



negócios **mais.**  
edição especial

Este suplemento é parte integrante do Jornal de Negócios nº 2750, de 15 de Maio de 2014, e não pode ser vendido separadamente

✓ **SINISTRALIDADE**  
O papel da educação rodoviária

✓ **ENTREVISTA**  
O que diz o presidente da Liberty Seguros

**VEJA MAIS EM NEGOCIOS.PT**

# No prevenir é que está o ganho

Congresso Prevenir e Reparar – Crescer e Envelhecer na Estrada vai debater os desafios da segurança rodoviária e reflectir sobre o tema do envelhecimento e o seu impacto na condução. O congresso tem lugar no dia 21 de Maio, na Faculdade de Medicina Dentária, em Lisboa



Bruno Simão

Pub

IV CONGRESSO

**PREVENIR  
E REPARAR  
CRESCER E  
ENVELHECER  
NA ESTRADA**



**21 MAIO 2014**

FACULDADE DE MEDICINA DENTÁRIA  
LISBOA

<http://congressoprevenirereparar2014.negocios.pt>

## Prevenir e reparar



Educação rodoviária | Ensinar os jovens é uma aposta para, no futuro, reduzir os riscos.

### SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

# Comportamento ajuda a diminuir os acidentes

Manter a tendência de queda da sinistralidade nas estradas portuguesas é um dos principais desafios para a segurança rodoviária. Desde 2001 até ao ano passado, o número de vítimas mortais caiu mais de metade

**ANA LARANJEIRO**  
alaranjeiro@negocios.pt

Nas épocas festivas tradicionais são frequentes as campanhas publicitárias de sensibilização para uma condução segura nas estradas. As mensagens de alerta visam reduzir a sinistralidade nas estradas portuguesas. Uma mensagem que tem tido efeitos positivos.

Os números da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) mostram que, de facto, a sinistralidade rodoviária tem vindo a cair. Em 2001, registaram-se 1466 vítimas mortais nas estradas portuguesas e, no passado, este número caiu para 517 vítimas.

“A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015, fixou como metas um conjunto de objectivos quantitativos, dos quais destaco a redução do número de vítimas mortais para 579 a alcan-

Ricardo Almeida/Correio da Manhã



sustenta a ANSR “o principal desafio que se coloca à segurança rodoviária é o de continuar a assegurar os bons resultados que se têm vindo a registar, no sentido de salvar mais vidas humanas. Este desafio que se coloca, a promoção de uma cultura de segurança rodoviária, não deve ser encarado como exclusivo da ANSR ou do Estado, mas antes como um desígnio nacional e uma responsabilidade de todos”.

## O papel da educação rodoviária

A contribuir para esta diminuição da sinistralidade tem estado uma “melhoria comportamental” dos portugueses. As campanhas de sensibilização para os mais novos têm um papel importante na sensibilização para os comportamentos a ter nas estradas.

“O que a PSP tem identificado, de forma transversal e independentemente do ‘target’ dos condutores e peões, é que existe uma maior e mais intrínseca consciencialização para esta realidade [prevenção na estrada] que tem facilitado o nosso trabalho enquanto promotores e executores das políticas de segurança rodoviária”, revela o porta-voz desta força de segurança.

Por outro lado, para a ANSR, a educação rodoviária “assume um papel fundamental”. “Os jovens são o futuro e será através deles que será possível alterar comportamentos de risco enraizados na nossa sociedade e que potenciam a ocorrência de acidentes rodoviários. O risco de morte em acidentes de viação dos jovens é superior em 30% face à restante população. Assim, importa continuar a apostar na formação dos jovens em idade escolar, não só porque serão os condutores do futuro, mas também porque já são ‘actores’ do ambiente rodoviário, assumindo também um papel de consciência cívica dos adultos”, sustenta a ANSR.

Mas os alertas não devem ser só deixados junto dos mais novas mas também dos mais velhos. “Não podemos dar as bases nas escolas, formar com excelências nas escolas de condução os futuros encartados e depois demitirmo-nos das nossas obrigações ao longo do processo de amadurecimento e experiência dos condutores adultos e séniores”, afirma o porta-voz da PSP. “Acredito que podemos e devemos investir mais na sensibilização desta franja etária [adultos e seniores] sendo certo que hoje já estamos mais conscientes do processo de aprendizagem contínuo e permanente não obstante a idade motivo pelo qual a PSP tem assumido inúmeras acções de sensibilização em todo o País para estes grupos etários”, acrescenta.

çar em 2015. As metas fixadas na ENSR, mais do que já alcançadas, foram até superadas, o que nos permite encarar com algum optimismo o futuro próximo”, refere ao **Negócios** fonte oficial da ANSR.

## Desafios para a segurança rodoviária

Para a ANSR e para a Polícia de Segurança Pública (PSP) a redução da sinistralidade nas estradas nacionais surge como um dos principais desafios para a segurança rodoviária. “Para a PSP, o principal desafio no âmbito rodoviário é continuar a baixar os índices de mortalidade nas estradas”, afirma ao **Negócios** o subintendente Paulo Ornelas Flor, porta-voz da PSP. Por outro lado,

## As escolas são o principal parceiro para a promoção e consciencialização em torno da segurança rodoviária.

**PAULO FLOR**  
Porta-voz da PSP

## No complexo fenómeno da sinistralidade rodoviária, a prevenção assume um papel de extrema importância para a diminuição deste flagelo.

**FONTE OFICIAL ANSR**

## Acredito que podemos e devemos investir mais na sensibilização dos adultos e séniores.

**PAULO FLOR**  
Porta-voz da PSP

## Os custos dos acidentes de viação

De acordo com os dados da ANSR, que são ainda provisórios, de Janeiro a Outubro do ano passado verificaram-se 25 mil acidentes com vítimas. Em relação aos custos económicos e sociais dos acidentes de viação em Portugal, um estudo - realizado pela Universidade Autónoma de Lisboa a pedido da ANRS - revela, de acordo com fonte oficial da Autoridade, que “entre 1996 e 2010, o custo social médio anual dos acidentes rodoviários foi de 2.500 milhões euros (cerca de 1,54% do PIB de 2010)”. “Segundo o mesmo estudo, o custo económico e social médio de cada vítima mortal era de 624.766,00 euros”, acrescentou.

## PERGUNTAS A

● **PAULO ORNELAS FLOR**  
PORTA-VOZ DA PSP

## O desafio é baixar a mortalidade na estrada

### Quais são os principais desafios para a segurança rodoviária?

Para a PSP o principal desafio no âmbito rodoviário é continuar a baixar os índices de mortalidade nas estradas. Portugal tem conseguido inverter a tendência de mortalidade nos últimos anos de forma sustentada e subverter de forma notória a ideia de que no nosso país conduz-se mal, sem respeito e de forma perigosa. Este caminho positivo de inversão tem sido construído graças a um conjunto de pessoas e entidades que têm apostado sistematicamente numa mensagem positiva, construtiva e que passa não só pelo acesso à carta de condução, onde o empenho e profissionalismo das escolas de condução é determinante, como por todos os inputs a montante e a jusante do momento em que se conduz.

### Que papel pode ter a educação rodoviária na redução do número de acidentes?

O investimento é contínuo e sustentado. A nossa visão não pode desvanecer-se nos próximos anos mas sim ser previdente e antever este investimento para 10 anos, sustentado, controlado, avaliado e seguro de que em 2024 estaremos muito melhor do que actualmente. Em 1996 tínhamos 22 mortos por cada 100.000 habitantes e 10 anos após, essa média passou para 9 mortos. É este o caminho que queremos fazer e é este o compromisso diário que a PSP assume com todos os condutores.

### Nas escolas deveria ser dada mais atenção a este tema?

As escolas são o principal parceiro para a promoção e consciencialização em torno deste tema. Por tudo o que já referi, tenho a certeza que esse papel está bem identificado pelos conselhos executivos e pedagógicos das escolas que mantêm com a PSP em todo o País dinâmicas muito construtivas de educação rodoviária.

## PERGUNTAS A

● **ANSR**  
AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

## Tem havido redução das vítimas mortais

### Quais são os principais desafios para a segurança rodoviária?

Na última década, tem-se assistido em Portugal a uma tendência sustentada de redução do número de vítimas mortais decorrentes de acidentes rodoviários. Embalada por esta tendência, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015, fixou como metas um conjunto de objectivos quantitativos, dos quais destaco a redução do número de vítimas mortais para 579 a alcançar em 2015. As metas fixadas na ENSR, mais do que já alcançadas, foram até superadas, o que nos permite encarar com algum optimismo o futuro próximo, como ainda nos indica de estarmos a trilhar o caminho correcto para o combate ao flagelo da sinistralidade rodoviária.

### Quantos acidentes registaram-se nas estradas portuguesas no ano passado?

A informação estatística relativa ao ano de 2013, ainda não se encontra consolidada, mas os dados já disponíveis e reportados aos meses de Janeiro a Outubro, indicam a ocorrência de cerca de 25 mil acidentes com vítimas.

### É possível ter uma noção do que representa, em termos financeiros, os acidentes que ocorrem em Portugal?

Em 2012, a ANSR apresentou um estudo sobre o custo económico e social dos acidentes de viação em Portugal. Segundo aquele estudo, realizado pelo Centro de Análise Económica de Regulação Social da Universidade Autónoma de Lisboa, temos que entre 1996 e 2010 o custo social médio anual dos acidentes rodoviários foi de 2.500.000.000 euros (cerca de 1,54% do PIB de 2010). Segundo o mesmo estudo, o custo económico e social médio de cada vítima mortal era de 624.766,00 euros.

## Prevenir e reparar

JOSÉ ANTÓNIO DE SOUSA, CEO DA LIBERTY

# “Frequência e a severidade dos sinistros melhorou muito na última década”

Em Portugal há quase 11 anos, para o Liberty o balanço deste período é positivo. José António de Sousa considera que este ano “será ainda muito difícil para o sector segurador”

ANA LARANJEIRO  
alaranjeiro@negocios.pt

José António de Sousa, CEO da Liberty Seguros defende que este ano ainda vai ser ainda de dificuldades para o sector dos seguros. E, 2015, vai depender da descida ou não da carga fiscal sobre as famílias. Em matéria de segurança rodoviária, o responsável reconhece que o número de acidentes e a gravidade dos mesmos diminuiu nos últimos anos em parte, devido à modernização do parque automóvel nacional e, por outro lado, devido ao menor número de carros nas estradas devido à crise.

**A Liberty está em Portugal desde 2003. Que balanço faz destes quase 11 anos?**

Foram 11 anos extraordinários de crescimento com rentabilidade. Mais do que por mim, o balanço foi feito pelos accionistas quando fechámos o exercício de 2013 - novamente com um crescimento superior ao mercado e a rentabilidade esperada pelos accionistas. Os accionistas estão extraordinariamente satisfeitos com o desempenho da operação portuguesa, sobretudo atendendo ao entorno em que temos operado desde 2008 (fortemente recessivo devido, primeiro à crise financeira internacional e, depois à austeridade violenta a que o País foi sujeito nos últimos três anos). Em Portugal, mais do que dobrámos a nossa quota de mercado na última década, nalguns ramos quase que a triplicamos. Sem sacrificar rentabilidade.

**Portugal vai sair do programa de resgate sem recorrer a um programa cau-**

**telar. Que expectativas tem para o pós-troika?**

Há a versão oficial, porque estamos em período eleitoral, que é aquela que a pergunta encerra. E há a realidade. A realidade é que, mesmo não tendo o tal cautelar escrito “preto no branco”, existem entendimentos claros de que os parceiros europeus voltarão a apoiar-nos em caso de necessidade (desde que não voltemos a gastar “à tripa forra”, sem critério novamente, fazendo investimento não produtivo, como rotundas, piscinas municipais, aeroportos em desertos, e outros que tal). E, portanto, os parceiros esperam que continuemos a cumprir com os compromissos já assumidos. Ou seja, a troika sai formalmente para “português ver”, mas mantém uma tutela discreta (ou nem tanto, pois continuarão a fazer avaliações periódicas), porque não acreditam em nós, e sabem que só sob pressão, por necessidade, e sob ameaça de nos cortarem o financiamento novamente, fazemos o que tem que ser feito para corrigir anos de incúria, corrupção desabrida, má gestão e despesismo no sector público.

**Que expectativas tem para o sector dos seguros, e para Liberty, para este ano e para o próximo?**

A evolução, o crescimento e a rentabilidade do sector de seguros, sobretudo na parte não-vida, depende directamente daquilo que acontece na economia das famílias e das empresas. 2014 será ainda um ano de forte contenção dos orçamentos familiares e, apesar de todos os anúncios feitos por alguma banca, o financiamento ainda não está a chegar às empresas ao

ritmo, ou às taxas, que necessitam. Continuamos a assistir ao fecho de centenas de empresas de todos os tamanhos todos os meses. Há empresas perfeitamente viáveis que fecham portas porque o Estado lhes deve e não paga, ou paga a prazos irresponsáveis. Esta situação continuará a pesar fortemente no sector segurador, na vertente Não-Vida. [A vertente] Vida (Poupança para a Reforma e Seguros de Capitalização), assim como Saúde, continuarão a crescer porque os cidadãos estão a constatar que o Estado já não é credível, pelo que nem sabem o que os espera em termos de Serviço Nacional de Saúde, e muito menos com o que contar quando se reformem. 2014 será, pois, ainda um ano muito difícil para o sector segurador e, em 2015, tudo depende da sanha eleitoralista. Se, como espero, as taxas de IRS baixarem e o IVA da restauração também, a economia melhorará por via do aumento no rendimento disponível dos particulares, e o sector segurador em não-vida poderá voltar novamente, e de forma tímida, a crescer.

**Quais são as áreas do ramo segurador que podem registar crescimento nesta altura em que a economia está crescer?**

Os seguros obrigatórios de automóvel e de acidentes de trabalho, assim como os patrimoniais e a responsabilidade civil, por via das empresas.

**Relativamente à segurança rodoviária. Nas estradas portuguesas, todos os anos, ocorrem muitos acidentes. Ao nível dos seguros para os automóveis, nos últimos anos, têm verificado isso? A frequência e a severidade dos**

**Os accionistas estão muito satisfeitos com o desempenho da operação portuguesa.**

**2014 será ainda um ano muito difícil para o sector segurador.**

**A severidade e a frequência melhoraram mas essa melhoria foi incorporada nos preços.**



Miguel Baltazar



sinistros ocorridos nas estradas portuguesas melhorou significativamente na última década, por um lado devido à melhoria das condições rodoviárias. E, por outro, devido à modernização do parque automóvel (pelo menos até 2010, pois depois desse ano essa modernização regrediu, com a austeridade) e devido à menor circulação de veículos nas estradas, derivado também à crise. Há estradas concretas em que essa sinistralidade aumentou. Por exemplo, com a introdução de portagens na SCUT do Algarve (via do Infante), a circulação na EN 125 aumentou significativamente e a sinistralidade aumentou mais de 30%. No geral, a severidade e a frequência melhoraram, mas essa melhoria foi incorporada nos preços praticados pelas seguradoras (hoje em dia, o prémio médio na RC Automóvel, e mesmo em muitos casos de Danos Próprios, é menos de metade daquele que se praticava no mercado há uns cinco ou seis anos), pelo que as margens têm diminuído fortemente neste ramo, havendo operadores a sofrer já prejuízos significativos no Ramo Automóvel.

**Em termos financeiros, quanto é que representaram os encargos com acidentes de viação para a Liberty no ano passado?**

Os encargos com os acidentes de viação, em 2013, foram de 96 milhões de euros.

**Faz falta uma disciplina nas escolas de educação rodoviária?**

Faz, claramente, pelo que a Liberty Seguros, em parceria com o ACP, com a Associação Salvador, tem tido em Portugal um papel pioneiro na prevenção da sinistralidade rodoviária.

## PERFIL

UM GESTOR COM PASSAGENS PELO BRASIL, VENEZUELA E MÉXICO

José António de Sousa, tem 58 anos e é licenciado em Economia pela Universidade do Porto. Antes de ser CEO da Liberty Seguros, passou pela Zurich no Brasil, México e Venezuela.

A Liberty Seguros entrou no mercado segurador português em 2003, com a aquisição da seguradora Europeia ao grupo Credit Suisse. Em Agosto do ano passado, a seguradora norte-americana Liberty estudou a privatização da Caixa Seguros, mas desistiu de apresentar uma proposta. “De forma como a Caixa Seguros está a ser oferecida, não há condições”, justificou, na altura, José de Sousa, presidente executivo da companhia em Portugal, em declarações ao Negócios.

## Prevenir e reparar

ENVELHECIMENTO

# Condutores mais velhos têm de aceitar as suas limitações

David Melton assinala que cada pessoa envelhece de forma diferente. No entanto, é necessário ter consciência que a perda de capacidades é uma possibilidade

## SINAIS DE ALERTA

DAVID MELTON ENUMERA OS SINAIS DE ALERTA

Correio da Manhã



**Deizar de conduzir** | Para muitas pessoas este momento pode traduzir-se num receio de isolamento social.



David Melton é director-geral de Segurança da Liberty Internacional.

- Mudanças inesperadas de faixa de rodagem.
- Dificuldades em cruzamentos ou com configurações de trânsito.
- Não utilização de sinalização luminosa.
- Conduzir muito próximo do veículo da frente.
- Falhar as saídas das auto-estradas.
- Dificuldades com sinais.
- Maior nervosismo na condução.
- Receios de conduzir à noite ou com más condições climatéricas.
- Conduzir na faixa de rodagem errada.

**ANA LARANJEIRO**  
alaranjeiro@negocios.pt

“Atingir um momento na vida no qual uma pessoa não deve conduzir é pior do que perder capacidades – é aceitar que estão a ficar velhos”, constata David Melton, director-geral para a segurança da Liberty internacional. Envelhecer para muitos é difícil. E assumir que com a idade, por vezes, há uma perda de capacidades também. Ainda que existam áreas em que isso não representa uma questão muito séria, na estrada a perda de capacidades pode constituir-se como um problema.

Para se ter uma ideia, em Portugal, e de acordo com os dados dos Censos de 2011, 19,1% da população tem mais de 65 anos. Mas esta não é uma questão que afecta apenas um país, mas sim várias regiões do globo. David Melton salienta que

“embora possa ser difícil, os condutores mais velhos têm de estar preparados para aceitar que as suas capacidades para a condução podem estar a deteriorar-se”. “Se tivermos sorte, isso chegará numa altura das nossas vidas em que estamos muito velhos para conduzir em segurança. Mas não há uma idade específica em que isso ocorra”, acrescenta David Melton ao **Negócios**.

Para muitos, conduzir é sinónimo de liberdade. Por isso, a possibilidade de ficarem sem conduzir pode traduzir-se num receio de isolamento social que os impede de realizar tarefas simples, como ir ao supermercado, até a questões mais delicadas como uma ida ao médico. Neste sentido, o responsável da Liberty Internacional defende que esse “efeito negativo deve ser evitado, assegurando que existem alternativas” a essa perda de indepen-

## Alguns condutores chegam a uma altura das suas vidas em que têm dificuldades em reconhecer situações de perigo.

**DAVID MELTON**  
Director-geral para a segurança da Liberty internacional

dência. “Esta é uma questão muito séria em todo o mundo. Têm de existir oportunidades de transporte e estas não podem ser dispendiosas”, refere salientando que estas

soluções devem assegurar “transportes condignos”. Um dos exemplos desse tipo de soluções é a norte-americana “iTN America”, que disponibiliza serviços de transporte para seniores.

### Famílias devem ter a responsabilidade de alertar

Todos envelhecemos de forma diferente e não existe uma idade que “automaticamente signifique que uma pessoa é ‘velha’”. “Alguns condutores chegam a uma altura das suas vidas em que têm dificuldades em reconhecer situações de perigo”, explica Melton. Por isso, os familiares devem estar atentos até porque quando se aperceberem, os problemas podem subsistir há já algum tempo. “Acreditamos que é responsabilidade das famílias ter estas conversas” que alertam para a necessidade de parar de conduzir. “Não é

apenas uma conversa – ou duas ou três. As famílias devem falar” sobre “a inevitabilidade do seus entes pararem ou restringirem a condução. Estas conversas devem ser respeitadas e dignas”, explica David Melton.

Por outro lado, os médicos têm também um papel muito importante. Os profissionais de saúde devem assumir a responsabilidade “de procurar e reportar as condições que possam afectar uma condução segura”. Neste sentido, o responsável sustenta que deveria existir “legislação que encoraje os médicos a fazê-lo e que os proteja se o fizerem”. No entanto, muitas vezes médicos e pacientes têm uma relação pessoal, o que se pode traduzir “numa relutância” por parte dos profissionais em relatar situações que pode obrigar as pessoas a pararem de conduzir.



Mike Blake/Reuters

**Aceder às tecnologias em segurança** | Este é o caminho que se está a seguir em matéria de inovação.

## O QUE ELES DIZEM

O perigo é quando estamos focados numa tarefa enquanto conduzimos, mesmo que seja por um curto período de tempo – 2 ou 3 segundos – uma emergência pode ocorrer e podemos não ver.

**DAVID MELTON**  
Liberty International

O objectivo será sempre permitir que o utilizador tenha no carro acesso às tecnologias de forma segura, uma vez que a experiência de utilização será obrigatoriamente diferente.

**PEDRO FÉLIX MENDES**  
Portugal Territory Manager,  
Google Portugal Enterprise

## TECNOLOGIA

# Google: como aceder a tecnologias em segurança nos carros

A Google tem estado a trabalhar com fabricantes de automóveis para “integrar a experiência da mobilidade nos carros de forma segura”

**ANA LARANJEIRO**  
alaranjeiro@negocios.pt

Os smartphones e os tablet têm uma forte presença no quotidiano das sociedades ocidentais. Mas a utilização destes dispositivos enquanto se está a conduzir pode constituir-se como uma distração e colocar em perigo condutor e terceiros.

A pesar de muitas pessoas acreditarem que são capazes de desempenhar várias funções em simultâneo, os investigadores, como salienta David Melton da Liberty International, “concluíram que o nosso cérebro foca-se numa tarefa e só depois passa para outra” e assim sucessivamente. “O perigo é quando estamos focados numa tarefa enquanto conduzimos, mesmo que

seja por um curto período de tempo – 2 ou 3 segundos –, e uma situação de emergência acontece e não a vemos”, alerta este responsável.

Por isso, como é que se pode aliar as inovações tecnológicas a uma condução segura? A Google tem vindo a desenvolver um conjunto de “iniciativas com os fabricantes de automóveis por forma a integrar a experiência de mobilidade nos carros, de forma segura”. “Outra experiência que gostaríamos de realçar é o projecto totalmente inovador do carro ‘auto-guiável’, com mais de 500 mil milhas percorridas no estado da Califórnia e do Nevada [nos Estados Unidos da América] sem acidentes”, explica ao Negócios Pedro Félix Mendes, Portugal Territory Manager, da Google Portugal Enterprise.

Assim, o objectivo “será sempre permitir que utilizador tenha no carro acesso às tecnologias de forma segura, uma vez que a experiência de utilização terá que ser obrigatoriamente diferente”.

Mas inovação tecnológica é um conceito amplo e que pode incluir várias áreas. Nesse sentido, Pedro Félix Mendes defende que a “inovação será extensível a muitos níveis” e cita o caso dos prémios dos seguros automóveis para ilustrar esta diversidade.

“Há já hoje prémios de seguros que são estabelecidos em função do comportamento do condutor. Através da geolocalização existente num smartphone, a empresa seguradora controla ao segundo, os movimentos dos condutores, sabem a sua velocidade, tempos de trava-

gem, etc. Com estes dados, a seguradora consegue perceber melhor o comportamento do condutor e também mitigar o risco do seguro. Para o utilizador, em troca de um prémio de seguro mais barato, e ao saber que as suas acções e comportamento na estrada estarão a ser seguidos, também cremos que este facto irá mudar o seu comportamento na estrada”, explica o responsável da Google.

Por isso, a tecnológica está a trabalhar em vários ângulos que vão desde a utilização de tecnologias dentro dos automóveis, “passando pela própria segurança da condução (como o carro “auto-guiável”) até ao fornecimento de todas as infraestruturas que permitem” gerir “os mais variados tipos de informação”.

IV CONGRESSO

**PREVENIR  
E REPARAR  
CRESCER E  
ENVELHECER  
NA ESTRADA**

# IV CONGRESSO

## PREVENIR E REPARAR CRESCER E ENVELHECER NA ESTRADA



**21 MAIO 2014**

**FACULDADE DE MEDICINA DENTÁRIA  
LISBOA**

A Liberty Seguros em parceria com o Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses e a APADAC, organiza a 4ª edição do Congresso Prevenir e Reparar.

Nesta 4ª edição, o Congresso vai ser dedicado ao tema Crescer e Envelhecer na Estrada e irá abordar temáticas relacionadas com educação rodoviária, o contributo da legislação e da jurisprudência, inovação na reparação do dano, perícia médico-legal, entre outros.

### Programa:

**09h00 - Recepção dos participantes**

**09h30 - Nota de Boas-Vindas**

Luís Cardoso, Senior Vice President for Claims and Service in Europe, Liberty International

**09h40 - Abertura institucional**

Miguel Macedo, Ministro da Administração Interna

**10h00 - Sessão de Abertura**

Francisco Brízida Martins, Presidente, Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses  
Duarte Nuno Vieira, Presidente, Associação Portuguesa de Avaliação do Dano Corporal

**10h30 - Mesa-redonda - Crescer e envelhecer na estrada**

Moderação: Helena Garrido, Directora, Jornal de Negócios  
Arlindo Donário, Professor, Univ. Autónoma  
Eduardo Lopes Rodrigues, Vogal, IMT  
Coronel Gabriel Chaves Barão Mendes, GNR  
Subintendente Paulo Ornelas Flor, Director do Gabinete de Imprensa e Relações Públicas, PSP

**11h30 - Coffee Break**

**12h00 - Our Aging Population and Road Safety**

David Melton, Managing Director of global safety, Liberty International

**12h45 - Inovação na Google**

Pedro Félix Mendes, Portugal Territory Manager - Enterprise, Google

**13h00 - Almoço**

**14h30 - Mesa-redonda - O contributo da legislação, da jurisprudência e da indústria seguradora**

Moderação: Luís Filipe Caldas, Advogado  
António Abrantes Gerales, Juiz Conselheiro, Supremo Tribunal de Justiça  
Jorge Jacob, Presidente, Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária  
Vitor Carvalho, Advogado

**15h30 - Coffee break**

**16h00 - Mesa-redonda Inovação na reparação do dano**

Moderação: Duarte Nuno Vieira, Presidente, Associação Portuguesa de Avaliação do Dano Corporal  
Antonio Hernando Lorenzo, Médico  
Jerónimo Sousa, Director Centro de Reabilitação Profissional de Gaia  
José Cobos, Director-Geral, CED

**17h00 - Encerramento**

Para mais informações e inscrições: 210 494 901/2

ou [cofinaeventos@cofina.pt](mailto:cofinaeventos@cofina.pt)

<http://congressoprevenirereparar2014.negocios.pt>



Em associação com:

**negocios**

Patrocinador Gold:



Vidros para Viaturas

Patrocinadores Silver:



you live we care

Parceiro Científico:



Apoio:

