



PARQUE & VÍTIMAS
MOTOCICLOS & CICLOMOTORES
1995 - 2019



COMISSÃO DE MOBILIDADE

RELATÓRIO ANUAL

2019

Dezembro 2020

(publicação dos dados)

O presente relatório reflete a evolução da sinistralidade rodoviária em motocicletas e ciclomoteres em Portugal continental. Apesar dos progressos assinaláveis na redução dos acidentes com vítimas mortais, a sinistralidade rodoviária continua a ser uma consequência direta grave de diversos problemas que estão, direta ou indiretamente, ligados aos costumes da mentalidade da sociedade em que vivemos, refletindo-se em comportamentos de risco enquanto utentes das estradas e, no plano estrutural, na ausência de mais qualidade e segurança das estradas onde mais se circula e onde o interesse económico continua a prevalecer face à prevenção da sinistralidade. A identificação e análise dos fatores que potenciam a probabilidade de ocorrência de sinistros são cruciais para a sua compreensão e prevenção.

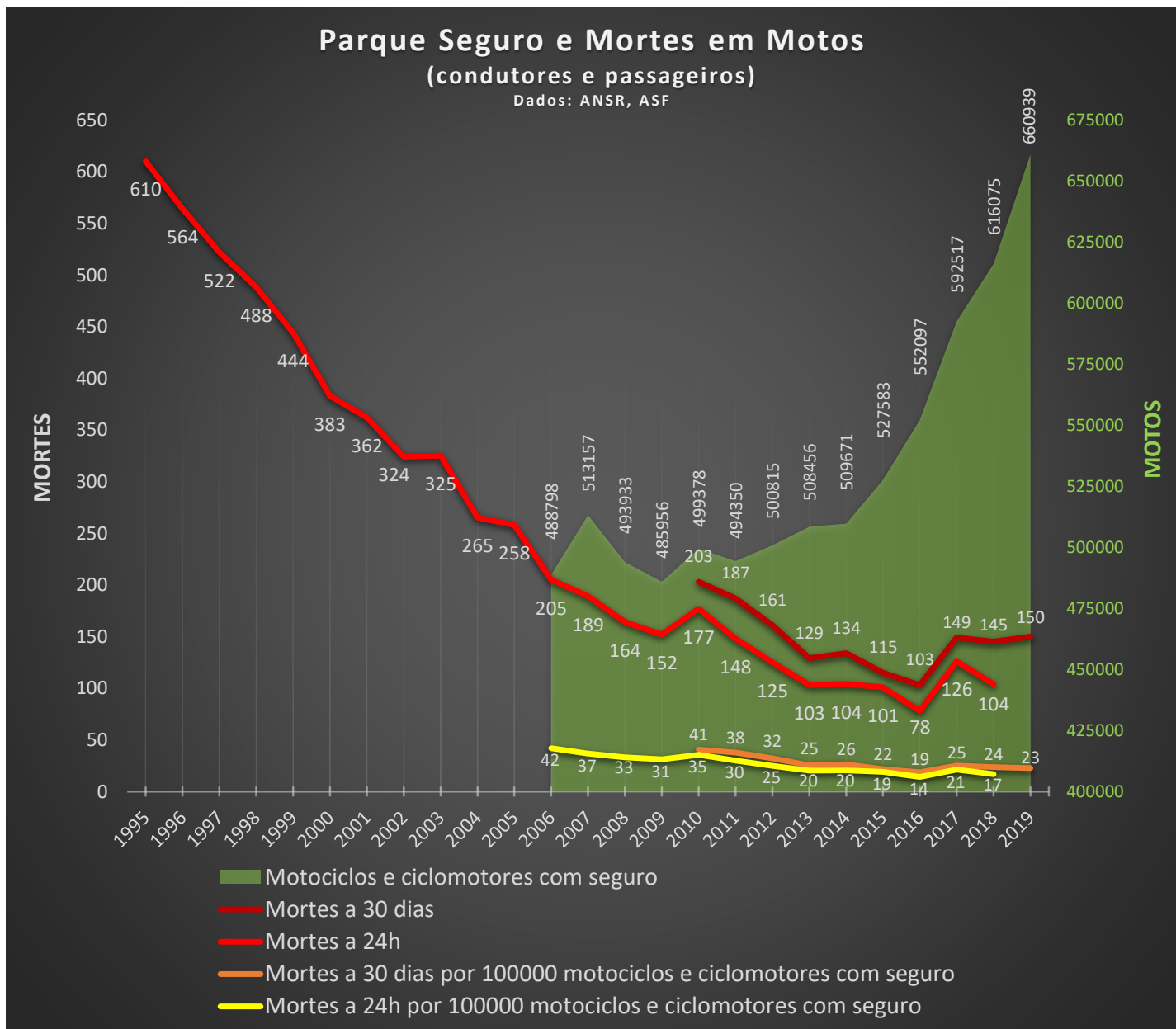
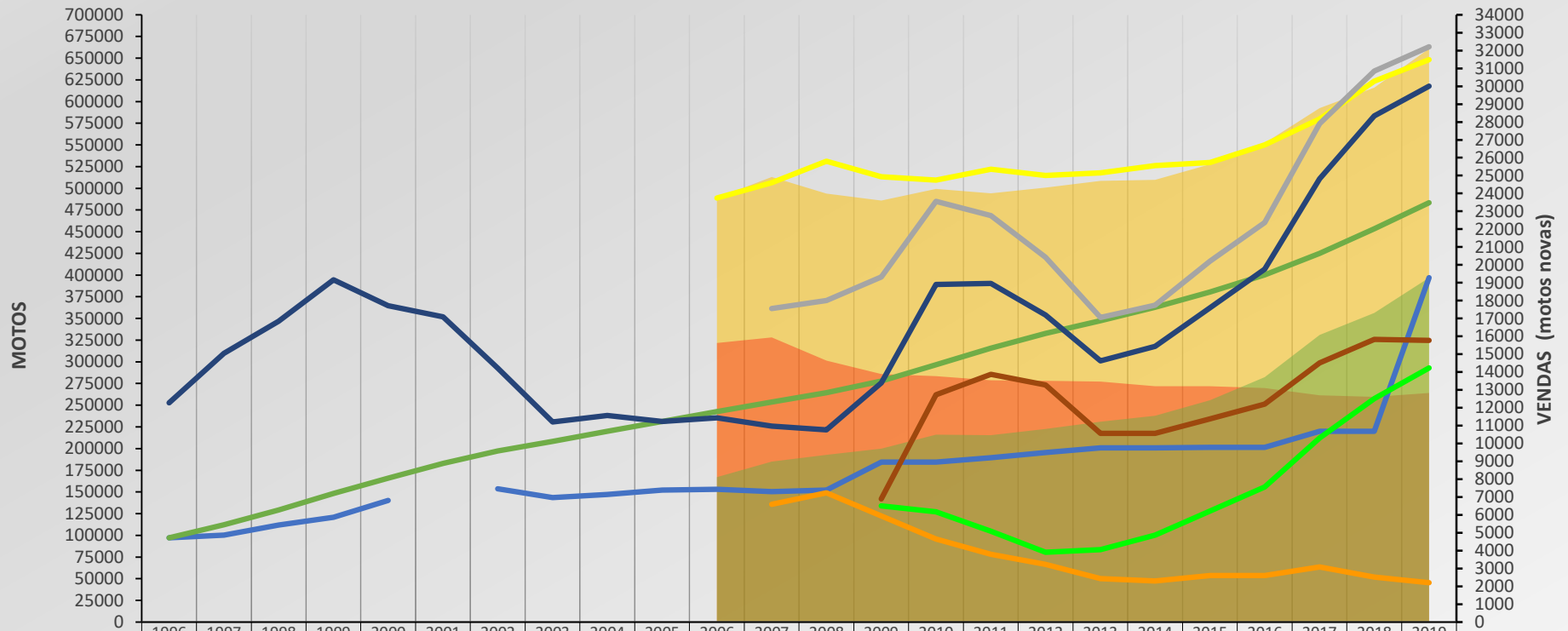


Gráfico 1

Em 2019 a ANSR deixou de publicar o número de vítimas a 24h nesta categoria de veículos divulgando apenas o número de vítimas a 30 dias que teve o início da sua contagem em 2010. Analisando as mortes a 30 dias no período de 2010 a 2019 (critério usado pela ANSR no relatório anual de 2019), constatamos um decréscimo do número de mortes de 26% (203 em 2010 para 150 em 2019). Este decréscimo é ainda mais relevante tendo em conta que em igual período houve um aumento de 32% do parque circulante de motocicletas e ciclomoteres (de 499378 em 2010 para 660939 em 2019). Em 2010 estávamos com cerca de 0,04 mortes de condutores e passageiros em motocicletas e ciclomoteres por cada 100 motocicletas e ciclomoteres com seguro, em 2019 esse número baixou para os cerca de 0,02. Constata-se assim que, de 2010 a 2019, não “Há mais gente a morrer em acidentes com motas” como divulgaram os títulos noticiários, muito pelo contrário.

PARQUE & VENDAS DE MOTOCICLOS E CICLOMOTORES



Parque seguro <=50;>50cc (fonte: ASF)											488798	513157	493933	485956	499378	494350	500815	508456	509671	527583	552097	592517	616075	660939		
Parque seguro <=50cc (fonte: ASF)											321842	328135	301291	285901	283374	278811	278257	277360	271866	271718	269680	261503	259602	264005		
Parque seguro >50cc (fonte: ASF)											166956	185022	192642	200055	216004	215539	222558	231096	237805	255865	282417	331014	356473	396934		
Parque Seguro + Vendas <=50;>50cc											488798	506357	531155	513262	509515	522143	514768	517870	526194	529873	549954	580001	623370	648286		
Parque circulante >50cc (fonte: ANSR)	97150	100363	111771	120964	140126		153760	143437	147033	152306	153121	150323	152253	184492	184492	189601	195386	200720	200720	201544	201544	219809	219809	397000		
Acumulado das vendas >50cc	97150	112202	129045	148210	165926	183013	197231	208429	219991	231223	242658	253626	264388	277783	296690	315654	332839	347462	362901	380495	400257	425070	453408	483413		
Vendas <=50cc (fonte: ACAP)												6591	7236	5934	4652	3801	3233	2432	2299	2608	2609	3091	2515	2206		
Vendas [>50; <=125]cc (fonte: ACAP)																6894	12733	13875	13276	10568	10567	11377	12198	14514	15827	15776
Vendas >125cc (fonte: ACAP)																6501	6174	5089	3909	4055	4872	6217	7564	10299	12511	14229
Vendas >50cc (fonte: ACAP)	12275	15052	16843	19165	17716	17087	14218	11198	11562	11232	11435	10968	10762	13395	18907	18964	17185	14623	15439	17594	19762	24813	28338	30005		
Vendas [<=50; >50]cc (fonte: ACAP)												17559	17998	19329	23559	22765	20418	17055	17738	20202	22371	27904	30853	32211		

Gráfico 2

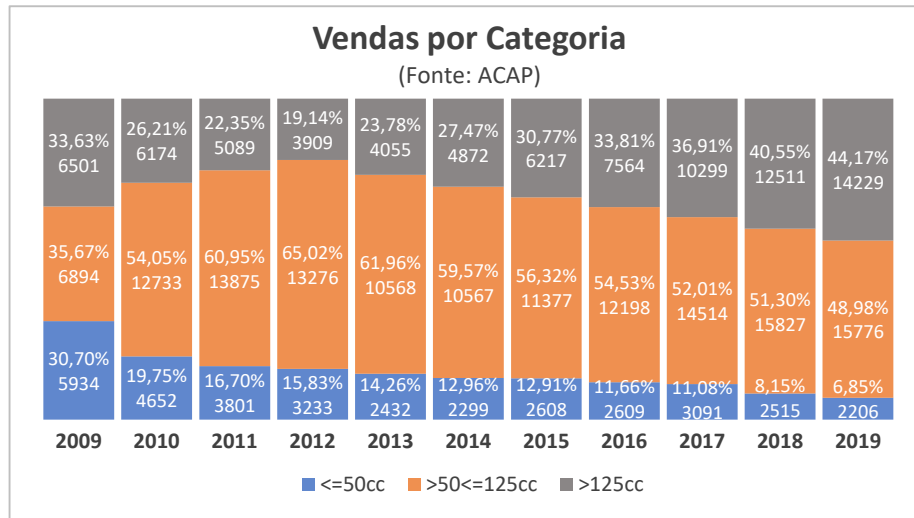


Gráfico 3

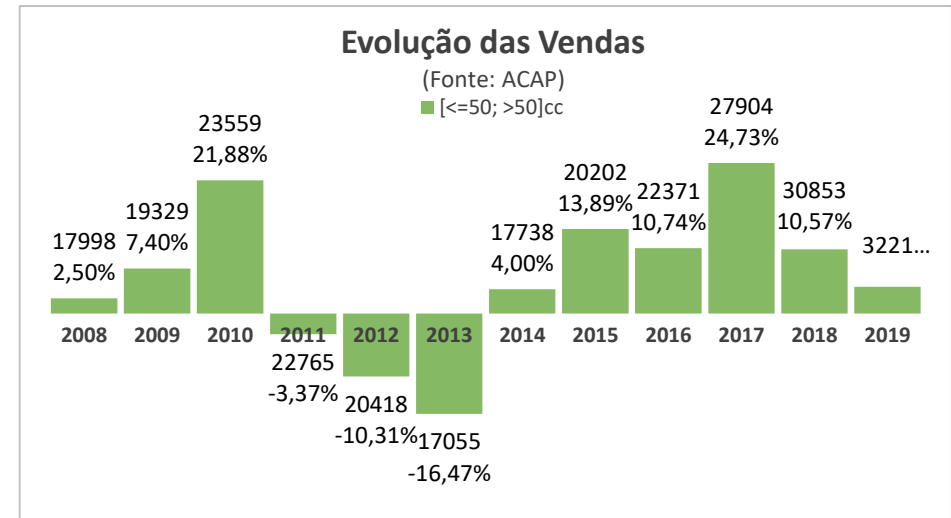


Gráfico 4

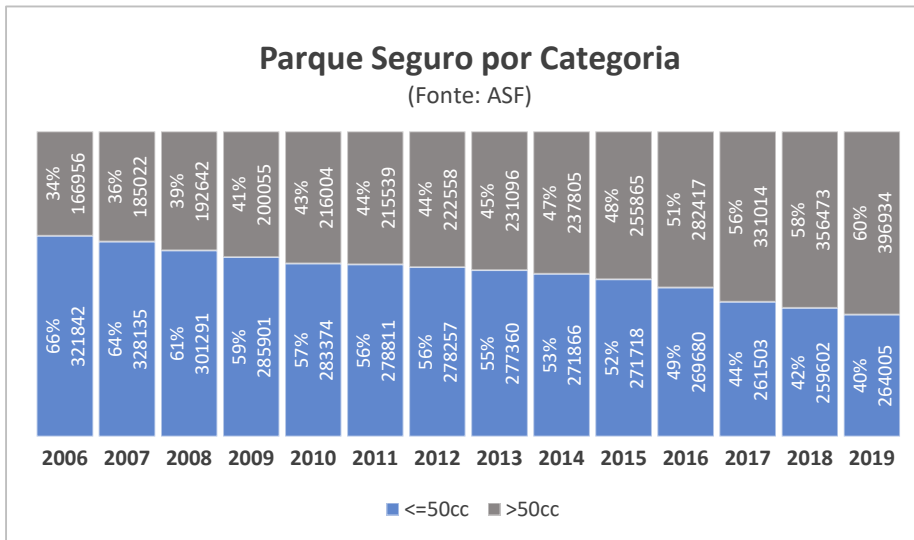


Gráfico 5

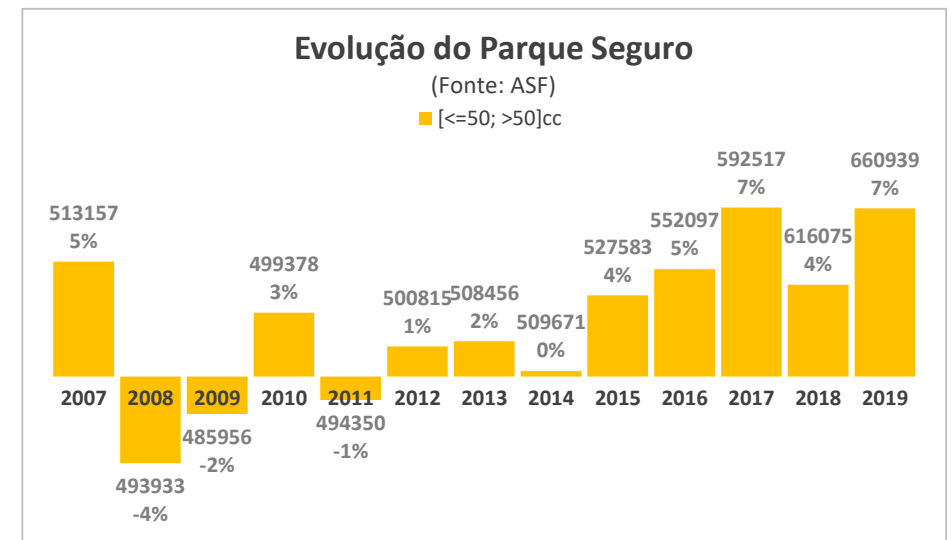


Gráfico 6

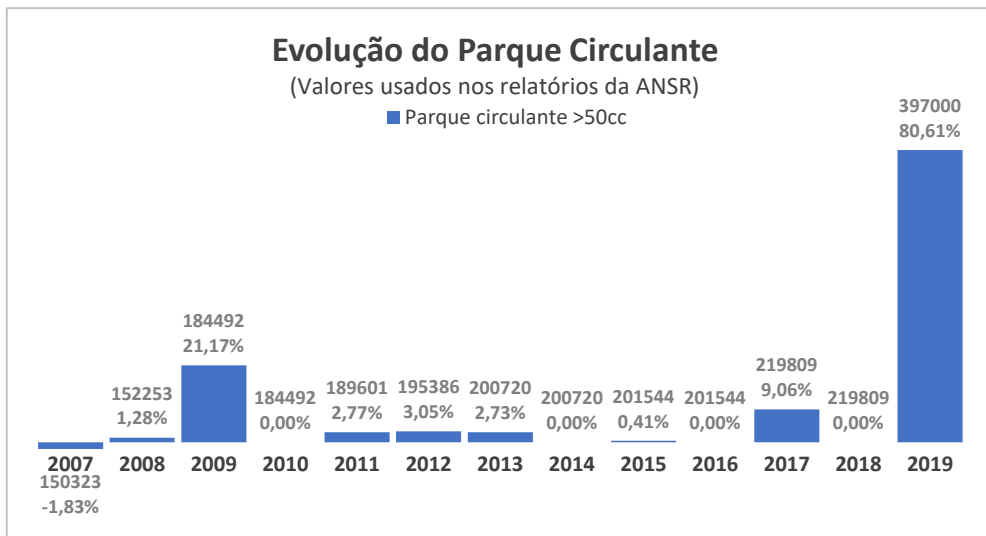


Gráfico 7

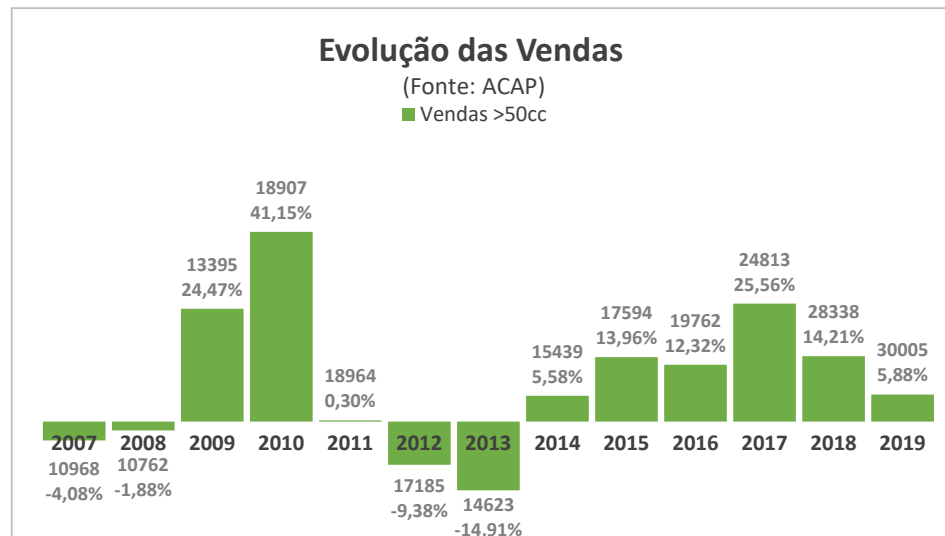


Gráfico 8

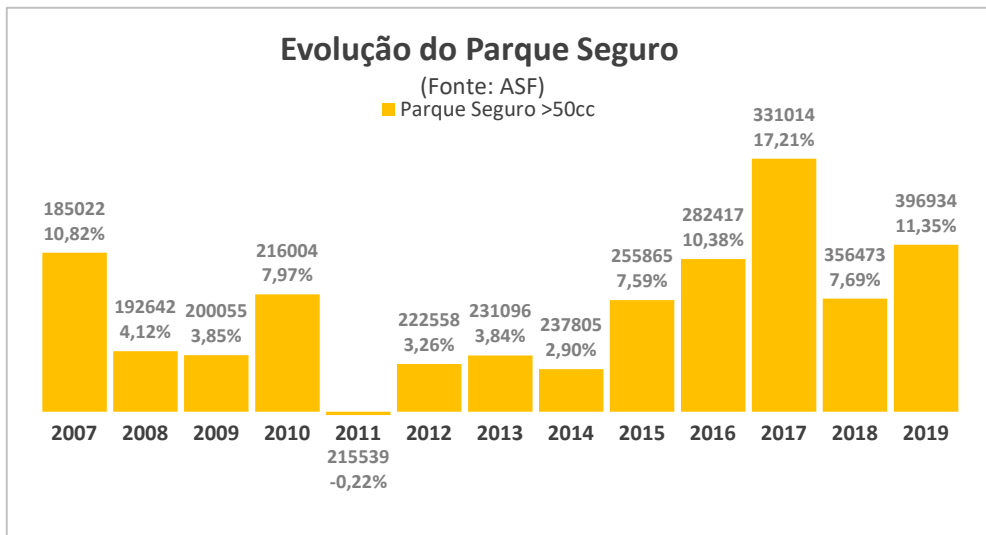


Gráfico 9

O ligeiro decréscimo das vendas na categoria >50<=125 em 2019 é insignificante face ao aumento das vendas na categoria >125 que faz com que 2019 marque um novo máximo de vendas, 32211 unidades que representam um crescimento de 4,4% face a 2018 (gráf.4). Confirma-se ainda que o aumento de vendas na categoria 125cc entre os anos 2010 e 2012 veio impulsionar o crescimento das vendas na categoria >125cc (gráf.3) confirmando assim a nossa previsão de 2010 de que muitos dos novos condutores de 125cc passariam a integrar a categoria >125cc dinamizando todo o sector económico envolvente.

A evolução positiva do parque seguro de motos >50cc (gráf.9) reflete o crescente parque circulante resultante do consecutivo recorde anual de vendas, onde o ano de 2011 foi a única exceção ao apresentar um decréscimo de 0,22% face a 2010, mas apesar da redução do número de seguros em motociclos, foram no mesmo ano, vendidos 18964 motociclos (graf.8).

Ao analisarmos os valores das vendas anuais (graf.8) e respetivo aumento do parque circulante seguro (graf.9), constatamos que só em 2019 a ANSR atualizou o parque circulante nos seus relatórios (gráf.7). Deste modo a liderança dos "Veículos intervenientes em acidentes por cada 1000 em circulação" passou dos motociclos para os ligeiros seguindo-se os peões e só depois os motociclos.

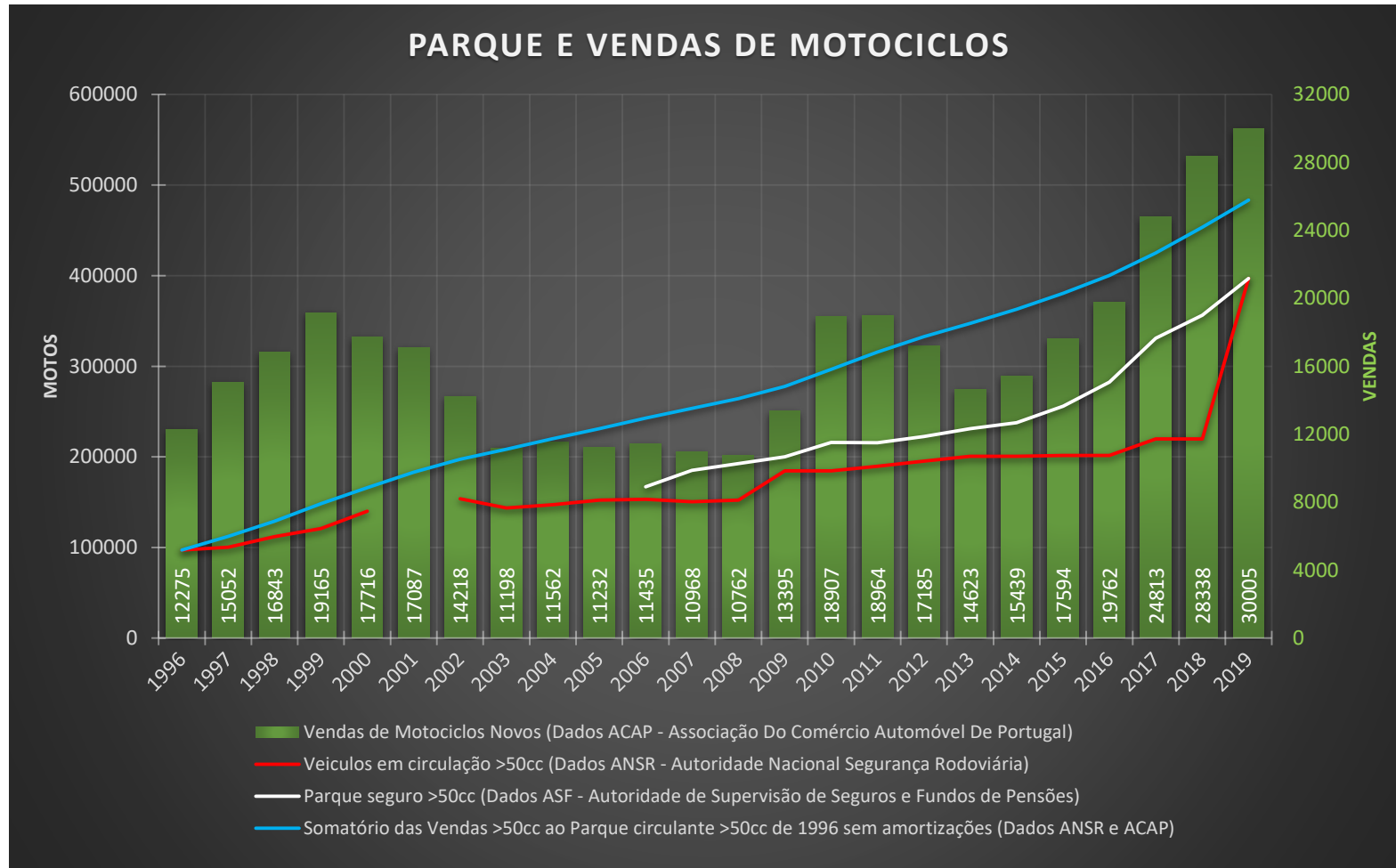


Gráfico 10

Apesar de não nos ser possível determinar o número real de motos em circulação por não termos acesso ao número de matrículas existentes, o gráfico 10 permite-nos estimar que esse número andar­á entre o máximo teórico (linha azul), pois não contabiliza as amortizações, e o mínimo real (linha branca) pois diz respeito a seguros válidos a 31Dez. e nas circunstâncias em que existe mais do que um registo da mesma matrícula, apenas foi considerado o mais recente. Por explicar fica a linha vermelha.

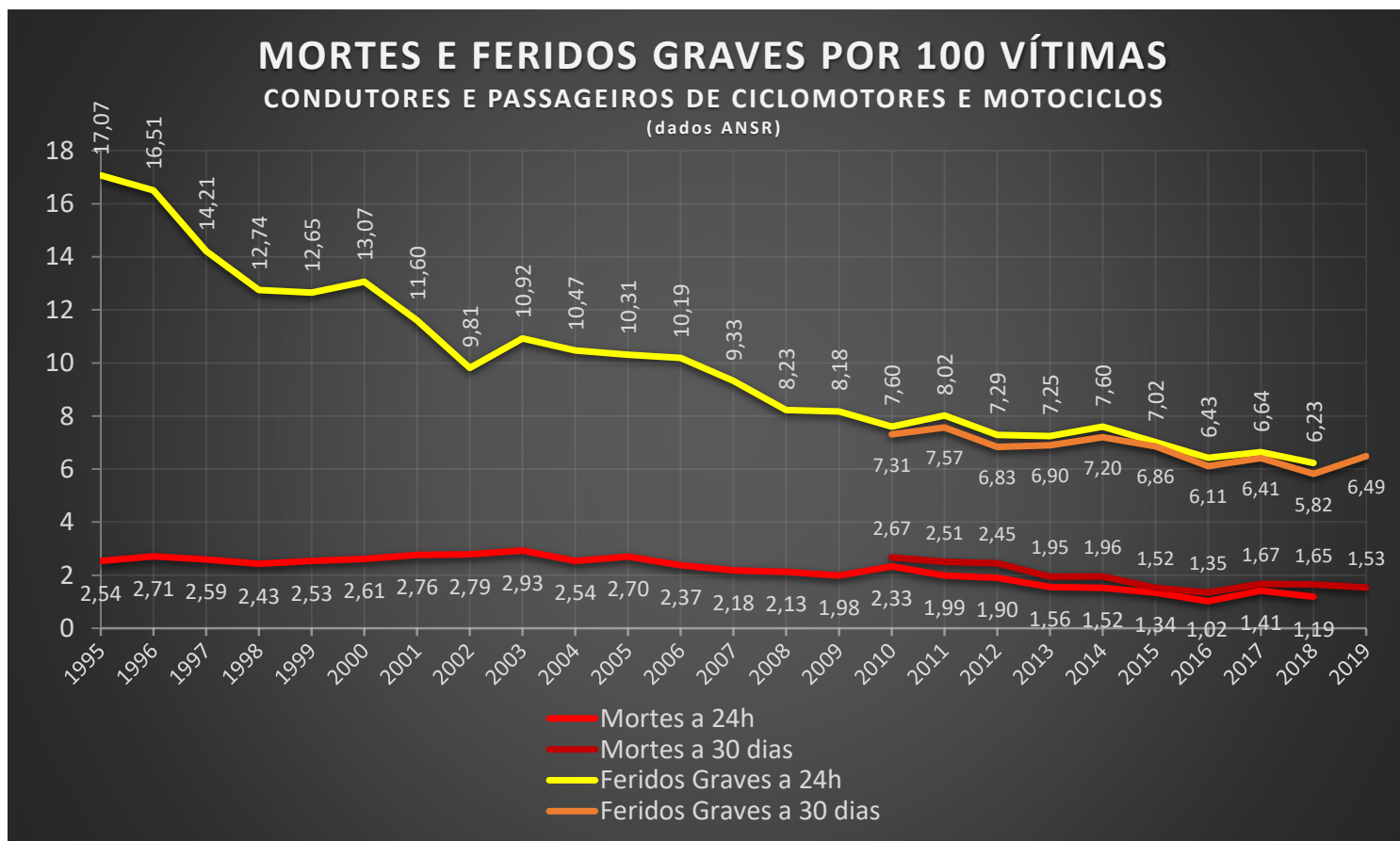


Gráfico 11

Em 2019 a ANSR não publicou o número de vítimas a 24h desta categoria de veículos divulgando apenas a o número de vítimas a 30 dias, contagem que se iniciou em 2010. Ao considerarmos o número total de acidentes com vítimas em motociclos e ciclomotores, constatamos que o número de vítimas mortais tem vindo a diminuir. Em 2010 tínhamos menos de 3 mortos (2,67) por cada 100 vítimas de acidentes (condutores e passageiros de motociclos e ciclomotores), em 2019 registaram-se menos de 2 mortos (1,53) por cada 100 vítimas. A diferença da quantidade de feridos graves a 30 dias para os reportados a 24h pode explicar-se pela evolução clínica das vítimas graves a 24h.

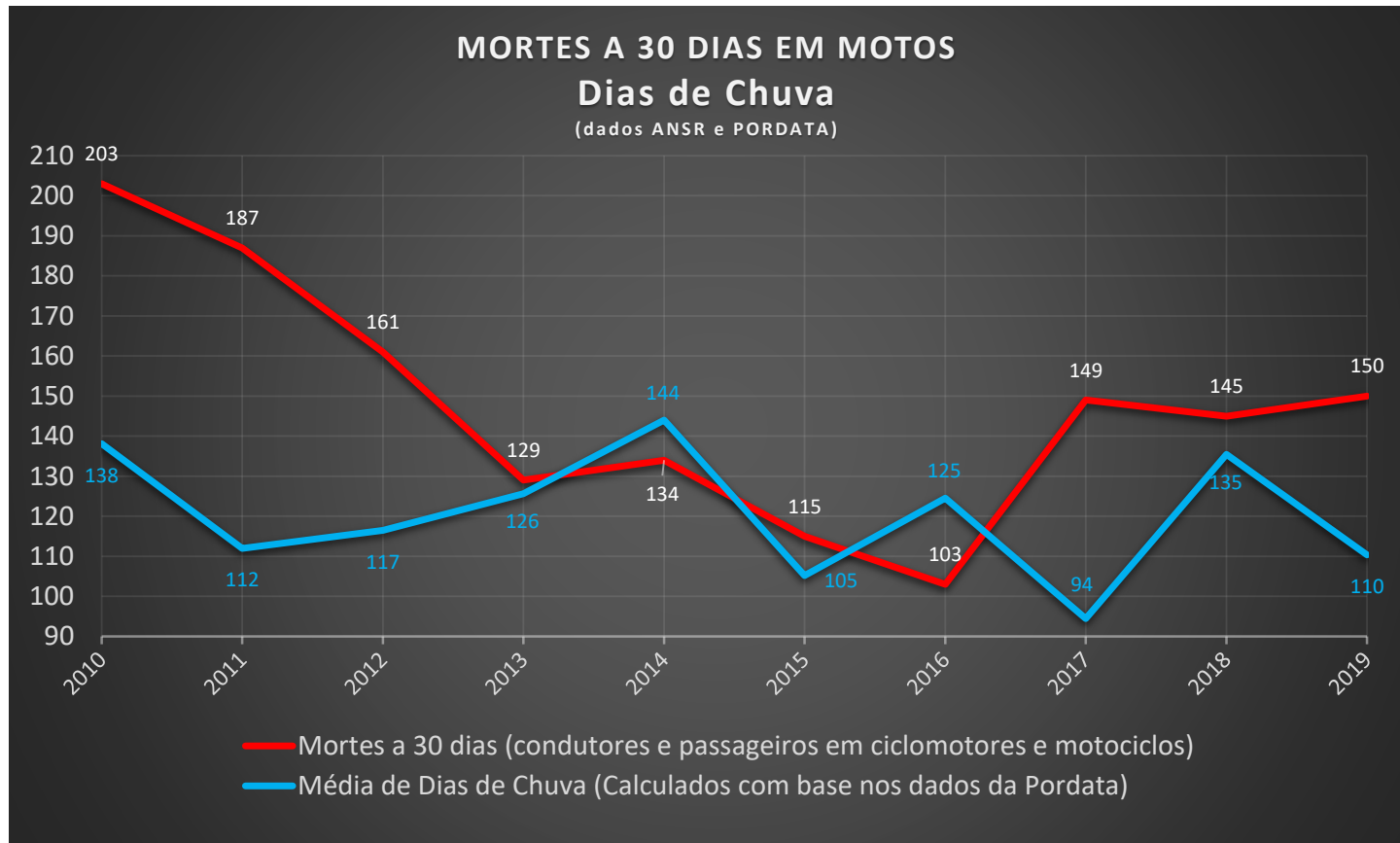


Gráfico 12

A identificação e análise dos fatores que potenciam a probabilidade de ocorrência de sinistros são cruciais para a sua compreensão e prevenção. Numa altura em que se assiste à aparente estabilização do número de vítimas mortais por acidente com vítimas e ao fim da tendência de descida devido ao aumento significativo do parque circulante, era expectável que o número destas vítimas acompanhasse a evolução crescente do parque circulante, mas aquilo que se constata é o contrário (gráfico 11). Constata-se ainda que no período de 2010 a 2014 e de 2014 a 2019, a evolução do número de dias de chuva (gráf.12) é inversamente proporcional ao número de mortes em acidentes de moto. A probabilidade de ocorrência de sinistros está diretamente relacionada com o número de quilómetros percorridos. O ano de 2017 registou apenas 94 dias de chuva o que potenciou o aumento significativo do número de quilómetros percorridos e com isso um número atípico de sinistros com vítimas mortais.

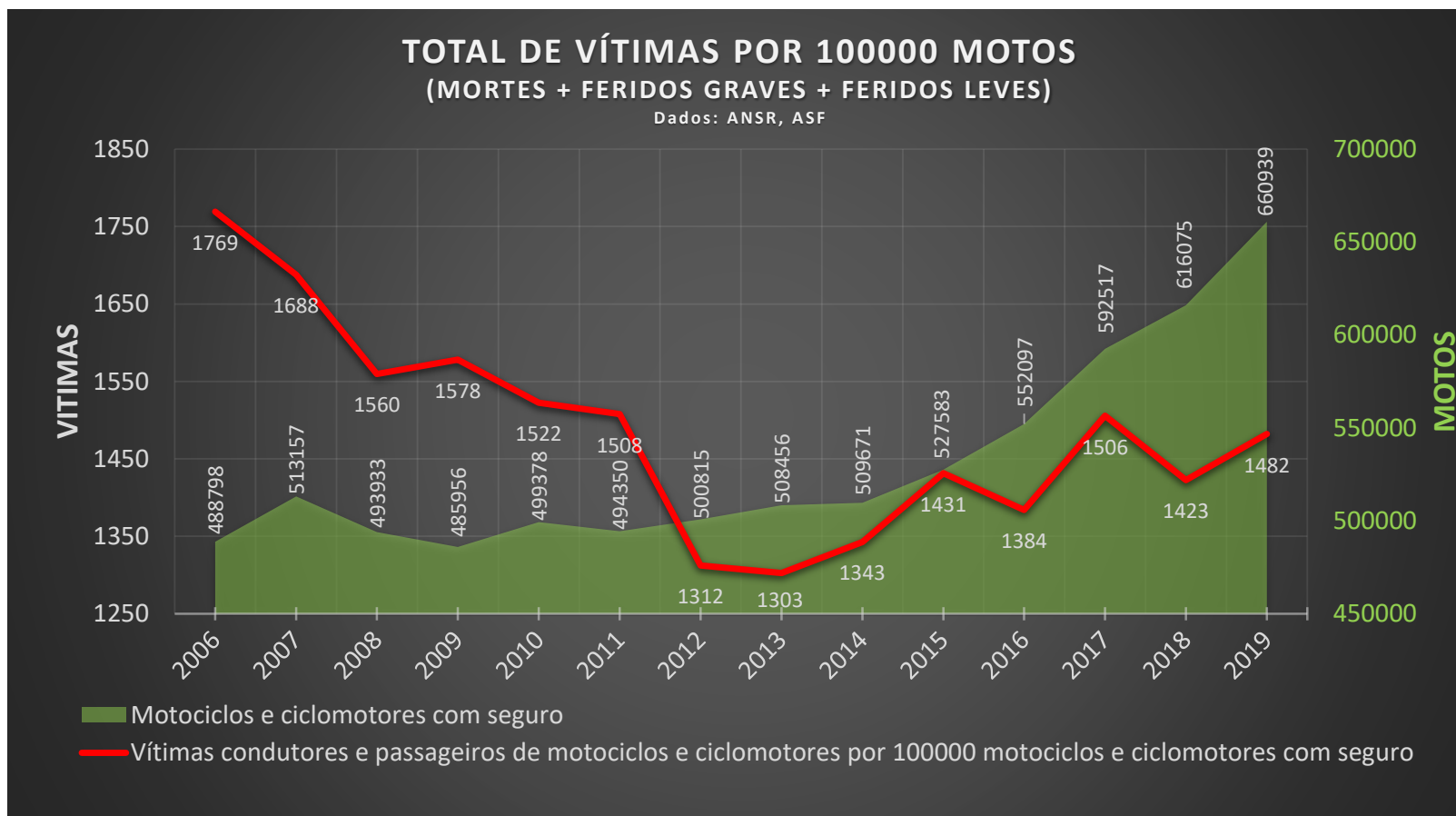


Gráfico 13

A análise do gráfico 13 permite-nos concluir que um aumento de motociclos e ciclomotores em circulação com seguro nem sempre corresponde a um aumento do número das suas vítimas. A tendência de aumento regista-se entre os anos 2013 e 2019 acompanhando o aumento exponencial das vendas e conseqüente aumento do parque circulante. Verifica-se, contudo que este aumento do número de vítimas é suportado sobretudo por vítimas leves, já que o número de feridos graves e vítimas mortais por acidente tem diminuído (gráfico 11). É expectável que este facto tenda a acentuar-se dado que, quanto maior for o número de ciclomotores e motociclos em circulação, maior será também a experiência e a consciencialização de todos os utentes da via rodoviária para as fragilidades dos veículos 2 rodas a motor e as vulnerabilidades a que os seus utentes estão sujeitos, existindo por isso uma maior atenção por parte de todos os intervenientes na circulação rodoviária.

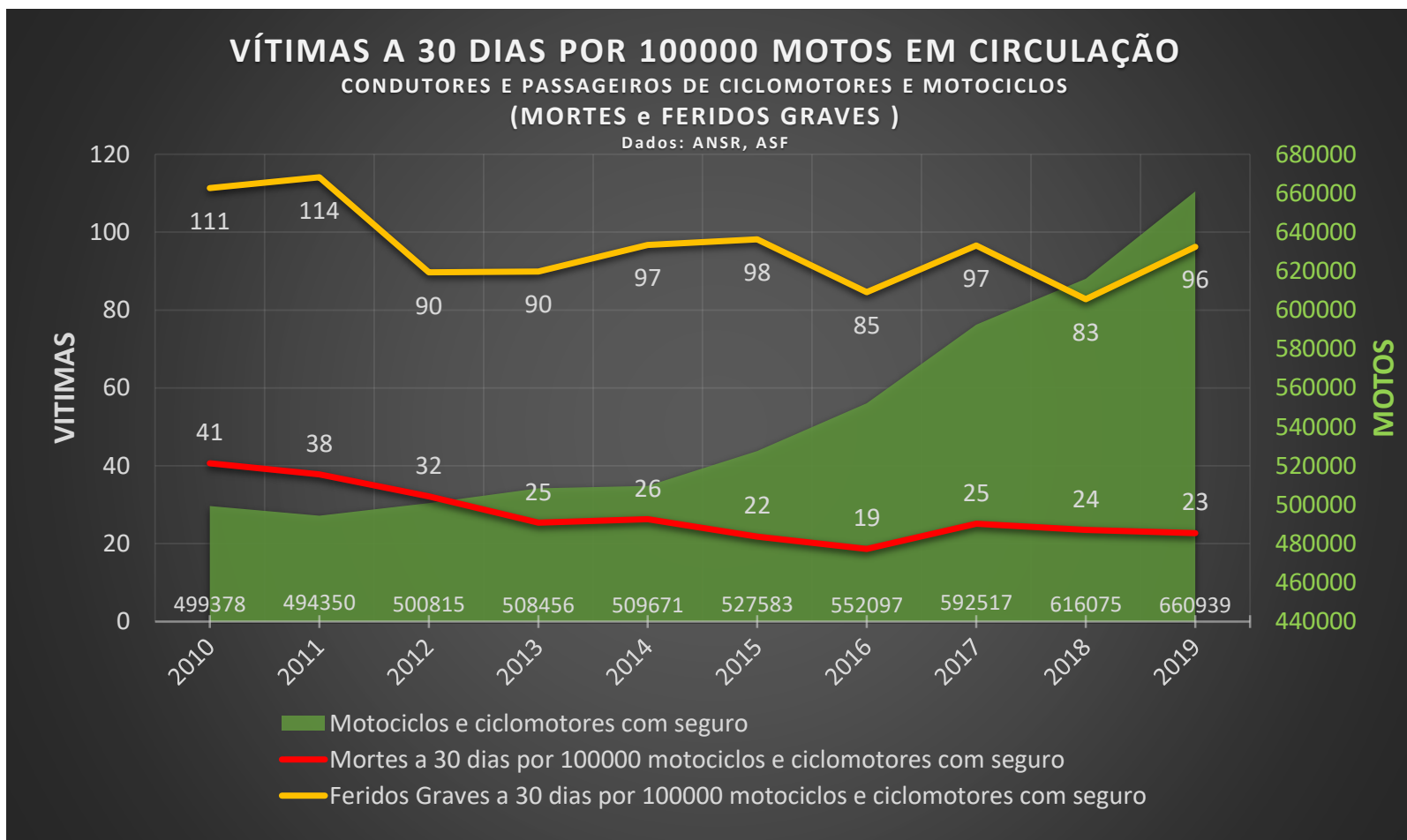


Gráfico 14

De 2010 a 2019 verificamos uma redução de cerca de 14% dos feridos graves (de 111 em 2010 para 96 em 2019) e de 44% das mortes (de 41 em 2010 para 23 em 2019) por parque circulante (condutores e passageiros de motociclos e ciclomotores com seguro). A diminuição gradual no número de mortes e feridos graves é ainda mais relevante face ao aumento de 32% do parque circulante destes veículos em igual período (de 499378 em 2010 para 660939 em 2019).

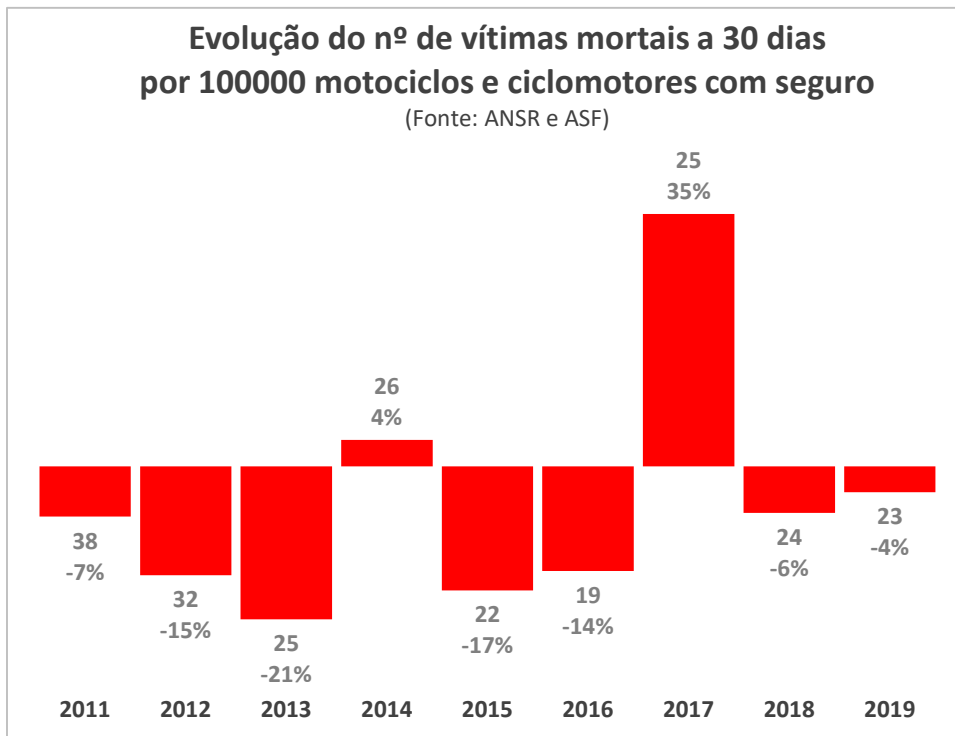


Gráfico 15

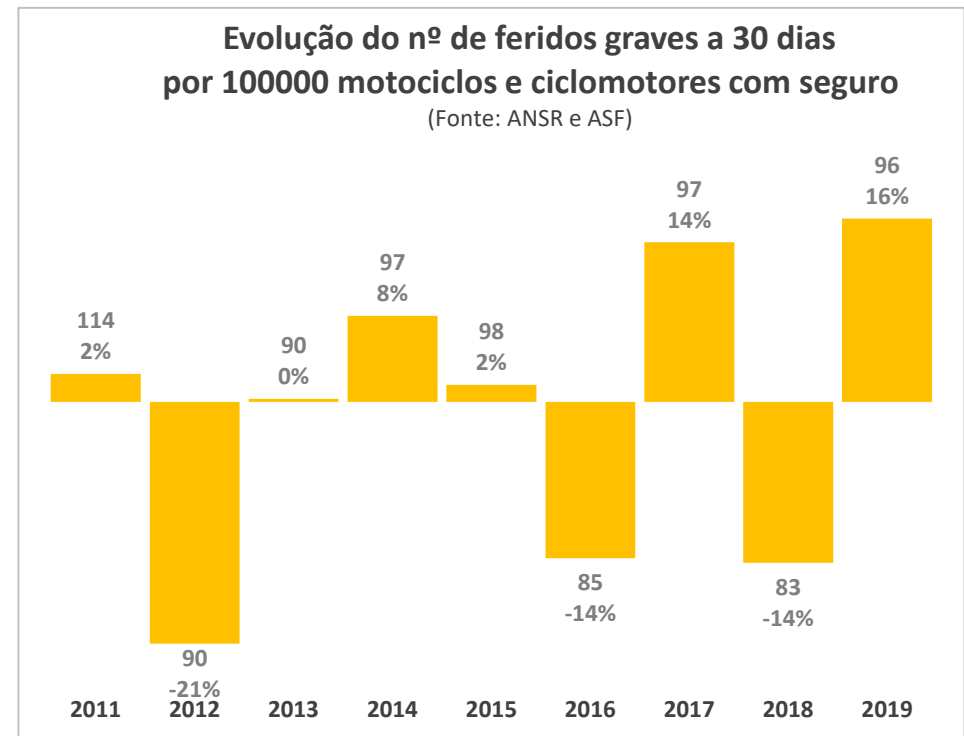


Gráfico 16

O gráfico 15 permite-nos confirmar o decréscimo contínuo do número de mortes a 30 dias de condutores e passageiros em motociclos e ciclomotores, exceto os anos atípicos de 2014 e 2017 onde foram registados aumentos de 4% face a 2013 e 35% face a 2016.

O gráfico 16 permite-nos analisar a evolução do número de feridos graves a 30 dias de condutores e passageiros em motociclos e ciclomotores. Em 2011 estávamos com 114 destas vítimas por 100000 motociclos e ciclomotores com seguro, representando um aumento de 2% face a 2010 ao passo que em 2019 foram contabilizadas 96 destas vítimas, representando um aumento de 16% face a 2018. Apesar das oscilações, no período compreendido entre 2010 e 2019 temos uma diminuição do número destes feridos graves: de 111 em 2010 para 96 em 2019.

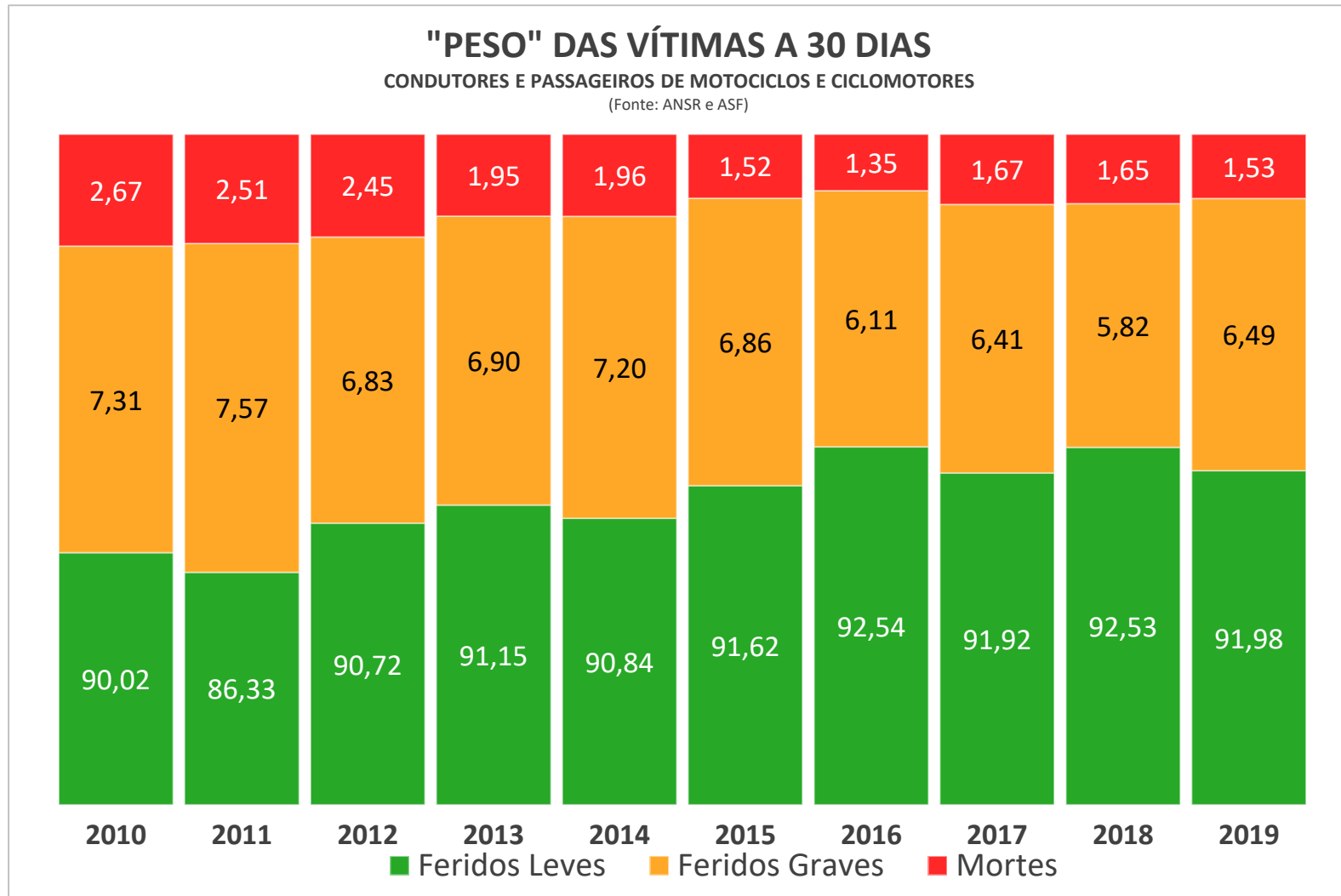


Gráfico 17

As cores do gráfico 17 permitem-nos relacionar "o peso percentual" que cada tipo de vítimas tem no total de vítimas desta categoria de utentes. Os valores dizem respeito à percentagem dessas vítimas (condutores e passageiros em motociclos e ciclomotores com seguro).

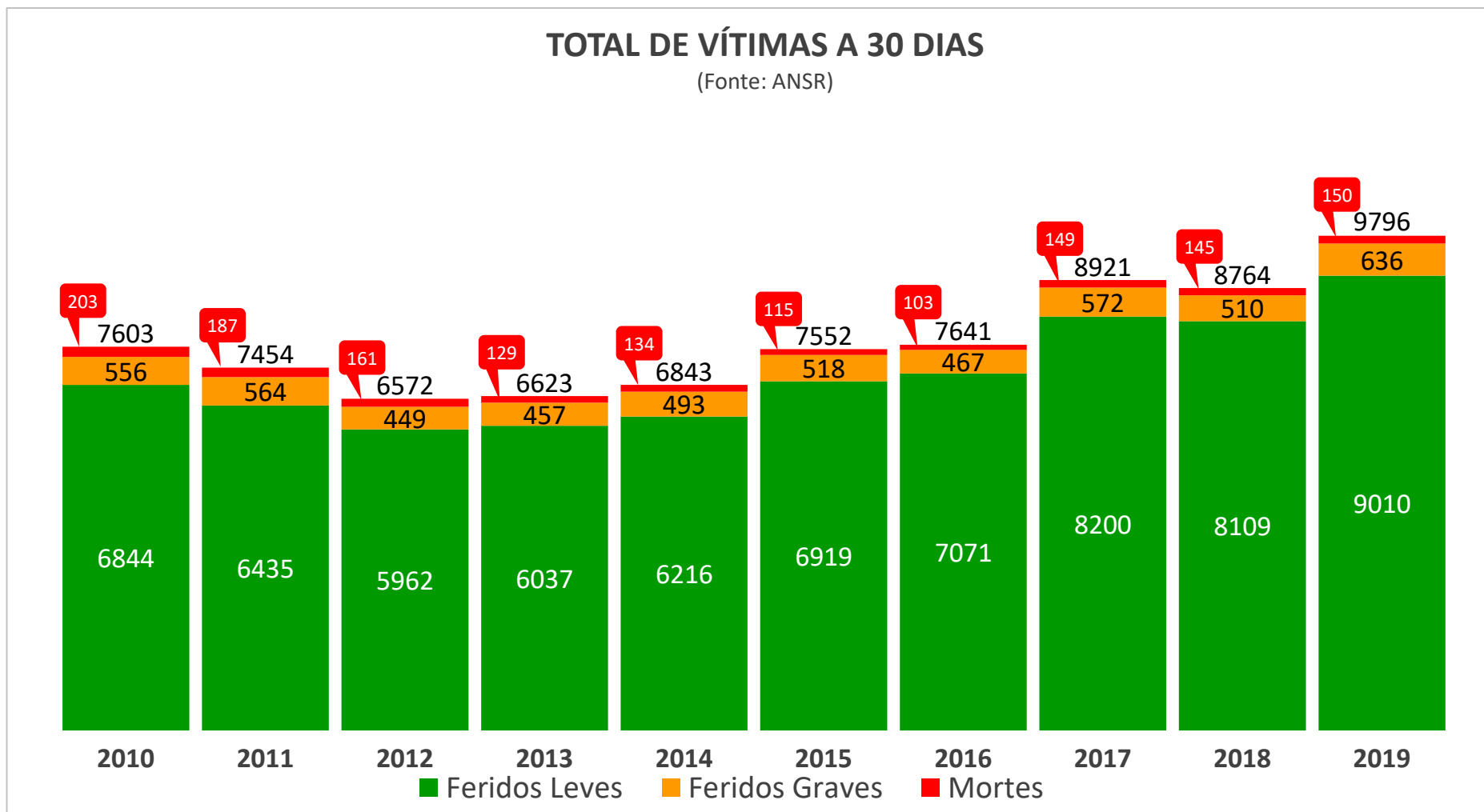


Gráfico 18

As cores do gráfico 18 permitem-nos relacionar "o peso" de cada tipo de vítimas (condutores e passageiros de motociclos e ciclomotores) no total de vítimas em motociclos e ciclomotores de cada ano. Os valores dizem respeito ao número absoluto de vítimas a 30 dias (condutores e passageiros de motociclos e ciclomotores). Em 2010 estávamos com um total de 7603 vítimas (213 mortes, 556 feridos graves e 6844 feridos leves), em 2019 esse número aumentou para 9796 (150 mortes, 636 feridos graves e 9010 feridos leves). Apesar do aumento do número de vítimas, consequência do aumento de parque circulante, é de salientar a diminuição do número de mortes (de 203 em 2010 para 150 em 2019).

RECOMENDAÇÕES

As metas impostas para o número de vítimas na estrada e a análise da sua evolução devem sempre acompanhar a evolução do universo em que estas ocorrem. Não devem ser ignorados os fatores causais. Medidas preventivas devem centrar-se ao nível dos ingredientes causais. A identificação e o estudo dos fatores que potenciam a probabilidade de ocorrência de sinistros são cruciais para a sua compreensão e prevenção. A redução da sinistralidade obtém-se com a implementação de medidas centradas nos ingredientes causais. A identificação dos ingredientes causais passa pelo registo, sinistro a sinistro, das respetivas causas e não apenas das suas características. Todos os sinistros são reportados, assim como o número de vítimas, mas as suas causas não. Assim já mais poderemos ter um programa de prevenção sério e capaz de dar resposta às necessidades da implementação de medidas preventivas eficazes. É crucial termos acesso às causas dos sinistros, a não divulgação das causas concretas dos sinistros dá lugar a todo o tipo de especulações e implementação de medidas desajustadas geradoras de injustiça. Um exemplo de uma medida concreta de combate à sinistralidade rodoviária é o incentivo à circulação em estradas mais seguras. Algo difícil de acontecer com os elevados preços praticados nas portagens e com a alternativa dada aos condutores: seguir por estradas secundárias com elevados índices de sinistralidade.

NOTA FINAL

Neste relatório constam todos os dados disponíveis à data da sua conclusão. Na elaboração deste relatório, aquando do cruzamento de dados entre fontes distintas e nas próprias fontes, foram identificadas várias contrariedades pelo que, salvo alguma exceção, procuramos usar apenas os valores referentes à data dos respetivos relatórios, excluindo valores da mesma data referidos em relatórios posteriores.

DEFINIÇÕES:

Condutor - Pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública.

Passageiro - Pessoa afeta a um veículo na via pública e que não seja condutora.

Vítima - Ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais.

Ferido leve a 24 horas - Vítima de acidente que não necessite de ser hospitalizada ou cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização inferior a 24 horas.

Ferido grave a 24 horas - Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização igual ou superior a 24 horas.

Morto ou vítima mortal a 24 horas - Vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde. Morto ou vítima mortal a 24 horas (VM 24h) Vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde.

Ferido leve a 30 dias - Vítima de acidente que não seja considerada ferido grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

Ferido grave a 30 dias - Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.