

## Comunicado de Imprensa

---

*Lisboa, abril de 2017*

### **Jovens condutores do sexo masculino até aos 24 anos são os condutores de veículos implicados nos atropelamentos com consequências mais graves**

**PRP alerta que, dentro das localidades, Portugueses conduzem mais acima do limite legal de velocidade apesar de o considerarem menos aceitável do que a média europeia**

A sinistralidade dentro das localidades apresenta-se como um problema particularmente grave em Portugal. Ao contrário da sinistralidade fora das localidades, onde Portugal tem uma taxa de mortalidade inferior à média europeia (27 mortos/milhão de habitantes vs. 32 na UE), dentro das localidades a taxa de mortalidade nacional é cerca de 1.5 vezes superior à observada no conjunto dos países da UE (29 mortos/milhão de habitantes vs. 19 na UE).

A Prevenção Rodoviária Portuguesa analisou a sinistralidade nacional dentro das localidades, entre 2010 e 2015. Neste período, o número de vítimas mortais dentro das localidades diminuiu de forma consistente (-35% mortos/milhão de habitantes). No entanto, o número de feridos graves desceu apenas 2.2% por milhão de habitantes e o de feridos leves desceu 3.7%. No mesmo período, fora das localidades, o número de feridos graves desceu 23.1% por milhão de habitantes e o de feridos leves 23.7%

As vítimas mortais mais frequentes dentro das localidades são os peões, que representam 33% do total de mortos. Para além de representarem ainda 30% do total de feridos graves e 17% do total de feridos leves. Os adolescentes (15-19 anos) e os séniores ( $\geq 65$  anos) são os grupos etários que mais frequentemente são atropelados (833.3 e 827.8 atropelamentos com danos corporais por milhão de habitantes, respetivamente) mais do dobro que a faixa etária dos 30-34 anos (375,6 por milhão de habitantes) que é a que menos frequentemente é atropelada.

De referir que a faixa etária dos mais de 65 anos é, de longe, a que sofre as consequências mais graves (45.2 mortos por milhão de habitantes), enquanto que os mais jovens são os que menos morrem vítimas de atropelamento (3.6 por milhão de habitantes nas crianças  $\leq 14$  anos e 4.8 nos adolescentes de 15 a 19 anos).

Como seria expectável, são os automóveis ligeiros os veículos mais implicados nos atropelamentos – mais de 90% das vítimas.

Os dados da sinistralidade mostram também que os homens e os condutores mais novos são os provocam danos mais severos nos peões que atropelam. Por cada 100 atropelamentos em que o condutor é do sexo masculino, 3.2 peões acabam por morrer (1.7 no caso das condutoras). Nos condutores até 24 anos, o número de vítimas mortais por cada 100 atropelamentos é de 3.9 – o dobro do observado nos condutores com 55 ou mais anos (1.8).

A análise cruzada do sexo e idade mostra que os condutores do sexo masculino com idades até 24 anos são o grupo que mais vítimas mortais causa por cada 100 atropelamentos (4.6 vítimas mortais/100 atropelamentos).

A prática de velocidades excessivas dentro das localidades – apontada como uma das principais causas de acidentes rodoviários – parece ser uma característica dos condutores portugueses. Um estudo observacional realizado pela PRP, em Vias Urbanas Nível II (por exemplo a Av. da Boavista, no Porto e a Av. da República, em Lisboa), com velocidade permitida até 50 km/h possibilitou concluir que a velocidade média praticada foi de 56.2 Km/h. De salientar que 2 em cada 3 condutores circulavam acima do limite legal: 66.7 % circulavam em excesso de velocidade, dos quais 10.6% praticavam contraordenações graves e 0.9% muito graves.

No *European Survey of Road User's Safety Attitudes* (ESRA, 2015), consórcio europeu do qual a PRP faz parte, quando questionados sobre o quão aceitável consideram conduzir acima do limite de velocidade dentro das localidades, os portugueses foram dos que consideraram menos aceitável fazê-lo. No entanto, foram dos que referiram fazê-lo com mais frequência.

José Miguel Trigoso, presidente da Prevenção Rodoviária Portuguesa, aponta o excesso de velocidade como *“principal causa da elevada sinistralidade dentro das localidades”*. Salienta ainda que *“a implementação de métodos de acalmia de tráfego, nomeadamente, alterações aos alinhamentos horizontais (tais como rotundas, chicanes, etc) e verticais (passagens de peões e interseções sobrelevadas, etc.), sistemas semafóricos de controlo de velocidade, zonas de 30 e espaços partilhados surgem como soluções de melhoria das infraestruturas que têm mostrado ser as medidas mais eficazes, e que devem ser traduzidas urgentemente em normas de aplicação obrigatória.”*

Ainda segundo José Miguel Trigoso, *“é necessária uma melhor articulação entre todos os agentes, desde as forças policiais na fiscalização até às autarquias, responsáveis pela gestão das infraestruturas rodoviárias. É urgente desenvolver políticas que levem à redução da sinistralidade dentro das localidades, não só através da melhoria das infraestruturas, mas também de ações que promovam a adoção de comportamento seguros nos utentes da estrada.”*



### **Sobre a Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP)**

A PRP é uma associação de referência a nível nacional e internacional, sem fins lucrativos, que tem por objetivo a redução dos acidentes rodoviários e a gravidade das suas consequências. Desenvolve a sua atividade maioritariamente nas áreas do fator humano e engenharia, promovendo ações e projetos nas áreas de educação e sensibilização, de formação de condutores, professores e técnicos, de investigação e consultoria. Para mais informações, visite [www.prp.pt](http://www.prp.pt).

**Para esclarecimentos, por favor contacte:**



**Patrícia Marques**

**Responsável de Relações Públicas e Comunicação Empresarial**

**PREVENÇÃO RODOVIÁRIA PORTUGUESA**

Estrada da Luz, 90 - 1º

Telef. Geral 21 00 36 600

Telef. Dir. 21 00 36 603

Telemóvel. 966 787 869

Fax: 21 00 36 649