



Em ética ambiental estuda-se que a primeira reacção à poluição das fábricas foi – construir chaminés cada vez mais altas. É um reacção instintiva e compreensível. Perante um grave problema de saúde pública, construir uma chaminé cada vez mais alta era um alívio temporário - e ao regularmos mostrava que estávamos politicamente a fazer qualquer coisa. Era uma mitigação de um problema. Um gesto. Aliás foi esse o paradigma do século XX – não construíamos ETARs (Estações de Tratamento de Águas Residuais), construíamos emissários para longe da praia. Mas agora, passado muitas décadas, sabemos que este tipo de “solução” não é de facto uma solução – nem sequer um caminho para a solução. De facto torna o problema pior – as fábricas não têm qualquer incentivo para limpar as emissões. **Um pouco como meter o lixo debaixo da tapete.**

“Segurança Rodoviária” é um conceito para lidar com o perigo rodoviário – um conceito que tem em si uma visão do mundo que existia no pináculo da cultura automóvel. Um conjunto de “soluções” técnicas que nunca questiona o paradigma vigente na altura – o número de automóveis e a sua velocidade é aceite como inevitável, como factos parte do progresso e desenvolvimento.



Este cruzamento é um bom exemplo deste tipo de reacção automática e pouco ponderada. Uma “solução” técnica por parte de pessoas bem intencionadas a tentarem lidar com um um problema grave – **entre 40-60 milhões de pessoas foram mortas na estradas e ruas desde a invenção do automóvel**. Este tipo de “solução” é o que Thomas Kuhn (1962) chama de solução “normal” (isto é, uma crença de longa data) e que não questiona o sistema. Não questiona o futuro.

Mas também não é uma coincidência que não vemos qualquer peão nesta fotografia. É feito, desconfortável e, em muitos casos, perigoso (tal como nas fábricas, estas barreiras não incentivam à redução da velocidade, antes pelo contrário). As pessoas que têm que lidar com este tipo de ambiente urbano, usam cada vez mais o carro, andam cada vez menos a pé e, eventualmente, mudam-se para os subúrbios. Uma vez instalados em locais longe do centro, e com densidades demasiado baixas para andar a pé ou usar o Transporte Público, começam uma vida dependente do automóvel pondo em perigo diariamente a sua vida e a dos outros.



Este é o exemplo oposto. Reparem na ausência de barreiras e passadeiras.

Como é que conseguimos este tipo de ambiente?

Uma redução drástica do número de carros com bons planos de mobilidade.

E duas regras fundamentais:

1. Prioridade ao peão
2. Baixas velocidades

Apesar de termos consciência de que este tipo de zona (já incluídas na última revisão do CE como Zonas de Coexistência) pode não ser apropriada para todos os cruzamentos, é no entanto um bom exemplo de uma visão de um futuro seguro, confortável e aprazível. Um bom ponto para iniciar esta conversa.



Por outro lado todos concordamos que esta não é uma visão de futuro que queremos para as nossas cidades.

As consequências indirectas deste tipo de pseudo-solução, são infelizmente demasiado frequentes quando aplicamos “soluções” técnicas a problemas políticos. É por isso fundamental, antes de aplicarmos soluções técnicas, e criar aquilo que vulgarmente se chama a “pior emenda que o soneto”, questionar o paradigma vigente e **consensualizar uma visão partilhada de futuro.**



O problema habitual da implementação de soluções técnicas antes de consensualizarmos o que desejamos para o futuro, é que só conseguem lidar com um conjunto demasiado restrito de problemas. Ignorando um universo enorme de outros problemas – algumas “soluções” técnicas, ao ignorar “feedbacks” e círculos viciosos, podem inclusivamente ter efeitos finais profundamente negativos.

**Nós que trabalhamos em “segurança rodoviária” há muitos anos, temos o hábito de nos focarmos nos números absolutos – redução do número de mortos e feridos, sem olharmos com atenção para uma visão holística do problema.**

Um exemplo: é normal ouvir instituições públicas a congratularem-se pela redução do número de mortos e feridos. Mas, esse facto diz pouco sobre a qualidade e segurança do espaço público. De facto, geralmente significa exactamente o oposto. As crianças passam horas fechadas em casa, porque as ruas são demasiado perigosas -perdendo autonomia e direitos. Passam horas nos seus quartos a jogar em consolas ou a ver televisão. Sabemos, no entanto, que vários estudos indicam que crianças fechadas em casa correm mais perigo rodoviário durante a adolescência.



# Alteração do paradigma: redução do risco rodoviário



mário j alves

mariojalves@gmail.com

Nesta apresentação não iremos falar da «espuma dos dias» - como já afirmaram sabiamente os oradores anteriores, os dados estatísticos de 2017 referem-se a um periodo de tempo demasiado curto para concluir muita coisa útil. Iremos sim, questionar o paradigma actual da chamada «segurança rodoviária» e uma nova aproximação ao problema da redução do risco rodoviário. Para isso, iremos começar com **um pouco de história** (como chegamos aqui) e finalmente enunciar **10 pontos para um novo paradigma de abordagem da redução do risco rodoviário**.

A ACA-M tem quase 2 décadas de trabalho na abordagem da questão da redução do risco rodoviário. Trabalhamos com frequência em instâncias internacionais – por ex. acabamos de participar activamente no encontro da Nações Unidas da United Nations Road Safety Colaboration da OMS em Nova Iorque, como delegado da FEVR (Federação Europeia das Vitimas da Estrada). E somos membros da Estrada Viva - Liga de Associações pela Cidadania Rodoviária, Mobilidade Segura e Sustentável. Da qual fazem parte outras associações aqui presentes (a GARE – Associação para Promoção de uma Cultura de Segurança Rodoviária e a MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta). Mas também a APSI – Associação para a Promoção da Segurança Infantil, a FPC – Federação Portuguesa de Ciclismo e a APFN – Associação Portuguesa de Famílias Numerosas.



Estas duas fotografias mostram a entrada de duas escolas.

Duas realidades muito diferentes.

A semana passada uma criança morreu à porta de uma delas.

Temos aqui dois paradigmas: num caso a segurança dos mais vulneráveis é negligenciada, a prioridade do desenho urbano é a fluidez e velocidade dos automóveis. Na outra, o desenho inclui um ciclovia, e medidas de acalmia de tráfego que visam uma drástica redução da velocidade dos automóveis à porta da escola.

**“O grau de civilização de uma sociedade pode ser medido pela forma como cuida dos mais vulneráveis”**

Demasiadas ruas em Portugal parecem-se mais com o exemplo de cima.

O trabalho do municípios na implementação de medidas de acalmia de tráfego será fundamental no futuro.



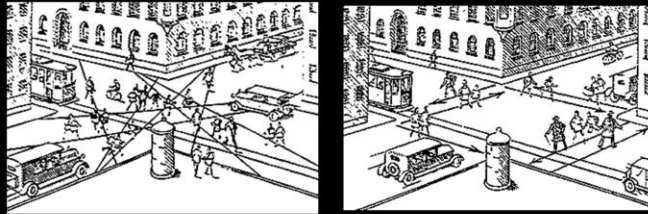
### **Um pouco de história. Como é que chegamos aqui?**

Afonso de Bragança, Sobrinho do Rei D Carlos, Duque do Porto trouxe o primeiro carro para Portugal.

Reza a crónica anedótica que era conhecido como «O Arreda». Amante de carros e de velocidade, corria pelas ruas da cidade no seu automóvel aos gritos «Arreda, Arreda!» para que as pessoas saíssem da frente, o que lhe valeu o cognome.

Até então os peões podiam usar toda a largura da rua em relativa segurança. Começou uma “nova ordem” que transformaria radicalmente o nosso espaço público e a nossa forma de pensar.





O número de carros aumentou de tal forma que as pessoas continuavam a usar a rua como usaram durante séculos. E no início do Século XX os clubes de automobilistas promoveram campanhas de disciplina dos peões e pela criação de passadeiras, de forma a que os automobilistas pudessem conduzir a velocidades cada vez mais altas.

Foi neste contexto que a nova disciplina “Segurança Rodoviária” começou a dar os primeiros passos, muito influenciada por esta nova visão do mundo. O próprio termo “Segurança Rodoviária”, para definir o conjunto de técnicas para lidar com o novo perigo nas nossas ruas, é um bom exemplo do Orweliano “doublespeak” (<https://en.wikipedia.org/wiki/Doublespeak>).

Infelizmente o paradigma pouco se alterou desde então.



### **A perda de espaços para brincar**

Clifford Berryman, Washington Evening Star, 1922.

Norton(2008)

Nos anos 20 do século passado, já era possível encontrar desenhos em jornais da época a comentar a perda dos espaços para brincar nas cidades, já invadidas por esse novo perigo nas ruas.



Massachusetts Safety Council Julho  
1923

Norton(2008)

Instituições, muitas vezes pagas por clubes de automobilistas, tinham frequentes campanhas para afastar as crianças da rua.

A indústria automóvel introduziu o humilhante termo jaywalker para os peões que atravessavam fora da passadeira (jay em Inglês é campónio).

Assim como a palavra “acidente” para descrever colisões, despistes e atropelamentos.

Peter D. Norton, **Fighting Traffic**: The Dawn of the Motor Age in the American City. Cambridge, MA: MIT Press, 2008. ix + 396 pp.



Frank Young Los Angeles Times 06.07.1922  
Automobile Club of Southern California

Norton(2008)

Muitas das campanhas usavam imagens de choque e medo dirigidas aos pais.



Figura 1: Exemplo de cartaz afixado nas paredes de Lisboa em 1947, anunciando a nova condição pedonal.  
Fonte: MARTINS, 1947

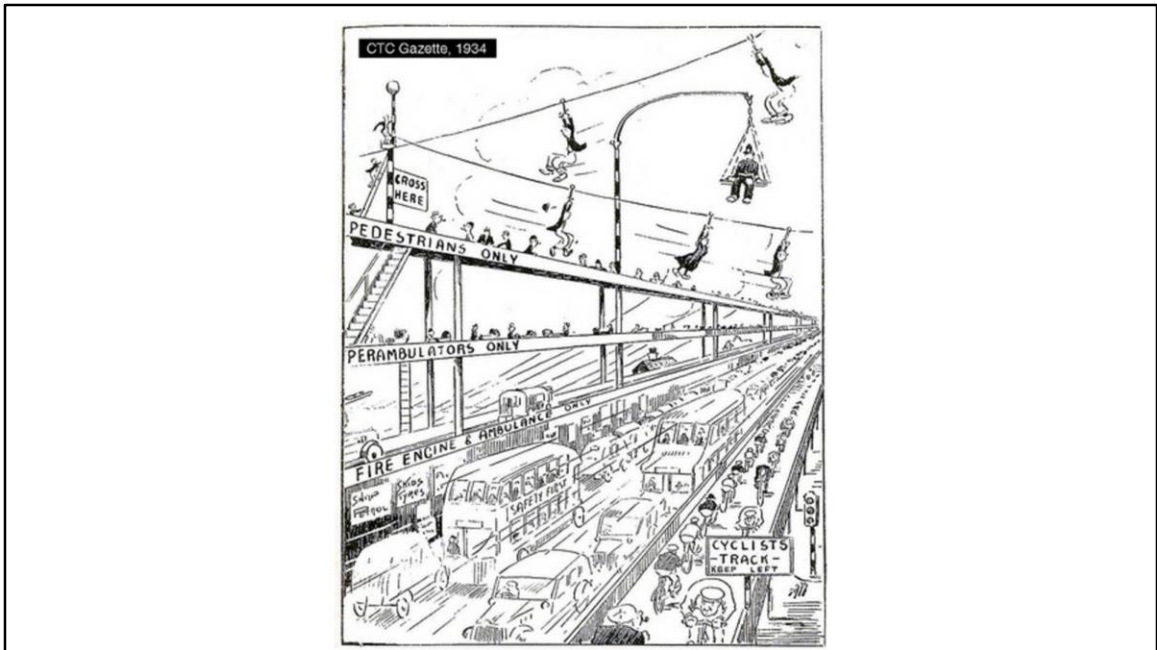
(Tiago Carvalho, 2014)

Em Lisboa também houve campanhas de disciplina dirigidas aos peões...

Estávamos a entrar lentamente no paradigma rodoviário que nos trás aqui hoje....



No outono de 1935, a Polícia de Trânsito, com apoio do Automóvel Club, para além do aconselhament geral anunciado pela faixa da foto, ensinava a subir pelos passeios da direita e a descer pelos passeios da esquerda.  
(Tiago Carvalho, 2014)

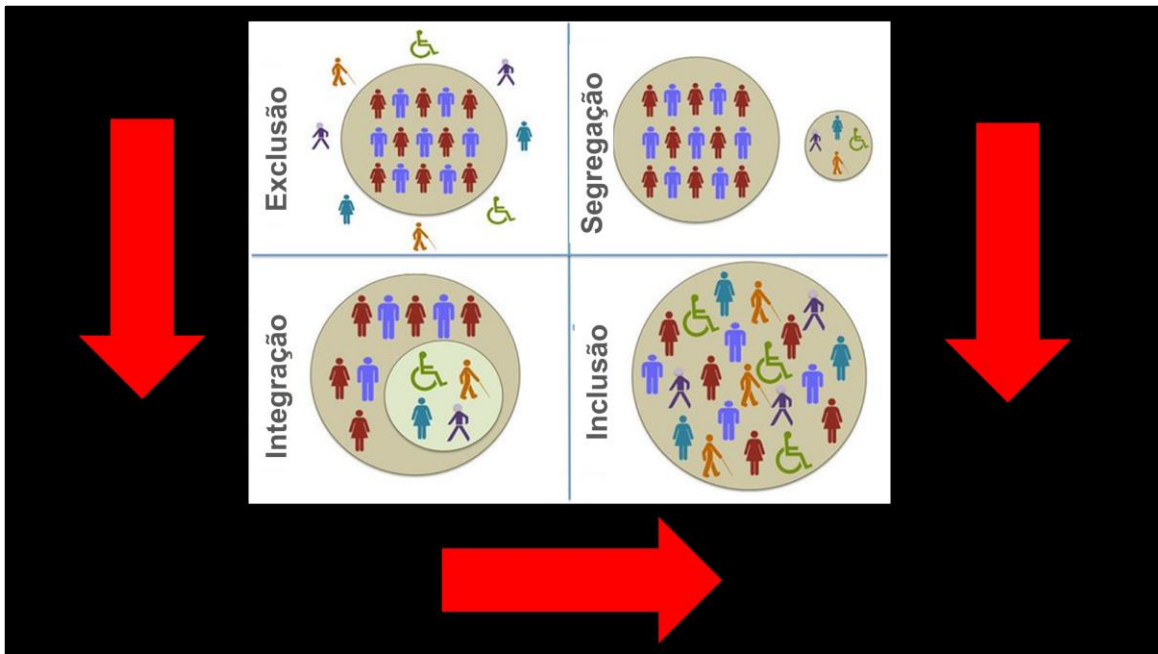


Nos anos 30, a Alemanha sob a égide do Nacional Socialismo, colocava milhares de Volkswagens na estrada, e concluía que a única forma de garantir a segurança dos mais vulneráveis era segrega-los dos automóveis mais pesados e velozes.

Este cartoon de 1934 tem um olhar humorístico sobre os resultados da segregação de espaços, muito em voga na época.

Reparem nas consequências perversas: na dificuldade que têm os peões para atravessar esta manta de retalhos!

**E o Século XX cumpriu esta visão. Um dos maiores assaltos à vivência democrática do espaço público começou a tomar forma.**



E aqui chegamos ao primeiro ponto fundamental para a alteração do paradigma. Buscando inspiração ao conceito de “Acessibilidade Universal”: **a democracia e equidade exige novas abordagens.**

**Temos que gradualmente reverter os espaços públicos da cidade à livre fruição das pessoas, com a possibilidade da inclusão plena dos mais vulneráveis.**





Esta fotografia ilustra o Largo do Rato no início do Século XX.

**Um espaço político, de encontro de gerações e ideias.**

... e se formos consultar o google streetview (2010)?



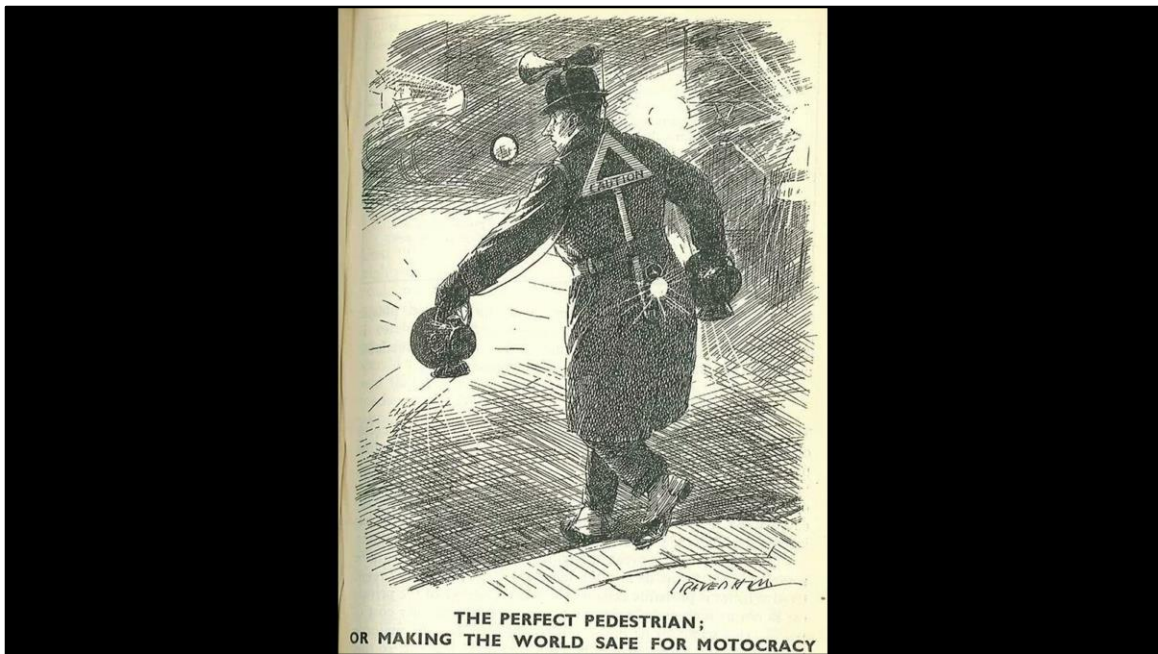
Os engenheiros de tráfego e “segurança” rodoviária tornaram este largo de Lisboa perigoso e desagradável para todos, em especial crianças e idosos.

A ACA-M publicou um livro sobre o Largo do Rato. Um estudo antropológico de um ano, onde se descobriu coisas curiosas: não é considerado um ponto negro, mas os idosos que vivem de um lado do Largo declararam que têm medo de o atravessar.

Cá está um bom exemplo – o facto de não existirem mortos e feridos no Largo do Rato nada diz sobre a qualidade do espaço público. De facto, é bem possível que quanto mais hostil o espaço se tornou para peões, menos atropelamentos houve.

Perante um problema grave decidimos contruir chaminés cada vez mais altas.

Pedonalidade no Largo do Rato. **Pedonalidade no Largo do Rato : micro-poderes /** Aymeric Bôle-Richard ; nota prévia Manuel João Ramos ; rev. Ana Moura. - Lisboa : Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados, 2008. - 188, [1] p. : il.



Esta estratégia, voluntária ou involuntária, de afastar os peões do espaço público com recomendações que colocam a responsabilidade na vítima, ainda assistimos nos dias de hoje com a recomendação do uso de coletes fluorescentes ou o uso de roupas claras.

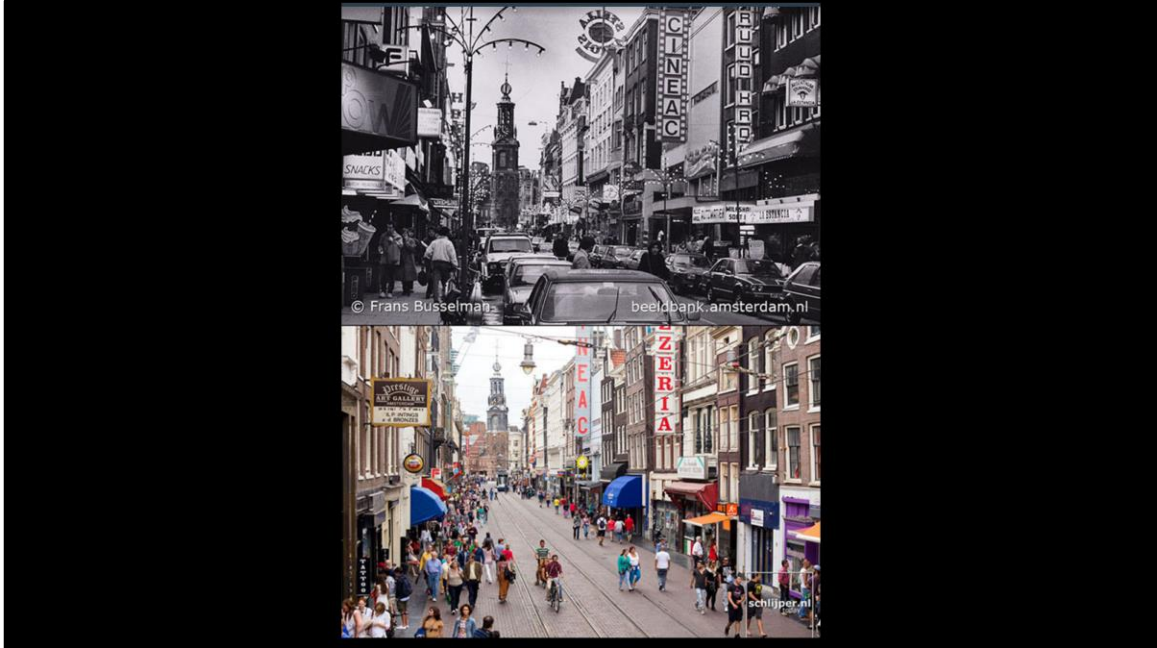
Esta responsabilização da vítima pela sua própria segurança é inadmissível e já em 1922 os jornais publicavam um cartoon a reagir contra esta nova forma de ver o mundo.

# paradigma

Thomas Kuhn (1962)

Por tudo isto que se acaba de descrever, é fundamental considerar que a **“segurança rodoviária” precisa de uma alteração radical do seu paradigma de abordagem.**

**Precisamos de uma nova abordagem à forma como vivemos e construímos as nossas cidades.**



A primeira função do espaço rodoviário, enquanto parte de uma rede, é a ligação de pessoas - seja entre elas, seja às atividades em que participam (trabalho, escola, etc.), seja aos recursos vitais que necessitam - e o transporte de produtos.

O que implica que **o espaço rodoviário não pode ser considerado um mero corredor para aumentar a mobilidade, mas um espaço público que garanta uma acessibilidade segura e sustentável de todos.**

## **PENSE 2020**

A ACA-M, com outras associações da Estrada Viva, participou com boa vontade na consulta pública do Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020). Mas não percebeu como é que a ANSR analisou os mais de 500 contributos recebidos quando, na altura, o governo deu como prazo para aprovação do PENSE 2020 pouco mais de um mês.

## Um plano nacional de segurança rodoviária tem que:

- emanar da Assembleia da República
- resultar de um acordo interpartidário
- envolver os municípios
- ser devidamente orçamentado

Na altura, e para além dos comentários ao plano, alertamos para várias questões estruturais:

- É um Plano sem garantia de sobrevivência: é um documento nascido numa secretaria de Estado em vez de emanar do Parlamento (fruto de um acordo interpartidário), e com grandes probabilidades de morrer no fim desta legislatura.
- Não envolveu na sua elaboração as autarquias e a sociedade civil, apesar de pretender delegar naquelas e nesta o sucesso da sua aplicação;
- Não indica qualquer necessidade de suporte financeiro que ofereça garantias mínimas de exequibilidade das iniciativas e acções que prevê;

## Mais participação activa e permanente da sociedade civil

- Campanhas
- Revisão do CE e RST (por actualizar)
- Escolas e empresas

...e fundamentalmente não contou, nem conta, com a participação activa e permanente da Sociedade Civil.

As associações da sociedade civil continuam sem recursos e mesmo assim muito trabalho fazem com poucos recursos próprios e voluntariado. Temos muitos exemplos de campanhas e programas de sensibilização que muito ganhariam com colaboração e ajuda.

A revisão do CE (um trabalho extraordinário desta casa) deverá ser um processo contínuo, com a participação activa de todos. Ainda há muito para fazer. O RST (Regulamento de Sinalização do Trânsito) continua por rever há mais quatro anos, depois da revisão do CE. Mais uma vez fazemos leis, mas não produzimos as portarias necessárias para a sua implementação.

Para uma verdadeira alteração do paradigma e cultura de segurança, é essencial a participação das escolas, empresas, etc...

**Só um trabalho em torno da cidadania rodoviária, em colaboração próxima com a todas as forças vivas, pode de facto alterar o estado das coisas.**



# Visão Zero

Há cerca de 15 anos, num encontro deste tipo a ACA-M, propôs a adopção da Visão Zero pelo estado português.

Na altura a ideia provocou risos na mesa e em metade da audiência. É bom sentir que a expressão e conceito está lentamente a ser mencionado nestes colóquios. Mas na Suécia, país onde foi a Visão Zero foi congeminação, já se fala em avançar para além da Visão Zero.

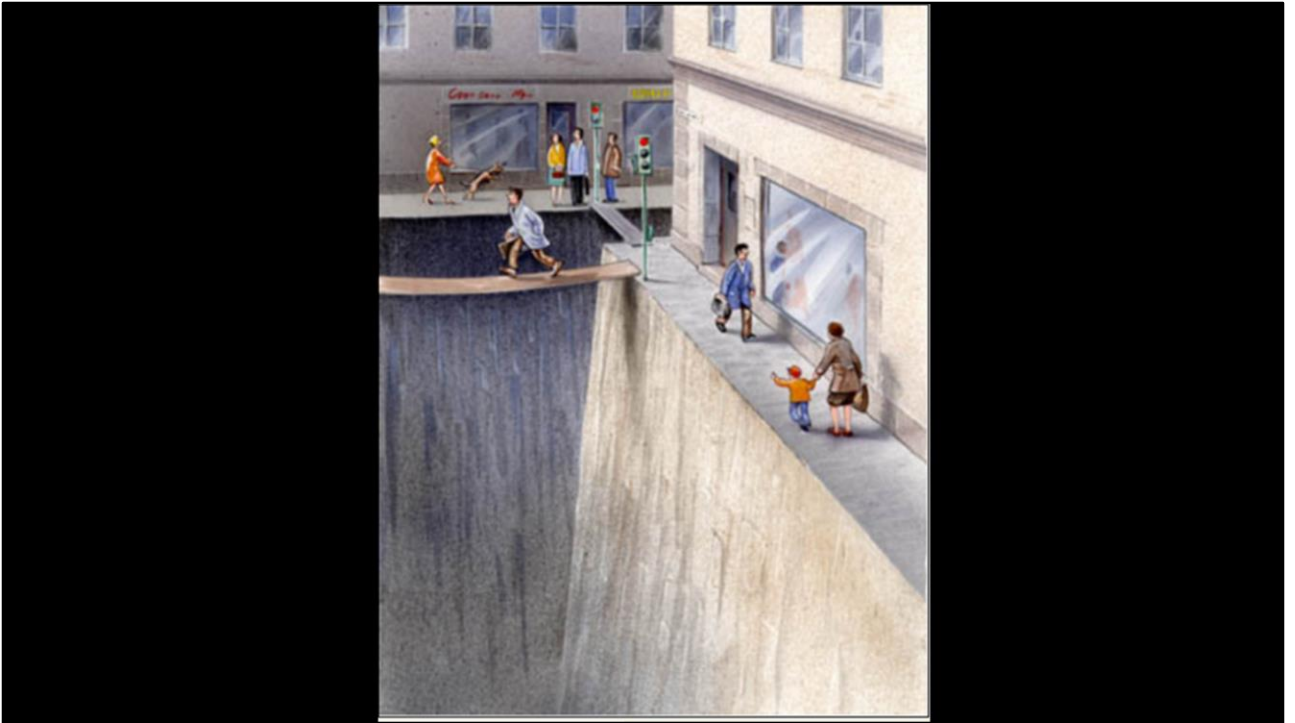
É sobre estes conceitos, **para além da Visão Zero**, que iremos falar agora com listagem de 10 pontos.

**Eis então algumas respostas que ficam aqui penduradas à espera das perguntas que o Governo tem de fazer para começar a salvar vidas na estrada:**

# 1

Implementar uma política de transportes, atribuindo máxima prioridade à **mobilidade segura e sustentável**

A redução do risco rodoviário, se se quer que seja durável e sustentável, terá que ter como prioridade medidas que incentivem a mobilidade sustentável, incluindo disciplinas como o urbanismo, saúde, ambiente.



**Depois de um século de transformação das nossas cidades esta é a sensação que os mais vulneráveis sentem diariamente.**

## 1.1

...promover ativamente o **andar a pé e de bicicleta** - que pouca ameaça representam para os outros utentes do meio rodoviário - através de ações positivas e coordenadas para aumentar o uso e a segurança destes modos

A promoção dos modos activos, para além de tornar as nossas cidades mais seguras para todos, tem enormes vantagens económicas, sociais, ambientais, saúde... E mais qualidade de vida para todos.



## 1.2

...uma estratégia de transporte baseada no desenvolvimento de sistemas integrados e eficientes de **transportes públicos**, com o objetivo de obter deslocações seguras e ambientalmente sustentáveis.

O risco na viagem casa-trabalho reduz 90% quando é feita em Transporte Público em vez de automóvel.

Os passageiros de transportes públicos têm cerca de 1/10 da mortalidade do que os passageiros do Transporte Individual Motorizado.

(Litman 2016)

## 1.3

...desencorajar o uso desnecessário do **transporte privado motorizado** onde e quando o uso do transporte público e mobilidade activa seja tanto ou mais viável



**Uma das formas de medir a qualidade da democracia de um país é pela dimensão dos seus passeios.**

Os municípios têm muito trabalho pela frente para restabelecer a segurança e equidade no espaço público.



## 2

Procurar uma genuína **redução do perigo** para todos os utentes do meio rodoviário, identificando e controlando a principal origem das ameaças (na generalidade dos casos os veículos privados automóveis).

# 3

Reconhecer que o perigo rodoviário tem um impacto significativo na **qualidade de vida** das pessoas - restringindo a mobilidade pelo medo de utilização do espaço público - especialmente nas crianças e idosos.

Tal como já dissemos, ao comentar o Largo do Rato, **há muitos idosos que têm medo de sair à rua, pais que não deixam crianças a ir a pé ou de bicicleta para a escola, adultos que têm medo de usar a bicicleta.**

É necessário trabalhar indicadores “com base na percepção” - que mostrem se a percepção pública sobre a segurança subjectiva que as pessoas sentem numa determinada área, ou a usar determinado modo, está a melhorar ou a piorar - podem ser usados conjuntamente com indicadores de risco ou como um substituto temporário destes últimos, se necessário. **Estes indicadores de percepção subjectiva de perigo ou segurança devem ser estratificados por grupos demográficos.**



**O espaço viário é uma parte integrante do domínio público, onde as pessoas se encontram, interagem e desfrutam da natureza, da cultura ou da complexidade urbana.**

## 3.1

...implica encontrar **novos indicadores e parâmetros** para definir o nível de perigo nas nossas ruas e estradas e monitorizar com mais precisão o uso dos modos benignos e as ameaças a que estão sujeitos.

Temos que começar a trabalhar com **indicadores de risco**. Por exemplo, o número de mortos ou feridos por unidade de exposição ao risco. Continuamos sem saber bem se os recentes aumentos na sinistralidade se devem, ou não, à retoma depois da crise, porque não fazemos inquéritos aos quilómetros percorridos por cada modo de transporte.

Não sabemos se o aumento em 2017 dos mortos e feridos em motociclos se deveu ao aumento da quilometragem destes veículos, devido ao facto de terem havido mais meses quentes e secos. Por exemplo, caso haja no futuro um aumento de sinistros com utilizadores de bicicleta, pode apesar de tudo significar que a segurança dos utilizadores está a melhorar, se a utilização da bicicleta (quilómetros percorridos) estiver a aumentar mais rapidamente do que os utilizadores sinistrados.

Portanto, as metas e indicadores de eficácia das estratégias de redução do risco rodoviário, devem adotar medidas para melhoria da segurança dos utilizadores baseadas na aferição e comparação de rácios, por exemplo mortes de utilizadores de bicicleta (ou lesões fatais e graves) por milhão de km pedalados, ou por milhão de deslocações de forma a melhor representar o risco de cada modo. **Metas simples de redução do número absoluto da sinistralidade devem ser evitadas.**

# 4

Considerar as as lesões relacionadas com o risco rodoviário, como um problema de saúde pública e de violação de direito constitucional, com **especial atenção às crianças, idosos e pessoas com deficiência** que necessitam de proteção especial.

A OMS tem alertado nos últimos anos para esta necessidade – **encarar o flagelo rodoviário como um problema holístico de saúde pública.**



### **Portugal é o quinto país com mais crianças obesas na Europa**

As crianças portuguesas eram, em 2014, das mais obesas (5%) da Europa, logo atrás da Grécia (6,5%), Macedónia (5,8%), Eslovénia (5,5%) e Croácia (5,1%).



Antes de nos preocuparmos com coletes fluorescentes, capacetes para bicicletas... Temos que ter consciencia que o verdadeiro perigo é o sofá.

Temos trabalhado com a Direcção Geral de Saúde em prole da **Década da Acção para a Segurança Rodoviária (2011-2020 )** patrocinada pela OMS, onde finalmente o problema do Risco Rodoviário é visto com um problema mais vasto do que tem sido abordado até agora.



Os nossos idosos são muito mal tratados no nosso espaço público.

**Isto é uma falha do sistema democrático – o mais forte está a impor a sua vontade sobre a segurança e conforto do mais vulnerável. Numa democracia e estado de direito, esta situação deveria ser inadmissível.**



# 5

Tomar em consideração **todas as patologias relacionadas com o trânsito rodoviário** - incluindo as causadas pela poluição, sedentarismo, dependência do automóvel e não apenas os mortos e feridos causados por colisões.

**O número de mortos e feridos é eventualmente uma estatística redutora.**

A poluição provocada pelos carros a diesel nas cidades portuguesas é oito vezes acima do limite imposto pela Comissão Europeia.

Dados da Agência Portuguesa do Ambiente mostram uma realidade pior do que grande parte das cidades Europeias.

## Como é que o tráfego reduz a esperança de vida dos Europeu



Source: traffic casualties Europe 2008 WHO, OECD, World Road Statistics. 2003

Este estudo da OMS demonstra bem que temos um “**elefante na sala**”... E que continua a ser ignorado pelas autoridades Portuguesas.

## 5.1

...e por outro lado, temos que considerar sempre os benefícios sociais, ambientais e económicos dos modos de transporte mais sustentáveis.

# 6

Considerar a **multi-funcionalidade** nos projetos dos espaços rodoviários.



Mais uma vez, **este tipo de situação é inadmissível numa democracia e estado de direito.**

## 6.1

...não apenas na simples adoção de restrições eficazes de velocidade, mas adotando um **novo conceito global sobre a infra estrutura viária** como espaço público aprazível e seguro.

Uma rua tem funções sociais primordiais que antecedem a legítima necessidade de nos movimentarmos.



## 6.2

...o que significa atribuir **mais espaço público às pessoas** e não aos veículos motorizados (em vias e estacionamentos).



## 6.3

As auditorias e as inspecções de segurança rodoviária devem cobrir toda a rede rodoviária nacional e ser implementadas com carácter de urgência, com garantias de imparcialidade e independência face aos concessionários das vias.

Acrescentaríamos a necessidade de transparência, como mencionou o José Miguel Trigoso da PRP – toda a documentação relativa à auditoria deveria ser publicada e de fácil acesso público.

# 7

Parar as campanhas de “segurança rodoviária” que colocam o peso da responsabilidade sobre as vítimas, instilam o **medo** nos utilizadores mais vulneráveis e desencorajam o uso dos modos de transporte mais sustentáveis.

# 8

Utilizar uma **terminologia** mais correta e adequada como “colisão”, “atropelamento” ou “sinistro”, em vez de “acidente” de forma a contribuir para a cultura de segurança e responsabilização.

...os desastres têm causas evitáveis e não são uma fatalidade fora do controlo humano.

# 9

A **punição** do crime rodoviário deve ser eficaz e dissuasora, com penas de prisão efectivas, penas de serviço à comunidade e/ou apreensão de carta, segundo o princípio da responsabilização dos infractores em vez da busca de culpados.

Para determinados valores acima do excesso de velocidade deverá ser considerado crime – tal como já é o caso do álcool.

## 9.1

...a melhor **investigação** do crime rodoviário deve incluir a busca de responsabilidades indirectas (do Estado, dos gestores das vias, dos fabricantes de veículos automóveis).

## 9.2

...introduzir no sistema jurídico português os princípios jurídicos da **Inversão do Ónus da Culpa** (ou da responsabilidade).

...segundo o qual o utilizador do veículo mais perigoso é sempre responsabilizado em caso de colisão com um utilizador vulnerável, salvo prova em contrário.

## 9.3

...tornar mais explícito no sistema jurídico português o princípio jurídico da **Responsabilidade Objectiva** (ou pelo risco), a exemplo da maior parte da europa:

- Loi de Badinter
- Strict Liability

Este conceito está na base da Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho: *“Os danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas, que constituem habitualmente a parte mais vulnerável num acidente, deverão ser cobertos pelo seguro obrigatório do veículo envolvido no acidente caso tenham direito a indemnização de acordo com o direito civil nacional.”*

[Texto da Lei de Badinter](#) (Francês) Art.º 3.º \* As vítimas, com a exceção de condutores de veículos terrestres a motor, são indemnizados por danos decorrentes de atentados feitos à sua pessoa, sem que seja possível invocar a sua culpa, exceto nos casos em que a sua negligência grosseira seja a única causa do acidente. \* As vítimas identificadas no parágrafo anterior, que, quando menores de 16 anos ou com mais de 70 anos, ou que, quando, independentemente da sua idade, possuam, no momento do acidente, um título que lhes reconhece uma incapacidade permanente ou de invalidez de pelo menos 80% são indemnizados, **em todos os casos**, por danos decorrentes de atentados que sofreram à sua pessoa. \* No entanto, nos casos mencionados nos dois parágrafos anteriores, a vítima não é indemnizada pelo autor do acidente, relativamente aos danos provocados à sua pessoa decorrentes do sinistro, quando aquela procurou, voluntariamente, o dano que sofreu.

# 10

**Mais e melhor fiscalização** com ênfase na origem do perigo rodoviário

- Velocidade
- Álcool
- Zonas urbanas: risco para os utilizadores vulneráveis

Está na altura de dar mais importância aos efeitos nocivos da velocidade. Depois de décadas a combater o uso do álcool, chegou a altura de assumir claramente que as velocidades excessivas matam muito mais pessoas que o álcool.

Nas zonas urbanas é particularmente importante fiscalizar comportamentos agressivos ou descuidados que põem em perigo utilizadores vulneráveis.



## 10.1

A “**carta por pontos**” tem de ter efeitos práticos; mais radares e a realmente funcionar, os processos devem ser concluídos em tempo útil, e as polícias devidamente financiadas e responsabilizadas.

Finalmente a “carta por pontos” tem que ter efeitos reais e práticos.

**Temos um estado excessivamente garantista**, tornando os processos de contraordenação um “emaranhado” burocrático e jurídico que leva a que a punição nunca aconteça ou aconteça demasiado tarde.

O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) consiste em 30 radares em 50 instalados 50 cabines com funcionamento rotativo **para todo o país**.

Quando Lisboa instalou 17 radares, caiu o “Carmo e a Trindade”, depois de anos com funcionamento intermitente, acabaram de ser anunciados mais 10 radres fixos (sem sabermos ainda quando será a sua instalação).

**Estes números de radares são irrisórios!**

Em Madrid....



... há mais de 400 radares...

## Corolário:

A ANSR deverá alterar objectivos, mudar de nome, depender directamente da Presidência do Conselho de Ministros e não da Secretaria de Estado da Administração Interna

Finalmente....e para terminar.



mário j alves  
mariojalves@gmail.com

Muito obrigado.