

12 de junho de 2017

Esclarecimentos Complementares

Audiência Petição nº 236-XIII-2ª

Pelo Direito a Pedalar em Segurança

No seguimento da audiência realizada no âmbito da Petição “Pelo Direito a Pedalar em Segurança”, e da informação prestada pelo Governo, através do Ministério da Administração Interna, vimos por este meio apresentar esclarecimentos complementares que permitam enquadrar de forma mais abrangente a situação atual no que respeita à segurança sentida pelos ciclistas que circulam nas ruas e estradas nacionais.

A Vergonha e os Números

Segundo a Visão Zero com origem na Suécia e adoptada por muitos países (inclusivamente pelo Livro Branco da Comissão Europeia publicado em 2011) **nenhuma morte na estrada é aceitável**. Lamentavelmente, todos os anos se acrescentam tragédias a outras tragédias, com enorme impacto individual e comunitário, com incomensurável sofrimento humano e avultados danos patrimoniais e financeiros (mediatos e imediatos, quer para famílias quer para o Estado).

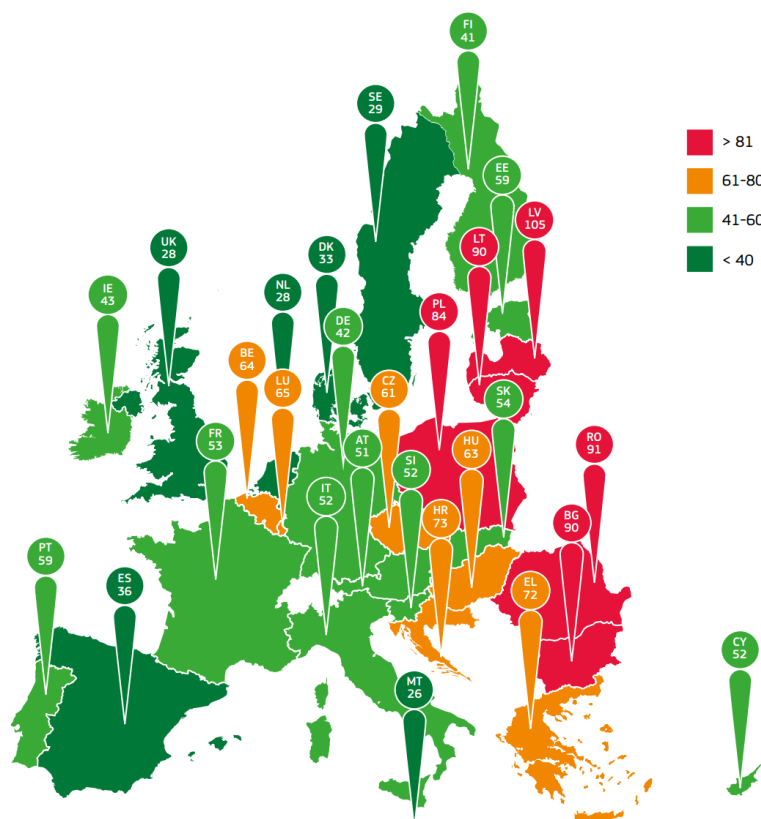
Para melhor contextualização das políticas seguidas nesta área, lembre-se que a ENSR (estratégia nacional anterior ao PENSE 2020) tinha como objetivo “colocar Portugal entre os 10 países com mais baixa sinistralidade rodoviária na Europa”. Infelizmente, constata-se que o objetivo foi falhado pois, em 2014, Portugal estava em 16º e, em 2016, em 14º.

E isto, apesar de, nos últimos anos, Portugal ter sofrido uma das maiores crises económicas da sua história com a conseqüente redução das distâncias percorridas

em automóvel. Este facto, associado à renovação da frota automóvel com critérios de segurança cada vez mais exigentes (impostos por legislação europeia), acabou por contribuir fortemente para uma redução relativa da sinistralidade rodoviária, mais que a adoção e implementação de estratégias deliberadas de redução do risco nas estradas portuguesas...

Em Portugal, morrem anualmente mais de 500 pessoas vítimas de sinistralidade rodoviária, e é esse número que se considera vergonhoso, porque continua a aumentar (e não a diminuir, como se constata quando se analisam números *absolutos* e não *taxas de variação*). Por outro lado, comparar a situação portuguesa com a *média europeia de vítimas* é insuficiente e pouco ambicioso, pois a entrada na União Europeia de países do Leste, com consideráveis atrasos estruturais, incrementou bastante os valores de mortos por milhão de habitantes, como poderemos verificar pelo gráfico seguinte.

ROAD FATALITY RATES 2014



Mortos por 1,000,000 habitantes - A média europeia é fortemente determinada pela entrada na União Europeia dos países de Leste.

Mas é em relação à sinistralidade dos mais vulneráveis que o principal problema se coloca, mantendo-se uma forte percepção de insegurança que levou 10000 peticionários a exigir a adoção de medidas concretas por parte das entidades competentes.

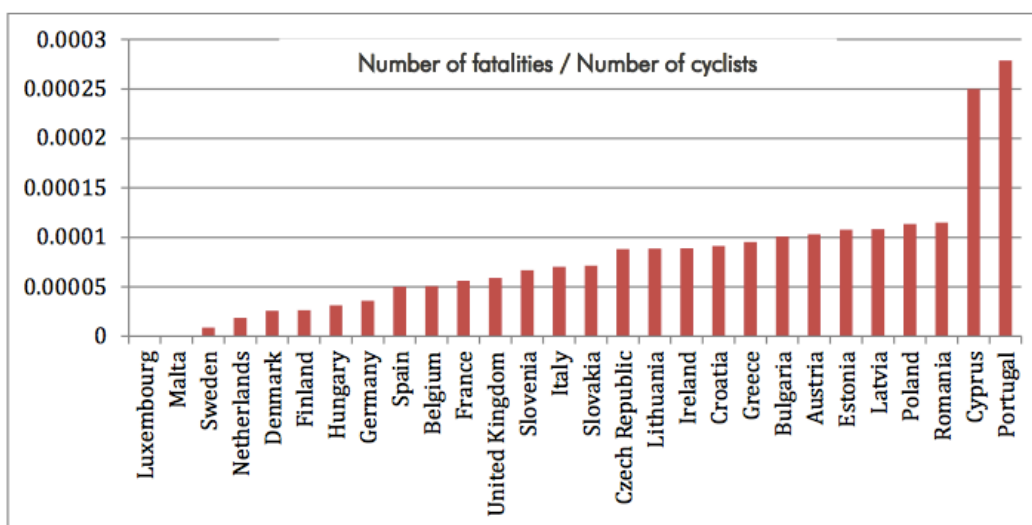
O próprio PENSE 2020, que foi aprovado sem a devida consideração das numerosas contribuições da sociedade civil, reconhece que é a falta de segurança dos mais vulneráveis que leva a que Portugal se compare negativamente com a maior parte dos países europeus.

Seria, portanto, fácil de verificar que terá que ser na proteção dos peões e ciclistas em meio urbano, através da gestão da velocidade dos veículos motorizado (nomeadamente com a alteração da infraestrutura, fiscalização e sensibilização dos condutores) que deverá estar o foco principal dos próximos anos, e também na escolha criteriosa de **indicadores relevantes**.

Ora, em relação à análise da sinistralidade rodoviária, por razões que nos parecem evidentes, não se deverá comparar percentagens de peões e ciclistas na totalidade das fatalidades rodoviárias. Tal omite, por exemplo, que nos casos dos peões esta percentagem tem vindo a aumentar constantemente na última década. No caso dos ciclistas, poderíamos assim concluir, usando a mesma lógica falaciosa, que países como a Holanda e a Dinamarca têm muito piores indicadores de segurança rodoviária para ciclistas que Portugal...

Para uma reflexão séria e metodológica sobre as fatalidades na estrada, não se deverá referir que, em Portugal, 5% das mortes são de ciclistas e que o nº de ciclistas mortos por milhão de habitante é de 3,4, e comparar com as médias europeias de 8% e 4,2 mortos/milhão de habitantes.

Se fizermos uma correção, mesmo que grosseira, baseada na diferença da taxa modal do uso da bicicleta de 0,5% (em 2011) em Portugal para a média de 8% na Europa, constatamos que **a sinistralidade com ciclistas em Portugal será 10-13 vezes superior à média europeia!**



Segundo o Cycling Barometer¹ da ECF - Federação Europeia de Ciclistas (2015), Portugal é o país da EU com maior taxa de fatalidades de ciclistas (nº de fatalidades/nº de ciclistas), cerca de 4 vezes superior à média europeia.

Para medir a insegurança e risco dos mais vulneráveis em Portugal será necessário medir a exposição ao risco rodoviário para que a redução das deslocações em modos ativos não seja confundida como uma melhoria da segurança rodoviária - um exemplo clássico desse fenómeno é a redução dos mortos e feridos graves entre jovens e idosos que não significa necessariamente uma redução do risco rodoviário, mas simplesmente um abandono de espaços públicos perigosos e redução forçada e gradual da exposição ao risco.

Fiscalizar *de facto* para fazer cumprir a Lei

Em relação à (in)eficácia das ações de fiscalização das forças policiais, poderemos dar o exemplo de uma breve contabilização de velocidades realizada na Avenida Infante Dom Henrique em Lisboa (dentro de localidade) que verificou que **95% dos carros circulavam acima do limite de velocidade (50 km/h)**, sendo que metade circulavam acima de 70 km/h. Esta observação confirma aquilo que facilmente qualquer pessoa pode observar nas ruas das cidades portuguesas, e que torna a cultura do incumprimento da lei no que respeita ao Código da Estrada um problema

¹ http://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/3541/nl5_ecf-barometre-velo2015_en.pdf?lm=1436166648

sério, e que apenas poderá ser mitigado com uma fiscalização efetiva, o que de momento não compara favoravelmente nem usando a “*média europeia*”.

Com efeito, de acordo com os dados do relatório da ETSC (European Transport Safety Council) e os dados da ANSR, **Portugal é o último país da Europa em número de condutores multados por excesso de velocidade por 1,000 habitantes.**

Comparado com países com os melhores indicadores na Europa, Portugal tem dezenas de vezes menos multas *per capita* por excesso de velocidade (ex. os Países Baixos e a Áustria já em 2008 tinham cerca 500 condutores multados por ano por excesso de velocidade por cada 1,000 habitantes, em 2014 Portugal tinha 25 por 1,000 habitantes).

Relembremos que distância de travagem varia substancialmente com pequenos incrementos na velocidade, acima de 20 km/h. Considerando que a energia cinética de um veículo varia com o quadrado da velocidade, e é um dos fatores mais importantes para a fatalidade de utilizadores mais vulneráveis como peões ou ciclistas, o Estado enquanto entidade fiscalizadora deverá impor sérios limites em termos de velocidade de veículos motorizados, essencialmente em meios com elevada densidade populacional, como zonas urbanas. É por isso essencial que as autoridades de prevenção rodoviária implementem medidas que melhorem consideravelmente a fiscalização das velocidades praticadas e medidas de acalmia de tráfego, nomeadamente o estabelecimento de zonas 30.

De acordo com os dados conhecidos, terão ocorrido um número ínfimo de autuações em Portugal pelo incumprimento da distância mínima de segurança de ultrapassagem a utilizadores vulneráveis, uma regra básica cujo cumprimento evitaria as diversas mortes e ferimentos graves que todos os dias ocorrem sobre peões e utilizadores de bicicleta decorrentes desta infração.

A importância da sinalética

É também importante frisar que a entrada em vigor de um novo Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST) é absolutamente urgente, e não um aspecto acessório para a segurança de peões e ciclistas. **Espera-se há anos a entrada em vigor do RST**, com grave prejuízo da segurança dos ciclistas, pois deveria ter sido aprovado com o novo Código da Estrada, atendendo às significativas alterações que o mesmo contém.

Daremos apenas um exemplo: invariavelmente, as ciclovias (que proliferam, de forma crescente, um pouco por todo o país), apresentam um sinal de **obrigatoriedade** de circulação para velocípedes, sendo muitas vezes usadas de forma indiscriminada por inexistência de alternativa de sinalética **informativa**.

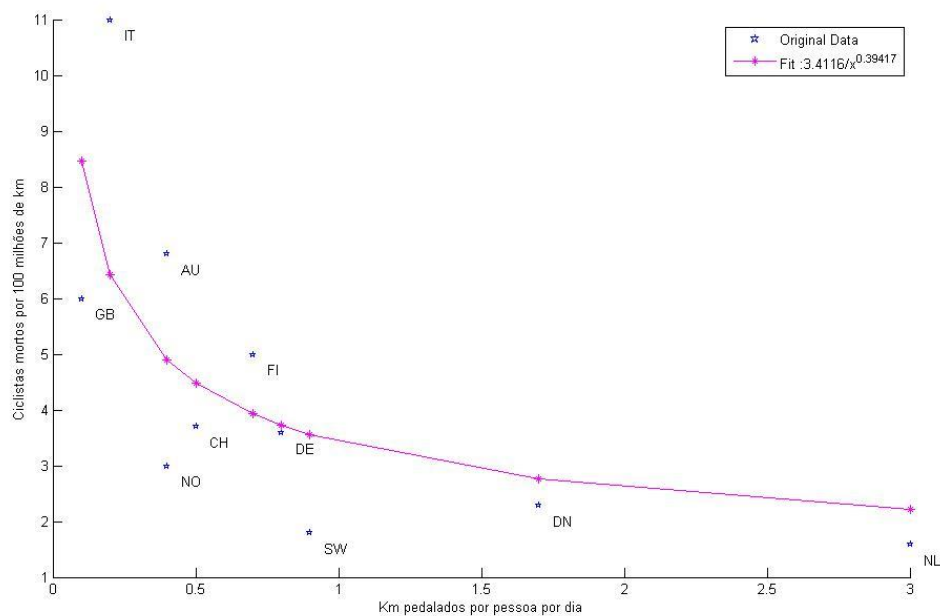
Tal é contrário ao definido no Código da Estrada, que estipula que o uso de pistas especiais pode ser opcional. Sem prejuízo de que, muitas vezes, se poderá pretender condicionar, por razões de segurança, o trânsito nas estradas a determinados veículos, a situação atual implica que um pelotão de ciclistas em treino ou um ciclista experiente circule obrigatoriamente em ciclovias, muitas vezes partilhadas com peões, com evidentes riscos para a segurança de todos, e gerando desnecessárias situações de potencial conflito. O que é ainda mais agravado pela possibilidade de uma seguradora poder eximir-se à assumpção de responsabilidades quando um sinistro ocorrer em via adjacente a uma ciclovia que apresente o sinal acima, mesmo que esta não tenha **condições adequadas de circulação**.



PENSE 2020

Em relação às medidas previstas PENSE 2020, focam-se em mensagens e campanhas de sensibilização dirigidas às vítimas (os utentes vulneráveis), quando deverão ser os meios de transporte que provocam mais risco sobre os outros o objeto de campanhas de sensibilização e fiscalização. Como tem sido a norma nas suas campanhas de comunicação, a ANSR continua a privilegiar a colocação do ónus da responsabilidade pela segurança sobre os vulneráveis e não sobre os utilizadores de veículos causadores do perigo rodoviário.

Quando se insiste no lema que "a segurança é um dever de todos" por vezes esquece-se que os utentes vulneráveis têm caráter universal - isto é, incluem pessoas que, por inexperiência (como seja o caso das crianças), idade, doença ou outra forma de limitação psico-motora (cegueira, surdez, etc.) não podem ser responsáveis pela sua segurança. Quando se insiste em campanhas de amedrontamento das vítimas, que são eticamente condenáveis, torna-se claro que um déficit significativo na perceção que a promoção dos meios de transportes mais vulneráveis e sustentáveis tem a vantagem adicional da "segurança pelos números" - isto é, quanto mais pessoas andarem a pé ou de bicicleta mais seguro será o ambiente rodoviário para todos.



“Safety in Numbers” / Segurança correlacionada com o incremento da prática

Fonte: Wittink, Roelof, *I-ce Interface for Cycling Expertise: Planning for cycling supports road safety*.

Gráfico elaborado em Matlab por José Marçal

Para promover verdadeiramente a segurança de ciclistas, em respeito pela Lei e pelo espírito da Lei, consubstanciado na última versão do Código da Estrada, consideramos imperioso e urgente que, ao nível da sua aplicação efetiva por parte das entidades competentes, se verifique uma mudança de paradigma.

Enquanto que em numerosos países é consensual a necessidade de incentivar e proteger os modos ativos de deslocação, individualmente ou como complemento aos

transportes públicos, verifica-se que a atuação da ANSR (e o PENSE 2020) continua excessivamente centrada na aceitação do paradigma automóvel, ignorando e não assumindo que a principal fonte do risco rodoviário é o uso irresponsável de veículos motorizados, incidindo muitas das ações propostas nas potenciais vítimas, e não em medidas efetivas, drásticas e severas, sobre a verdadeira fonte de risco e causa do perigo rodoviário.

A promoção da **mobilidade sustentável é indissociável da garantia de condições de segurança para peões e ciclistas**, e não deverá ser considerada como um aspecto lateral na estratégia e visão do governo para a redução da sinistralidade em Portugal.

Estrada Vida – Liga de Associações pela Cidadania Rodoviária, Mobilidade Segura e Sustentável

Federação Portuguesa de Ciclismo

MUBi – Associação para a Mobilidade Urbana em Bicicleta