajar, combinando a circulação de veículos motorizados, com utilizadores vulneráveis na estrada e insuficiente atenção para a integração da função da estrada com decisões sobre limites de velocidade, layout e desenho da estrada influenciam a ocorrência do acidente. (Silva, Bravo, & Gonçalves, 2021).

Em relação aos determinantes comportamentais ou estilos de vida temos os comportamentos de risco relacionados com a circulação na via pública, tanto dos condutores como dos passageiros ou peões. Também o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária no ano 2017, identificou como principais problemas associados à sinistralidade em Portugal fatores relacionados com os condutores como por exemplo a falta de educação cívica e a prática de comportamento inadequados como o tabagismo, alcoolismo e consumo de drogas, associados à condução ou não, a alimentação inadequada responsável por elevada carga de doenças que condicionam a condução, os padrões de produção e de consumo sustentáveis, a fadiga e “stress” e a utilização excessivo/abuso da internet ou telemóvel.

Por último, os determinantes relacionados com o sistema de saúde e a prestação e cuidados de saúde, reconhece-se a acessibilidade a cuidados de vigilância em saúde ao longo do ciclo da vida e em situação de doença aguda e urgência, acessibilidade a cuidados de saúde em áreas específicas (saúde da audição; saúde da visão; saúde mental; saúde oral; cuidados de reabilitação), a oferta e acessibilidade a medicamentos essenciais, qualidade da prestação de cuidados, a qualidade do processo de planeamento, avaliação e governação estratégica.

Destacam-se ainda, como fatores de risco influenciadores da gravidade do acidente e pós-acidente, os fatores de tolerância pessoais, a velocidade a que ocorre o acidente, a utilização de equipamentos de segurança (como cintos de segurança, sistemas de retenção para crianças, capacetes de segurança), o tipo de acidente, a condução sob efeito de álcool ou outras drogas, o atraso na deteção de acidente, a presença de incêndio resultante de colisão, a presença de materiais perigosos, presença de álcool ou drogas, a dificuldade de resgate de veículos, a inexistência de cuidados pré-hospitalares e intra-hospitalar revelam-se fatores influenciadores. (Silva, Bravo, & Gonçalves, 2021)

## ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO – REGIONAIS, NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Serão apresentadas algumas estratégias de intervenção desenvolvidas no âmbito da segurança rodoviária e prevenção de acidentes a nível regional, nacional e internacional, dirigidas para as diferentes dimensões do fenómeno, nomeadamente planos, programas e projetos. Importa salientar a implementação de medidas de carácter legislativo em diversas dimensões, nomeadamente no sentido da diminuição das velocidades praticadas, do controlo da condução sob o efeito do álcool, da obrigatoriedade da utilização de cintos de segurança e sistemas de retenção para crianças, da imposição do uso do capacete de proteção, bem como medidas que visam a correção dos comportamentos dos cidadãos. Para além disso, também se evidenciam estratégias direcionadas para a conceção e utilização segura das estradas e veículos, para a emergência médica e prestação de cuidados de saúde, bem como para o incremento e modernização da vigilância, as quais têm contribuído para uma descida de diversos indicadores da sinistralidade.

De âmbito regional destaca-se o Plano Municipal de Emergência do Concelho de Santarém publicado em 2016. O plano contempla a abordagem na prevenção de acidentes rodoviários através da localização e classificação dos mesmos por indicadores de gravidade. Foram identificados locais específicos e recorrentes de acidentes no concelho, especificamente a autoestrada número 1, a estrada nacional número 3 e a estrada nacional número 361. A probabilidade de ocorrência de acidentes rodoviários nessas zonas foi considerada elevada, dado o histórico de ocorrências, e a gravidade acentuada. O cruzamento de dados permitiu classificar o grau de risco associado aos acidentes rodoviários como risco “elevado”. Perante tais dados as medidas e estratégias de prevenção do risco planeadas foram: a elaboração de exercícios de simulação a médio prazo; a melhoria da sinalização existente a curto prazo; a introdução de medidas de acalmia de tráfego (rotundas, bandas sonoras, entre outras) a médio prazo; a elaboração e revisão do Plano Municipal de Segurança Rodoviária a médio prazo; e o desenvolvimento de ações de informação pública e sensibilização da população a curto prazo. Relativamente ao distrito de Santarém, não encontrei mais informação referente a estratégias implementadas.

A nível nacional um longo trabalho tem vindo a ser desenvolvido pela ANSR, evidenciando um processo de continua melhoria decorrente de avaliações constantes. Destacam-se o Plano Integrado de Segurança Rodoviária entre os anos de 1998 a 2000, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária entre 2003 e 2010, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, implementada entre 2008 e 2015, o Programa de Segurança Rodoviária 2011-2020, o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSR) e por último a Visão Zero 2030.

O PENSR aprofundou preocupações relacionadas com a melhoria da legislação, a aplicação e fiscalização, a promoção da segurança dos utilizadores, a melhoria das

estratégias de comunicação e estruturação em função da análise do custo/benefício, o combate da condução distraída e em condições de fadiga, a promoção de programas específicos de proteção dos peões e de combate aos atropelamentos, a promoção de acompanhamento do envelhecimento dos condutores, a avaliação de condições de segurança e promoção da melhoria da rede rodoviária nacional, responsabilizando as autarquias, e a promoção da melhoria das condições de segurança do parque automóvel. Evidencia, portanto, um delineamento com os determinantes de saúde. Ainda de âmbito nacional, mais recentemente, o quadro de política de segurança rodoviária para a década de 2021 a 2030, baseado na abordagem do Sistema Seguro visa eliminar as consequências graves dos acidentes rodoviários, tornando o sistema rodoviário mais autoexplicativo e tolerante. O Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030 - está alinhado com a segunda década de ação das Nações Unidas, com a Declaração de Estocolmo, com a política de segurança rodoviária da Comissão Europeia 2021-2030, e com o Sistema Seguro. Uma das estratégias já implementadas foi a recolha de contributos de toda a sociedade civil no combate à sinistralidade rodoviária. Numa primeira fase foram enviadas comunicações às entidades públicas e privadas com responsabilidades no sistema de transporte rodoviário (entidades gestoras de via, Câmaras Municipais, indústrias, associações e organizações do setor, academias, entre outras) a informar do desenvolvimento da nova estratégia e solicitar contributos, bem como ao Conselho Não-Executivo de Especialistas. Mais tarde criaram um microsite Visão Zero 2030 para receção e partilha de contributos, divulgação dos documentos produzidos no âmbito da nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, bem como dos dados do PENSUR 2020, dos dados de sinistralidade e da documentação nacional e internacional relativa à Segurança Rodoviária, acessíveis a toda a população, aproximando o trabalho desenvolvido de toda a sociedade. As estratégias incidem em 5 pilares: Gestão da Segurança Rodoviária, Utilizadores Mais Seguros, Infraestrutura Mais Segura, Veículos Mais Seguros e Melhor Assistência e Apoio às vítimas. Algumas das estratégias planeadas para o futuro são: intervenção em área perigosa, iluminação de estradas, instalação de barreiras de segurança, realização de auditorias e inspeções de segurança rodoviária, remoção de obstáculos à visibilidade, suavização de taludes, correção de sinais errados, criação de rotundas, entroncamentos e cruzamentos, criação de faixas e pistas cicláveis, criação de ruas pedonais, intervenções de formação, entre outras. Mais recentemente, no dia 31 de janeiro, a mesma autoridade em parceria com a GNR e PSP lançaram a Campanha de Segurança Rodoviária “Viajar sem pressa”, inserida no Plano Nacional de Fiscalização de 2023. A campanha tem como objetivo alertar os condutores para os riscos da condução em excesso de velocidade, dado ser uma das principais causas dos acidentes nas estradas e infrações registadas. A campanha integra ações de sensibilização em território continental e dos serviços das administrações regionais da Região Autónoma dos Açores e Madeira, operações de fiscalização, pela GNR e pela PSP, com especial incidência em vias e

acessos com elevado fluxo rodoviário (ANSR, 2023). Uma outra entidade, com papel ativo na segurança rodoviária é a associação privada, sem fins lucrativos, Prevenção Rodoviária Portuguesa. É uma referência a nível nacional e internacional, desenvolvendo a sua atividade maioritariamente na área do fator humano, a nível da educação, sensibilização e formação professores, jovens e técnicos ligados à construção, sinalização e conservação dos diversos tipos de vias, consultoria, auditorias e inspeções, bem como investigação para entidades públicas e privadas e sociedade em geral (Instituto de Mobilidade e dos Transportes, 2020). Os serviços subdividem-se em 5 pilares definidores: empresas, particulares, municípios, escolas e tribunais. Alguns dos serviços prestados são a prestação de serviços padronizados ou personalizados em organizações, a promoção, através de ações de formação, de competências internas, que visem a prevenção do risco, através da alteração de atitudes e comportamentos, tendo por base o conhecimento, a promoção da segurança dos cidadãos através de ações que levem à prevenção de acidentes rodoviários, atendendo às especificidades de cada município, e em parceria com técnicos das autarquias, a realização de eventos, campanhas de sensibilização, auditorias, inspeções, recomendações de intervenção ao nível de infraestruturas ou formação para os técnicos da autarquia, a promoção da formação e inovação educativa no domínio da prevenção e segurança rodoviária. A sua ação é desenvolvida através de disponibilização de materiais pedagógicos para diferentes tipos de população algo. No âmbito de serviços para tribunais, são desenvolvidas ações de formação com condutores indiciados por crimes rodoviários, designadas por “Cursos de Prevenção e Segurança Rodoviária”. “Estas intervenções visam a prevenção de reincidências através da alteração de atitudes e comportamentos, uma vez que os estudos indicam que não é por desconhecimento da legislação que os condutores cometem infrações. São focadas na autorreflexão baseadas mais em dinâmicas de grupo do que na transmissão de conhecimento, dinamizadas por psicólogos especialistas na área.

A nível internacional têm ocorrido vários progressos relacionados com a segurança no trânsito, sendo uma das grandes conquistas a inclusão da mesma na agenda global de saúde. Importa relacionar a temática com os 17 Objetivos Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, adotados por todos os Estado, dado a segurança dos ODS rodoviária ser mencionada no objetivo 3 (Saúde e Bem-estar) e mais especificamente na meta 3.6.- “Reduzir pela metade as mortes e lesões no trânsito”. Contudo, é evidente a interligação da segurança rodoviária com outros ODS.

Na Suécia e na Holanda já nos anos 80 e 90 iniciou-se a abordagem do Sistema Seguro através dos programas ‘Vision Zero’ e ‘Sustainable Safety’, respetivamente, tendo posteriormente outros países seguido esta abordagem. A abordagem pioneira da Suécia ‘Visão Zero’ para a segurança no trânsito, lançada em 1997, visa garantir que os sistemas de transporte deem primazia à segurança, com objetivo de evitar mortes e feridos, colocando a responsabilidade pela segurança no sistema de transporte e não nos usuários individuais das vias. Por sua própria natureza, um sistema seguro pautado pela visão de

zero fatalidades prioriza os mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas, pois sistemas de transporte construídos para proteger os mais vulneráveis, acabam por beneficiar todos.

Em setembro de 2020, a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) adotou a resolução “Improving global road safety”, proclamando a Década de Ação para Segurança no Trânsito 2021-2030, com a ambiciosa meta de prevenir no mínimo 50% das mortes no trânsito e feridos até 2030. A OMS e as comissões regionais da ONU, em cooperação com outros parceiros da Colaboração de Segurança Rodoviária da ONU, desenvolveram um Plano Global para a Década de Ação, que foi lançado em outubro de 2021. A abordagem do Sistema Seguro é uma componente chave da resolução dessa resolução, derivada da Declaração de Estocolmo, e é um pilar dos esforços europeus para melhorar a segurança rodoviária. O Plano Global enfatiza a promoção da caminhada, ciclismo e uso de transportes públicos modo meios de transporte preferenciais e apresenta as medidas práticas baseadas em evidência que todos os países e comunidades devem adotar. Reconhecida a importância do problema e a necessidade breve de atuação, vários governos declaram-na por unanimidade. Ainda sobre a Visão Zero, a proposta da União Europeia (UE) abrange indicadores de desempenho relacionados com a segurança rodoviária, definindo como desafios a enfrentar as infraestruturas, os veículos, o uso seguro da estrada, incluindo excesso de velocidade, álcool, distração e uso de equipamentos de proteção e o atendimento pós-colisão rápido e eficaz. Neste seguimento, surge a Carta Europeia de Segurança Rodoviária, liderada pela Comissão Europeia, como a maior plataforma da sociedade civil em matéria de segurança rodoviária. Esta integra uma comunidade formada por entidades públicas e privadas, empresas, associações, autoridades locais, instituições de pesquisa, universidades e escolas, que se comprometeram com a mesma a realizarem ações e iniciativas de segurança rodoviária dirigidas aos seus associados, funcionários e restante sociedade civil e a partilharem conhecimentos A Prevenção Rodoviária Portuguesa é a representante nacional da Carta Europeia de Segurança Rodoviária. Relativamente a estratégias implementadas a nível internacional, temos o exemplo das desenvolvidas pela Comissão Europeia, decorrentes da meta definida a longo prazo, pela mesma comissão, para se aproximar de zero fatalidades até 2050. As estratégias desenvolvidas colocam o utilizador das estradas no centro das atividades, com o objetivo de prevenir mortes e feridos construindo níveis de proteção relativamente aos veículos, utilização da estrada e cuidados pós-colisão. Um dos projetos desenvolvidos é o projeto BASELINE 2020, que se baseia na avaliação de desempenho com uma hierarquia de metas e no acompanhamento de medidas para atingir essas mesmas metas. Assenta na definição de um conjunto indicadores-chave de desempenho de segurança rodoviária nos Estados-Membros da UE. O excesso de velocidade, o uso de cintos de segurança e sistemas de retenção para crianças, o uso de capacetes de proteção por ciclistas e veículos de duas rodas motorizados, a condução sob a influência de álcool, distração por telemóvel, a segurança dos veículos, infraestrutura, socorro e emergência são as áreas dos indicadores-chave.

Cada país dos vários Estados-membros da EU têm a responsabilidade de recolherem e disponibilizarem indicadores nacionais, para futura comparação dos mesmos entre países e avaliação das suas políticas nacionais, o que permitirá a medição o progresso e a eficácia das iniciativas de segurança rodoviária. Portugal é um dos países que integra o projeto, através das entidades participantes Rodoviária Portuguesa, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Infraestruturas de Portugal e Instituto Nacional de Emergência Médica.

Uma outra entidade com papel importante na área da segurança rodoviária é a (United Nations Institute for Training and Reserch, 2021). Esta visa apoiar os governos no alcance das Metas Globais de Desempenho de Segurança no Trânsito e avançar em direção aos ODS, através da oferta de serviços inovadores, soluções de aprendizagem para indivíduos, organizações e instituições para melhorar a tomada de decisão global para moldar um futuro melhor. A Iniciativa de Segurança Rodoviária desenvolvida inclui três componentes: a capacitação; a conscientização pública; e as parcerias. Algumas soluções apresentadas são aprendizagem online através de “workshops” e “webinars” de aprendizagem e treino, programas de pós-graduação em área de gestão e liderança em segurança rodoviária, campanhas educativas com atividade de realidade virtual, vídeos interativos 360º, salas móveis e simuladores de condução. Para além disso a sua intervenção inclui avaliações de dados de fluxo tráfego para simulação de condições através de programas de computador.

Na Holanda, especificamente na cidade de Drachten no ano de 2002 foram removidos quase todos os semáforos e marcas de estrada em prol da segurança rodoviária, sendo objetivo a redução de acidentes e melhoria da qualidade da cidade (United Nations Institute for Training and Reserch, 2021). Foi uma experimentação paradoxal que funcionou, e apesar, de ter aumentado o volume de tráfego, reduziu o número de acidentes de 8,3 por ano entre 1994 e 2002 para uma média de apenas um por ano em 2005 (United Nations Institute for Training and Reserch, 2021). Esta medida permitiu a consciencialização da população para o princípio intrínseco nas regras de trânsito.

Também na província de Lipetsk, na Rússia, foi pilotado um projeto de campanhas públicas para prevenir mortes e lesões no trânsito por meio de uma série de medidas preventivas como respeitar os limites de velocidade e usar cintos de segurança (World Health Organization. Regional Office for Europe, 2017). Ao longo de dois anos e meio, foram realizadas campanhas de sensibilização, tendo se obtido resultados favoráveis na utilização de cinto de segurança (52% passou para 74%). A segunda etapa do projeto focou-se nos limites de velocidade, tendo o seu cumprimento aumentado de 53% para 69%. Uma efetiva colaboração intersetorial entre autoridades de setores sociais, saúde, económicos a nível nacional, regional e local foi fundamental para promover a segurança rodoviária (World Health Organization. Regional Office for Europe, 2017).

## CONCLUSÃO E REFLEXÃO SOBRE PROJEÇÕES FUTURAS

De um modo geral, a avaliação das necessidades de saúde da população, a vigilância epidemiológica dos determinantes da saúde deve incluir o tratamento dos dados e da identificação das assimetrias loco-regionais, mobilizando parceiros para esse fim (Amendoeira, J. (org.), 2022). No âmbito dos acidentes de viação com vítimas, a obtenção de ganhos em saúde está diretamente relacionada com a adoção de comportamentos seguros, racionais e conscientes, considerando os determinantes sociais e de saúde associados, dado a forte relação da sua ocorrência com o fator humano. Posto isto, na Enfermagem Comunitária, emerge a necessidade de intervir em áreas sensíveis, como a problemática de acidentes de viação, através da educação para a saúde os cidadãos e comunidade. A sensibilização, capacitação e consciencialização pública serão princípios a adotar nesta prática.

Futuramente as políticas de saúde neste âmbito devem ter uma abrangência de todo o ciclo vital, garantido a segurança de todos os usuários da via rodoviária. Importa também o enfoque na formação em âmbito escolar, sensibilizando para o aumento da literacia dos cidadãos para responder a este desafio de saúde pública. Um investimento na área da prevenção rodoviária terá consequência ganhos económicos, sociais e em saúde. É necessária uma mudança transformadora na abordagem da segurança rodoviária, no sentido de proteger a vida humana com vista à mobilidade sustentável, e garantidamente segura. Neste sentido considero pertinente a abordagem do peão, como o mais vulnerável, mas principalmente o prioritário, evidenciando uma mudança de paradigma para o peão e não para o veículo.

Numa pesquisa futura seria pertinente aprofundar as consequências decorrentes de acidentes de viação, especificamente limitações e incapacidades para os envolvidos, pós-acidentes de viação.

## REFERÊNCIAS

Amendoeira, J. (org.). (2022). *Saúde Individual e Comunitária - A Saúde no centro da interdisciplinariedade para a promoção da qualidade de vida*. Santarém: Centro de Investigação em Qualidade de Vida; Instituto Politécnico de Santarém; Instituto Politécnico de Leiria.

American Psychological Association. (2020). *Publication Manual of the American Psychological Association (7th ed.)*. Washington, DC: <http://doi.org/10.1037/0000165-000>.

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (3 de Abril de 2021). *Visão Zero 2030*. Obtido de <http://visaozero30.pt/documentos/>.

Autoridade Nacional Segurança Rodoviária. (2022). *Relatório Dezembro 2021*. Barcarena: Administração Interna.

Autoridade Nacional Segurança Rodoviária. (2023). *Relatório Julho 2023*. Lisboa: Administração Interna.

Barros, C. (2022). O contributo da videovigilância na sinistralidade. *Dissertação Mestrado*. Instituto Superior de Ciências da Informação e Administração.

Câmara Municipal de Santarém. (2016). *Plano Nacional de Emergência do Concelho de Santarém*. Obtido de [https://www.cm-santarem.pt/images/santarem/servicos\\_municipais/Plano-Municipal-de-Emergencia-17OUT\\_2016.pdf](https://www.cm-santarem.pt/images/santarem/servicos_municipais/Plano-Municipal-de-Emergencia-17OUT_2016.pdf)

Carvalho, A. (Maio de 2019). *Prevenção Rodoviária e o Comportamento do condutor: um estudo quase-experimental. Dissertação Mestrado*. Lisboa : Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Direção Geral da Saúde. (2022). *Plano Nacional de Saúde: Saúde Sustentável para Todos*. Obtido de <https://pns.dgs.pt/pns-2021-2030/plano-nacional-de-saude/>

Infraestruturas Portugal. (2021). *Evolução da Sinistralidade na Rede Rodoviária, IP*. Obtido de <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/sinistralidade-rodoviaria>

Instituto de Mobilidade e dos Transportes. (2020). *Plano Municipal Estratégico de Segurança Rodoviária (PENSR)*. Obtido de <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Paginas/PENSE2020.aspx>

Instituto Nacional de Estatística. (2013). *Índice de gravidade (N.º) dos acidentes de viação com vítimas*. Obtido de [https://www.ine.pt/bddXplorer/htdocs/minfo.jsp?var\\_cd=0005328&lingua=PT](https://www.ine.pt/bddXplorer/htdocs/minfo.jsp?var_cd=0005328&lingua=PT)

Leal, A. (2016). *Sinistralidade Rodoviária: métodos de estudo das causas e causas conhecidas*. Obtido de <https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/AntonioPereiraLeal-30-10-2020.pdf>

Michael, P. (2022). *Decade of Action for Road Safety 2021-2030*. Obtido de Global Alliance of NGOs for Road Safety: <http://roadsafetyngos.org>

Organização Mundial de Saúde. (2021). *Plano Global - Década de Ação pela segurança no trânsito 2021-2030*. Obtido de <https://www.who.int/pt/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

Sachs, J., Lafortune, G., Kroll, C., Fuller, G., & Woelm, F. (2022). *Sustainable Development Report 2022: From Crisis to Sustainable Development the SDGs as Roadmap to 2030 and Beyond: Includes the SDG Index and Dashboards*. United Kingdom: Cambridge University Press.

Shinar, D. (2007). *Traffic Safety and Human Behavior*. Ben Gurion University of the Negev Beer Sheva, Israel: Emerald Group Publishing Limited. <http://doi.org/10.1108/9780080555874-019>.

Silva, C., Bravo, J., & Gonçalves, J. (2021). *Impacto Económico e Social da sinistralidade Rodoviária em Portugal*. Lisboa: CEGE - Centro de Estudos de Gestão do ISEG e Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

Sistema de Segurança Interna. (2022). *Relatório Anual de Segurança Interna*. Obtido de <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3D%3DBQAAAB%2BLCAAAAAAABAAzNDazMAQAhxRa3gUAAAA%3D>

United Nations Institute for Training and Reserch. (2021). *Road Safety Global Training Initiative*. Obtido de [https://unitar.org/sites/default/files/media/file/Road%20Safety%20Global%20Training%20Initiative\\_brochure.pdf](https://unitar.org/sites/default/files/media/file/Road%20Safety%20Global%20Training%20Initiative_brochure.pdf)

World Health Organization. Regional Office for Europe. (2017). *Road safety: fact sheet on Sustainable Development Goals (SDGs): health targets*. Obtido de <https://iris.who.int/handle/10665/340856>