



*Contributo da Federação de
Motociclismo de Portugal
para o combate à
sinistralidade rodoviária em
ciclomotores e motociclos.*

Setembro .2024

ÍNDICE

1	A FMP	2
2	O CONTRIBUTO	2
3	VEÍCULOS DE 2 RODAS A MOTOR	2
4	SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA	3
5	GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA	5
5.1	Panorama Atual	5
5.2	Plano Judiciário	5
5.3	Sem Especulações nem Sensacionalismos	6
5.4	Importância da Pesquisa e da Obtenção de Dados	8
6	UTILIZADORES MAIS SEGUROS	8
6.1	Reforma do Ensino Prático de Condução	8
6.2	Condução Defensiva para Todos	9
6.3	Prevenção Rodoviária na Formação Cívica	9
6.4	Formação Cívica Desde Tenra Idade	9
6.5	Ver e Ser-se Visto	10
6.6	Equipamentos de Segurança	10
6.7	Acelerar em Segurança	11
6.8	Criação da campanha “Já viu a pressão dos pneus?”	11
7	INFRAESTRUTURA MAIS SEGURA	11
7.1	Fiscalização e Responsabilização	12
7.2	Pisos Mais Seguros	12
7.3	Sinalização Horizontal	13
7.4	Sinalização vertical	14
7.5	Lombas de Desaceleração	14
7.6	Juntas de Dilatação	15
7.7	Rails Metálicos de Proteção das Vias	15
7.8	Balizadores Verticais	16
7.9	Classe de Portagens Justa para Motos	18
7.10	Circulação nos Corredores BUS	19
7.11	Circulação Entre Filas de Trânsito	19
7.12	Limpeza e Manutenção das Vias	19
7.13	Criação de “Caixas para Motociclos”	20

1 A FMP

A Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), instituição com estatuto de utilidade pública desportiva, tem por objeto a promoção, coordenação e regulamentação do motociclismo no País. Para desenvolver o seu objeto, cumpre à FMP - para além da promoção da prática do motociclismo em todas as suas vertentes e da regulamentação, direção e supervisão da prática do motociclismo desportivo - coordenar todas as atividades relacionadas com o motociclismo, quer no âmbito desportivo, quer fora deste, constituindo-se representante de todos os utilizadores de motos e motociclos junto dos vários poderes instituídos, quer nacionais, quer internacionais.

2 O CONTRIBUTO

A importância do contributo de toda a sociedade civil na melhoria da segurança rodoviária e da qualidade da mobilidade em Portugal, são uma realidade à qual a Federação de Motociclismo de Portugal pretende ser parte integrante ativa, no reforço do compromisso de todos com a melhoria da segurança rodoviária em geral e em particular na defesa da melhoria das condições de mobilidade e segurança rodoviária dos veículos de 2 rodas a motor, sejam eles motociclos ou ciclomotores.

3 VEÍCULOS DE 2 RODAS A MOTOR

Importa referir a particularidade dos veículos de 2 rodas a motor, não só pela aposta ganha de muitos cidadãos em termos de transporte individual mais eficaz e económico, como na resolução dos crescentes problemas de mobilidade e congestionamento dos grandes centros urbanos sendo um contributo positivo à melhoria da gestão dos espaços urbanos e à qualidade de vida dos cidadãos, mas também naquilo que estes veículos se diferenciam dos restantes quando falamos de vulnerabilidade e sinistralidade. Face à sua maior fragilidade estrutural, os acidentes com veículos de 2 rodas a motor apresentam, geralmente, consequências mais graves para os seus utentes, colocando-os numa situação de vulnerabilidade face aos restantes veículos. Este facto é, e sempre foi, reconhecido por toda a sociedade: quem anda de moto tem consciência dos riscos que corre e quem não anda de moto, sabe que esses riscos existem. O perigo está em todo o lado e quem anda de moto sabe disso melhor que ninguém.

Importa também desmistificar que segurança não é sinónimo de ausência de perigo e que este jamais será erradicado de qualquer atividade que envolva risco, independentemente das medidas adotadas pelas autoridades ou pelos próprios motociclistas, para prevenir e/ou minimizar o risco de acidente.

A sociedade reconhece que a condução de uma moto exige mais perícia, mais atenção e mais consciência dos riscos pela vulnerabilidade e fragilidade intrínsecas à sua utilização no meio rodoviário.

4 SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

A Sinistralidade Rodoviária é uma consequência direta grave de diversos problemas que se arrastam há décadas no nosso país e que estão sempre, direta ou indiretamente, ligados aos costumes e mentalidade da sociedade em que vivemos e que invariavelmente se refletem em comportamentos de risco enquanto utentes das estradas e no plano estrutural na fraca qualidade das estradas em que circulamos e onde o interesse económico continua a prevalecer face à prevenção da sinistralidade.

A prioridade das medidas a adotar para a redução da influência destes fatores deve ser um resultado inequívoco da tomada de consciência desta realidade e, acima de tudo, o resultado de uma abordagem ao tema de uma forma pragmática e com o suporte científico que nos permite identificar todos os ingredientes causais. Sem especulações nem sensacionalismos, devem ser definidos objetivos estratégicos e operacionais eficientes que, em sintonia com a realidade, sejam capazes de mitigar a influência destes ingredientes causais e reduzir de forma progressiva e consistente as mortes na estrada.

Existem diversos estudos científicos que identificam o fator humano como a principal causa da generalidade dos sinistros rodoviários. Um desses estudos [Wierwille et al. (2002)], conduzido no Virginia Tech Transportation Institute, não é uma referência às motos mas descreve, o impacto dos fatores que mais contribuírem para os acidentes nos Estados Unidos da América (Figuras 1 e 2):

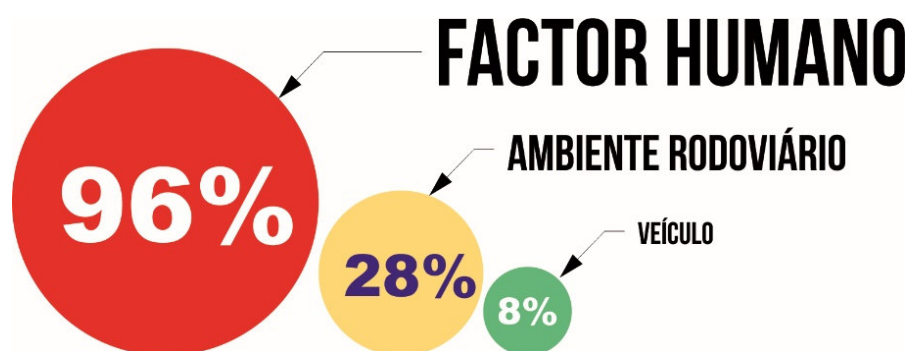


Figura 1 – Impacto dos principais fatores que contribuem para os acidentes.

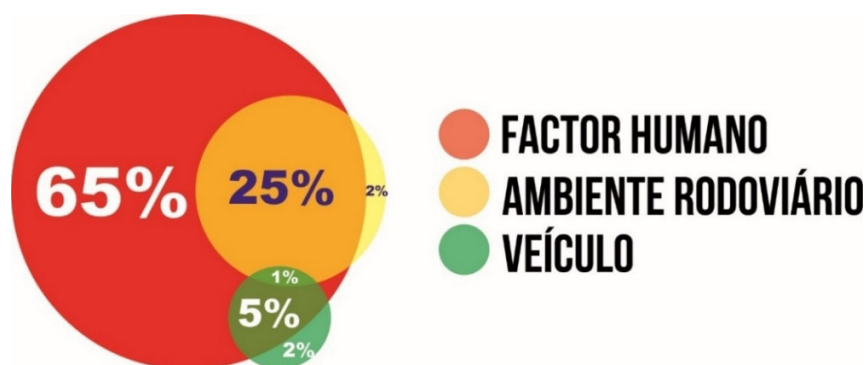


Figura 2 – Impacto da conjugação dos principais fatores nos sinistros rodoviários.

A grandeza e influência destes três fatores nos sinistros rodoviários não é particular aos veículos de 2 rodas a motor, mas é um indicador do seu impacto na generalidade dos sinistros envolvendo outras categorias de veículos.

Estudos independentes dedicados à sinistralidade de veículos de duas rodas a motor, MAIDS Report e Hurt Report, concluem que a sinistralidade rodoviária em veículos de 2 rodas a motor causada por falha mecânica (fator veículo) têm uma expressão insignificante quando comparada com os restantes fatores:

- MAIDS Report (EU): 0,3% (principal fator causal: problemas com os pneus)
- Hurt Report (USA): 2.8% (causa principal: furo de pneu e consequente perda de controlo).

Também nestes estudos o fator humano é tido como a principal causa dos sinistros.

SINISTRALIDADE POR FALHA MECÂNICA

2 RODAS A MOTOR 
MAIDS Report (EU)



Figura 3 – Sinistralidade causada por falha mecânica da moto: 0,3% (principal fator causal: problemas com os pneus) - MAIDS Report (EU)

Todos os estudos de sinistralidade rodoviária são unânimes ao mencionarem que a falha mecânica dos veículos de duas rodas a motor, enquanto fator causal dos sinistros, têm uma expressão irrelevante quando comparada com os restantes fatores causais dos sinistros. Face ao exposto, e reconhecendo que a urgência do presente é sempre a melhoria da assistência e do apoio às vítimas, consideramos prioritário para o futuro, centrar as linhas orientadoras do nosso contributo nos três pilares do sistema seguro que mais podem contribuir para a redução das vítimas na estrada, sendo eles:

- Gestão da Segurança Rodoviária;
- Utilizadores Mais Seguros;
- Infraestrutura Mais Segura;

5 GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

5.1 Panorama Atual

O atual panorama nacional de prevenção da sinistralidade rodoviária cria uma falha de confiança nas instituições que têm o dever de agir preventivamente no combate ao flagelo que são as vítimas da estrada. Isto explica-se pela abordagem que é feita ao problema e pelo tipo de estratégia adotada que prima pela reatividade em detrimento da proatividade, pela punição em detrimento da prevenção. A legislação deve implementar sistemas motivadores em detrimento de sistemas dissuasores bastante banalizados e com provas dadas das suas limitações em termos de prevenção da sinistralidade rodoviária. O modelo corrente de fiscalização é gerador de desconfiança nas instituições fiscalizadoras, sobretudo quando o regime implementado favorece a aplicação de coimas. O regime atual tem impacto sobretudo no aumento de crimes rodoviários e no aumento de receitas (coimas), e não na redução dos sinistros. A prioridade deve centrar-se sempre na prevenção.

É preciso mudar a perceção que é dada aos condutores, de que a sinistralidade apenas serve para impor mais restrições e limitações à mobilidade, facilitando a “caça à multa” e a aplicação de coimas que apenas servem para “encher os cofres do estado”. Esta mudança tem que começar nas instituições e entidades rodoviárias que terão que adotar uma postura mais proactiva e menos reativa. Para deixar de caminhar atrás dos problemas, há que ultrapassá-los. Não é a caminhar atrás dos problemas que estes se resolvem, mas a identificar as reais causas e a encontrar as soluções que as previnam.

A sinistralidade rodoviária não deve justificar medidas que não se centrem na sua prevenção. O interesse económico não deve sobrepor-se ao combate e prevenção das causas dos sinistros. A segurança rodoviária deve ser tida em consideração em todas as fases do planeamento da mobilidade urbana. É crucial fundamentar o debate acerca das políticas públicas de segurança rodoviária, especialmente para avaliar os resultados do seu impacto, não só em termos de análise de custo-benefício, mas também para quantificar e avaliar o retorno social dos investimentos, na melhoria da segurança das infraestruturas, nos programas de prevenção da sinistralidade, na melhoria da segurança dos veículos, e na melhoria da assistência e do apoio às vítimas.

5.2 Plano Judiciário

No plano judiciário a prioridade deve também passar pela prevenção do crime rodoviário e pela eliminação dos seus ingredientes causais. Se queremos resolver o problema da sinistralidade não devemos ignorar os fatores causais dos sinistros, sob pena de continuarmos a ter um crescente número de restrições e coimas à circulação rodoviária que não resolvem o problema, mas criam outros. Estudar e prevenir as causas que levam o condutor a infringir a lei, ao invés do reforço de medidas que apenas banalizam e agravam ainda mais a punição, é um passo importante rumo à prevenção e à mudança da mentalidade que se procura.

A importância do contributo de toda a sociedade civil na melhoria da segurança rodoviária é um facto reconhecido por todos, mas muito dependente das medidas tomadas pela tutela no reforço da proximidade com todos os intervenientes da estrada. O crescente sentimento de injustiça e desconfiança por parte dos condutores nas organizações reguladoras e fiscalizadoras é um indicador claro de que o rumo tomado não nos levará a bom porto.

O princípio da lei é servir os cidadãos e não o contrário. O aumento do número de leis que restringem e reprimem a circulação, garantem o aumento do número de infrações de trânsito, garantem o aumento das receitas provenientes de coimas, garantem o aumento do custo da mobilidade, mas não garantem o propósito que as justifica: a redução do número de vítimas resultantes da sinistralidade rodoviária.

5.3 Sem Especulações nem Sensacionalismos

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. É importante a tomada de consciência da problemática que está na origem das vítimas da estrada. Sem especulações nem sensacionalismos, devemos abordar o tema de uma forma pragmática e identificar de forma inequívoca todos os ingredientes causais por forma a traçar objetivos estratégicos e operacionais eficientes e em sintonia com a realidade em que vivemos. Esta consciencialização deve estar presente nos utentes das rodovias, mas também e acima de tudo, nas instituições cujo dever lhes cumpre zelar pela segurança de todos.

Os dados da ANSR (Autoridade Nacional Segurança rodoviária) e da ASF (Autoridade de Supervisão de Seguros e fundos de Pensões) demonstram que desde 1995 até 2022 houve um aumento de mais de 400% do parque circulante de motociclos (de cerca 120 000 para cerca de 500 000, sem contabilizar os ciclomotores). Neste mesmo período de tempo houve um decréscimo de vítimas mortais superior a 70% (de 610 mortes a 24 horas em 1995 para 175 mortes a 30 dias em 2022). Portugal foi o país da Europa com maior decréscimo de vítimas mortais em duas rodas nas últimas décadas.

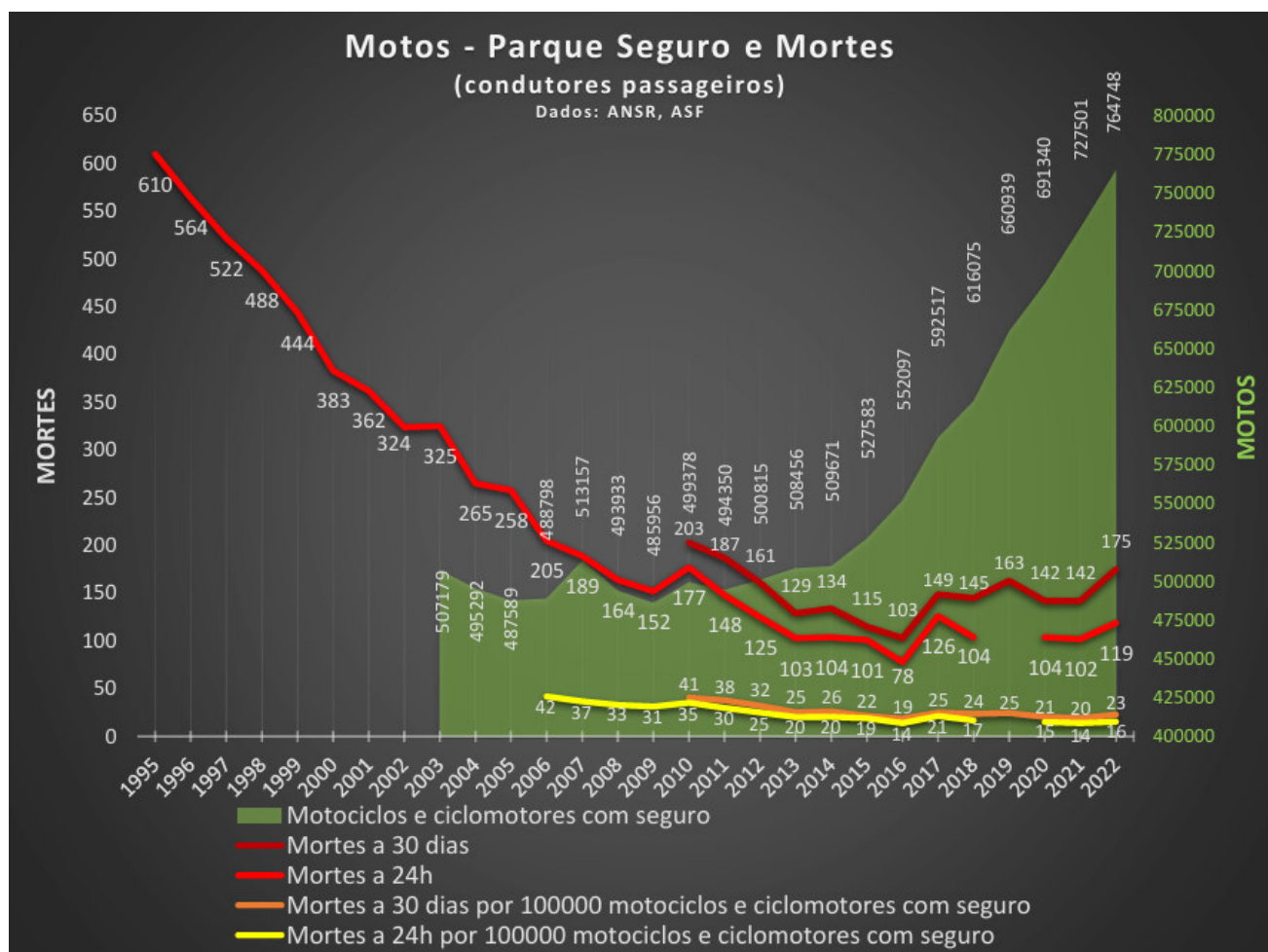


Figura 4 – Evolução do parque seguro de motociclos e ciclomotores e das mortes nestes veículos.

No relatório anual de 2022 “PARQUE & VÍTIMAS MOTOS 2 RODAS A MOTOR”, elaborado pela Comissão de Mobilidade da FMP (Federação Motociclismo Portugal), constatamos que ainda que o aumento exponencial em mais de 50% do nº de motos em circulação entre os anos 2012 e 2022, não significou um aumento, mas sim uma diminuição global do número e da gravidade dos acidentes com motos:

- Aumento de 53% do parque circulante de motociclos e ciclomotores com seguro (de 500815 para 764748);
- Decréscimo da gravidade dos sinistros a 30 dias: menos 0,6% mortes (de 2,4% para 1,8%);
- Decréscimo do número absoluto de mortes a 24h: menos 4,8% (de 125 para 119 mortes);
- Decréscimo do número de vítimas em moto, por motos com seguro de 1,31% para 1,27;

5.4 Importância da Pesquisa e da Obtenção de Dados

A informação é a chave para a gestão e a tomada de medidas. A análise de dados é uma etapa importante em qualquer processo decisório, a obtenção de mais e melhores dados é por isso uma prioridade a qualquer sistema de gestão. Contudo, para que tais informações representem um contributo efetivo para o reforço das metas traçadas, é essencial garantir uma análise de dados certa capaz de dar respostas assertivas. Isso significa elaborar pesquisas com o foco voltado para a solução do problema e não apenas para o problema em si. Todos os sinistros são reportados, assim como o número de vítimas, mas as suas causas não. Assim jamais 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, há que desenvolver ferramentas desenhadas especialmente para essa finalidade, não devemos continuar a usar o excesso de velocidade como causa dos sinistros, quando a causa dos sinistros não foi a velocidade excessiva, embora possam ter ocorrido para lá dos limites de velocidade máxima impostos, que têm vindo a baixar drasticamente nos últimos anos.

Para facilitar o acesso à leitura e interpretação dos dados da sinistralidade, é importante que esses dados estejam padronizados de acordo com determinados critérios bem definidos, para que sejam relevantes e possam garantir tomadas de decisão assertivas na prevenção da sinistralidade rodoviária. Isso inclui segmentar e agrupar toda a informação disponível de todas as entidades intervenientes.

As seguradoras do ramo automóvel têm um papel crucial na resolução dos sinistros e no tratamento dos dados relativos aos mesmos sendo também as primeiras a beneficiar com a redução da sinistralidade rodoviária. Estes agentes podem dar um contributo importante ao partilharem informação que identifique as causas dos sinistros e que enriqueça as análises estatísticas usadas para definir estratégias e desenvolver ações eficazes à prevenção da sinistralidade rodoviária e consequente redução do número de vítimas na estrada.

O foco deve estar no estudo das causas da sinistralidade e as medidas preventivas devem centrar-se ao nível dos principais ingredientes causais. A não divulgação das causas concretas dos sinistros abre espaço a todo o tipo de especulações e implementação de medidas desajustadas. A construção, o direcionamento e a conclusão da análise dos ingredientes causais dos sinistros, devem ser obtidas e partilhadas com todas as entidades intervenientes.

6 UTILIZADORES MAIS SEGUROS

6.1 Reforma do Ensino Prático de Condução

A curto prazo devem ser tomadas mais ações focadas na formação específica para a condução defensiva. Neste campo as escolas de condução têm um papel fulcral no sucesso da implementação de reformas que melhorem os atuais métodos práticos de ensino, tirando-se a carta, por exemplo,

sem se saber fazer uma travagem de emergência eficaz, nem se conhecerem os limites da mesma que marcam a diferença entre o sinistro e a prevenção do mesmo. Muitos condutores só se apercebem desta falha grave do ensino, no momento em que mais precisam e perdem o controlo sobre a sua viatura.

A formação de condutores de motociclos apresenta muitas deficiências, nomeadamente na sua vertente prática. Isto significa que não existe nenhuma exigência no exame, de forma a que a formação contemple a correta posição de condução para cada tipo de motociclo, a forma correta de se posicionar na via para curvar, a forma correta de curvar (incluindo onde travar e onde acelerar) e, principalmente, a forma correta de utilizar o sistema de travagem. Ou seja, ninguém aprende a curvar nem a travar, em qualquer tipo de situação de emergência.

É premente aprender a conduzir e não apenas para “tirar a carta”. Por outro lado, a necessária reforma do ensino deve igualmente atestar a experiência prática de quem ensina. Instrutores profissionais de condução de moto, devem prestar provas práticas periódicas obrigatórias de vasta experiência com moto e não maioritariamente conhecimento teórico pouco relevante à prática da condução de veículos de 2 rodas.

6.2 Condução Defensiva para Todos

Ainda no âmbito do ensino prático da condução, acreditamos que seria benéfico destinar parte das receitas obtidas através das infrações de trânsito para o financiamento de projetos que visem lecionar cursos de condução defensiva e avançada acessíveis a todos e ações de formação adaptadas às necessidades que visam mitigar as principais causas dos sinistros e infrações.

6.3 Prevenção Rodoviária na Formação Cívica

A criação de uma verdadeira cultura de segurança rodoviária implica reforçar a proximidade com todos os utentes das vias públicas. A convivência rodoviária, ou a falta dela, leva a situações de “conflito rodoviário” que em muitas ocasiões acabam de forma trágica, seja em acidentes ou desavenças com agressões físicas. A ideia de que “os outros só andam na estrada a estorvar” tem que acabar. A sã convivência rodoviária onde todos se respeitem é essencial em termos de segurança, principalmente quando existem utentes que circulam em veículos de 2 rodas que se caracterizam pela sua fragilidade. Campanhas de prevenção rodoviária, onde se promova e motive esse bom convívio e respeito entre todos os utentes, são uma prioridade.

6.4 Formação Cívica Desde Tenra Idade

Resultados consistentes e duradouros obtêm-se com o planeamento de ações de longo prazo e centradas naquilo que são as soluções para as metas traçadas. Estas medidas devem acompanhar a formação dos novos cidadãos desde o seu início, pois só assim se consegue enraizar uma verdadeira cultura de segurança rodoviária na sociedade. Noções básicas de prevenção rodoviária devem ser

dadas desde o ensino primário em tenras idades (6 anos), com especial incidência nos comportamentos enquanto peões; assinala-se os elevados índices de acidentes com peões que ainda acontecem nas nossas vias, consequência da relutância por parte das atuais gerações de utentes em respeitar as mais básicas regras rodoviárias (mesmo enquanto peões). É uma questão de falta de cultura cívica rodoviária.

6.5 Ver e Ser-se Visto

Os veículos de 2 rodas a motor têm a particularidade de colocar os seus condutores numa posição que privilegia o foco da sua atenção para a condução e para o ambiente rodoviário. O mesmo não se passa no interior dos veículos de 4 ou mais rodas que são um convite permanente à distração dos seus utentes.

De acordo com a Motorcycle Safety Foundation, mais de metade de todas as fatalidades ocorridas em veículos de 2 rodas a motor envolvem outras tipologias de veículos, onde na esmagadora maioria dos casos, ao condutor do automóvel ou do veículo pesado – e não ao motociclista – é atribuída a culpa pelo incumprimento das mais básicas regras rodoviárias.

São muitos os acidentes que se podem evitar, de abalroamento de motociclistas nas mudanças de direção e de faixa de rodagem, quando existir uma verdadeira cultura de segurança rodoviária. De notar que, ao contrário do que se possa pensar, neste tipo de sinistros em que o automobilista não viu o motociclista, a visibilidade da cor da indumentária usada pelo motociclista é pouco relevante quando os principais fatores a contribuir para estes sinistros são o incumprimento das mais básicas regras rodoviárias como o não uso de espelhos retrovisores, a não sinalização de mudanças de direção, a falta de consciência para os “ângulos mortos”, a utilização do telemóvel durante a condução e tudo aquilo que retira o foco da atenção dos condutores à condução e aos restantes utentes da via.

6.6 Equipamentos de Segurança

O motociclista sabe que pertence ao grupo dos utentes vulneráveis, é o primeiro a sofrer as consequências graves de um sinistro, por isso é o primeiro interessado em evitar que isso aconteça.

A esmagadora maioria dos motociclistas gastam avultadas quantias de dinheiro em equipamentos de proteção individual sem que sejam exigidos por lei. Isto prova que os motociclistas estão, mais do que ninguém, preocupados com a segurança e estão cientes dos riscos que correm na estrada e das vulnerabilidades inerentes à utilização da moto.

A redução de IVA nos equipamentos de segurança obrigatórios e recomendados aos utentes de veículos de 2 rodas a motor seria uma mais valia para a aquisição de mais e melhores equipamentos de proteção, capazes de prevenir sequelas graves em caso de sinistro ou até a morte. Seria igualmente um contributo importante para reduzir custos nos serviços de saúde e dinamizar o sector da venda de equipamentos ao incentivar os motociclistas a circularem mais e melhores equipados.

Não criar mais obrigatoriedades, mas sim incentivos, é a diferença entre termos um futuro com mais condutores bem equipados em vez de um crescente número de infratores não tão bem equipados.

6.7 Acelerar em Segurança

Quem tem capacidade financeira para acelerar nos circuitos não é quem acelera na via pública. Os “aceleras da via pública”, são normalmente os que mal conseguem pagar o IUC das suas motos e muito menos têm capacidade financeira para usufruir da sua moto em segurança num circuito.

O problema dos “aceleras da via pública”, que não têm um espaço para poder usufruir das capacidades da sua moto em segurança, tem sido abordado de forma repressiva. Este tipo de abordagem por parte das autoridades sobre os “aceleras”, já deu provas das suas limitações há muitos anos. O que ainda não se fez foi incentivar e tornar acessível a possibilidade de os aceleras se libertarem desse “vício” nos locais adequados e próprios à prática da condução desportiva: os circuitos de competição ou espaços lúdicos similares. O “vício” dos aceleras cura-se nos circuitos de competição.

Devem ser criadas oportunidades acessíveis a todos os motociclistas em geral para poderem acelerar e disfrutar das suas motos em segurança, quer seja nos circuitos já existentes, quer seja na criação ou reabilitação de espaços que possam ser adaptados à mesma função: possibilitar aos motociclistas em geral e “aceleras” em particular, usufruir em pleno das capacidades da sua moto em segurança e sem colocar a vida dos outros em perigo. Quem mais se faz ouvir nas estradas públicas, são os aceleras que não têm onde acelerar nem onde testar os limites das suas máquinas em segurança, por isso fazem-no em insegurança onde lhes resta, no espaço público, colocando a sua integridade física e a dos demais utentes da via em risco. Se o estado autoriza a venda e o uso de veículos de alta performance, o mínimo que pode fazer é garantir que, quem compra esses veículos pode usufruir deles sem colocar em risco a vida de ninguém, nem ter a polícia atrás de si.

6.8 Criação da campanha “Já viu a pressão dos pneus?”

Quando foi a última vez que viu o ar dos pneus? A importância de verificar a pressão dos pneus com regularidade é muitas vezes negligenciada. Outdoors nas gasolinhas ajudam-nos a lembrar que são os pneus que nos mantêm agarrados à estrada.

7 INFRAESTRUTURA MAIS SEGURA

Para termos estradas mais seguras é necessário projetar e construir estradas com as máximas condições de segurança eliminando situações de risco eminente a todos os utentes e em especial os mais vulneráveis. Para tal, o interesse económico não deve continuar a sobrepor-se à prevenção das causas dos sinistros e tem que haver responsabilidade civil, criminal ou disciplinar dos respetivos

agentes pelos erros de planeamento e pela falta de manutenção das estradas. A história diz-nos que o barato sai caro e sem responsabilidade o que está mal perdura.

Não é possível erradicar por completo o perigo e o risco de circular na estrada, mas é possível prevenir e minimizar as consequências da sinistralidade rodoviária, nomeadamente quando se reconhecem as causas dos sinistros, as diferenças e o grau de vulnerabilidade dos veículos de 2 rodas comparativamente com os restantes veículos. Por essa razão os motociclistas merecem atenção especial, um tratamento diferenciado, mas não privilegiado, no que diz respeito ao risco que o mau planeamento e ausência de manutenção das infraestruturas ou equipamentos nas vias representam para a integridade física dos seus utentes.

A Diretiva 2008/96/EC é bastante clara no que à segurança das infraestruturas rodoviárias diz respeito e reconhece que a vulnerabilidade dos motociclistas requeer especial consideração no planeamento das estradas. A estrada deve garantir a segurança de todos e não deve ser um perigo iminente à circulação de nenhum utente. O planeamento e a implementação de qualquer dispositivo na via, independentemente da tipologia de veículo a que se destina, deve ser abrangente e polivalente na capacidade de não colocar em risco a vida de nenhum outro utente da via pública.

7.1 Fiscalização e Responsabilização

Há uma falha grave na fiscalização e na responsabilização das entidades cujo dever é planear e manter a qualidade e segurança das estradas. O resultado desta falha são as “armadilhas” com que nos deparamos sempre que percorremos as estradas do nosso País. O impacto que estas infraestruturas têm na sinistralidade e a falta de condições que muitas delas apresentam, são razões mais que suficientes à criação urgente de mecanismos que garantam a sua manutenção atempada e reabilitação de todos os “pontos negros”.

O desprezo pelos fatores que mais influenciam a sinistralidade só termina com a responsabilização dos seus autores e indemnização das suas vítimas.

7.2 Pisos Mais Seguros

Existem numerosos tipos de pavimentos em função da zona climática em que se encontram, assim como do tráfego que suportam. Deste modo, dependendo das exigências que a estrada deva suportar, é importante serem considerados diferentes tipos de misturas, com diferentes granulometrias, e o tipo de ligante a empregar de acordo com os padrões de durabilidade e segurança que o piso requer.

É de evitar a utilização de materiais tratados com cimento nas camadas do pavimento de qualquer superfície uma vez que estes dão lugar ao aparecimento de fissuras de retração, de endurecimento ou térmica, destas camadas à superfície do pavimento, com os consequentes problemas de segurança, incomodidade para o utente e danos nas viaturas, a que se soma a entrada de água no pavimento e deterioração da camada de desgaste. É igualmente de evitar o uso de materiais escorregadios para cobrir fissuras nos pavimentos (Figura 5). Embora nos veículos de quatro

rodas não seja tão evidente, num veículo de duas rodas é um fator de grande instabilidade podendo mesmo levar à sua perda do controlo.



Figura 5 - Uso de materiais escorregadios para cobrir fissuras nos pavimentos coloca em perigo a vida dos motociclistas

A acumulação de lençóis de água nas estradas é outro problema que se verifica sempre que chove. Esta acumulação de águas é o resultado do não cumprimento dos mais elementares requisitos para a drenagem correta das águas. Existe ainda outro fator estrutural responsável pela acumulação de água à superfície e por grande parte dos sinistros. Para combater este ingrediente causal de sinistralidade existem algumas estradas que, na sua camada de desgaste, ou seja, na camada que contacta diretamente o tráfego, empregam misturas betuminosas drenantes ou misturas descontínuas que são projetadas por forma a conferir um número importante de vazios nas mesmas, eliminando ou diminuindo alguma das frações de agregado. Os referidos vazios permitem “escoar” a água da chuva. Desta forma, não há acumulação de água à superfície, o piso apresenta-se “seco” e evitam-se assim as incómodas e perigosas projeções de água como o risco de “aquaplaning”, que é a principal causa da sinistralidade rodoviária em tempo de chuva.

7.3 Sinalização Horizontal

O uso de tintas de textura lisa ou de fraca aderência para marcação e sinalização horizontal das estradas é outro fator de risco identificado como dos principais responsáveis pela perda de aderência dos pneus com o piso, aumento das distâncias de travagem ou até o despiste. Estas tintas tornam ainda mais perigosas as nossas estradas, em especial com o piso molhado e em zonas com passadeiras e cruzamentos onde é exigida máxima aderência dos pneus.

Para que possamos eliminar este problema, é necessário garantir que a marcação e sinalização horizontal das estradas é feita exclusivamente com a aplicação de tintas fluorescentes e com característica antiderrapante de elevada aderência e resistência mecânica. É essencial que estas

marcações sejam lavadas com regularidade, pois a porosidade que as caracteriza leva à aderência de micro poeiras na sua superfície, fazendo com que percam a cor e a características refletora.

7.4 Sinalização vertical

A sinalização vertical especificamente dirigida aos motociclistas é essencial para os alertar para os perigos que apenas afetam quem circula em duas rodas, exemplo: alerta de presença de linhas férreas, juntas de dilatações de pontes, grelhas e tampas metálicas, areias ou brita, etc.

7.5 Lombas de Desaceleração

Nos últimos anos temos assistido, um pouco por toda a parte, à instalação de ‘lombas’ nas vias de circulação rodoviária com o objetivo de reduzir a velocidade dos veículos, em particular nas cidades ou em locais onde a diferença entre a velocidade de circulação média verificada e a desejável face às condições existentes é muito significativa. No entanto, a aplicação destes ‘sistemas’, para além de não obedecer a critérios claros quanto às suas dimensões, material de construção, distância relativa e local de instalação, ignora os efeitos negativos que tem na circulação de veículos de emergência e na perda de estabilidade e capacidade de travagem dos veículos movidos sobre duas ou mais rodas.

A instalação de lombas de desaceleração em plena curva (figura 6) e/ou zona de travagem é um erro grave de planeamento que revela total desprezo pelos fatores que mais influenciam a dinâmica e a capacidade de travagem de qualquer veículo movido sobre rodas. A colocação das lombas precisamente onde o contacto dos pneus da viatura com o piso é mais crítico, constitui motivo de perda da estabilidade de qualquer veículo movido sobre rodas. Se queremos que as lombas contribuam para reduzir ao máximo a distância de travagem, mantendo a estabilidade e controlo direcional do veículo, é necessário remove-las dos locais de travagem e das curvas. É primordial que sejam consideradas áreas destinadas à travagem de superfície antiderrapante e que as lombas sejam deslocadas para as zonas que antecedem essas áreas.



Figura 6 – Lombas em curva descendente é um fator de risco acrescido à estabilidade dos veículos.

7.6 Juntas de Dilatação

A falta de aderência das juntas de dilatação de pontes e viadutos (figura 7) são outro problema que leva à perda de aderência dos pneus com o piso. Muitos são os casos de sinistro em veículos de duas rodas a motor, provocados pela ausência de sinalização destas juntas e pela sua falta de aderência aos pneus, em especial quando se encontram em zonas de curva ou travagem.

A eliminação destes pontos negros deve passar pela sinalização horizontal (à semelhança do que se faz com algumas lombas) e pelo uso de materiais antiderrapantes nas juntas.



Figura 7: Juntas de dilatação “escorregadias” em especial para os veículos de 2 rodas a motor.

7.7 Rails Metálicos de Proteção das Vias

Nos termos do disposto na Lei n.º 33/2004, de 28 de Julho, as entidades responsáveis pela construção ou manutenção das vias de comunicação rodoviária devem promover a colocação de dispositivos de proteção, tipo saia metálica (figura 8), nas guardas de segurança, em todas as obras novas, nos pontos negros e nas bermas das rodovias cuja localização e características o exijam, de acordo com o artigo 3.º. A ausência deste equipamento de dupla saia metálica representa o perigo de amputação de membros e morte para todos os utentes de duas rodas, por isso a Assembleia da República votou por unanimidade a Lei 33/2004 que prevê a resolução do problema.



Figura 8: Curva com rail de dupla saia metálica previne o risco de morte dos motociclistas.

Nesta matéria, como noutras, em termos legislativos Portugal é exemplar, mas no cumprimento da Lei as entidades deixam muito por fazer. Apesar do trabalho que já se fez com uma dupla saia metálica em muitas vias, muitas há que continuam desprotegidas. É fácil encontrarmos vias com rails desprotegidos (figura 9), o que as torna altamente perigosas em caso de sinistro de veículos de duas rodas.



Figura 9: Curva com Rail sem dupla saia metálica coloca em risco a vida dos motociclistas.

No que respeita aos pontos negros, a Lei obriga à colocação destes dispositivos de proteção de acordo com o levantamento de dados que possibilita a publicação de uma lista de pontos negros, e é aí que o problema persiste. Existe uma falha grave na identificação e listagem dos locais de risco onde é exigida a aplicação das guardas de segurança aos rails desprotegidos.

Constata-se que não são realizados de forma contínua e sistemática os trabalhos de colocação das ditas proteções exigidas na legislação e que algumas são instaladas de forma incorreta. O incumprimento da Lei e respetiva regulamentação determina a responsabilidade civil, criminal ou disciplinar dos respetivos agentes. É muito pertinente corrigir esta situação. Para tal importa saber a quem cabe a responsabilidade, nomeadamente:

- a) Do levantamento dos pontos negros relativos a esta problemática;
- b) Da listagem dos dispositivos de proteção nas guardas de segurança já aplicadas nas vias de comunicação rodoviária, até à presente data;
- c) Da programação prevista para a colocação das restantes proteções nas guardas de segurança;
- d) Na aplicação das sanções referidas no artigo 6.º da Lei n.º 33/2004 pelo incumprimento da mesma.

7.8 Balizadores Verticais

A técnica de instalação de equipamentos nas vias de circulação públicas por observação direta, é uma técnica aparentemente bastante simples, mas na prática nem sempre provida de bom senso. Muitas vezes os resultados não se traduzem em melhorias para os utentes das vias públicas e isso é uma constante que teima em criar situações que, não só não previnem coisa alguma em termos de

prevenção da sinistralidade, como promovem o risco de traumatismos irreversíveis graves ou mesmo a morte.

A delimitação do espaço urbano de modo a evitar o uso indevido de espaços que não estão autorizados a veículos, tem motivado as autarquias de todo o País a instalar de forma intensiva balizadores verticais metálicos. Independentemente da sua justificação na gestão de espaços urbanos, o uso de dispositivos nas vias não pode descartar o fator segurança de algumas categorias de utentes dessas vias. Os utilizadores de veículos de duas rodas (com ou sem motor) são por natureza os mais expostos a equipamentos rodoviários, cujas características podem tornar-se contraproducentes e até bastante perigosas em caso de acidente. Independentemente do seu perfil este tipo de equipamentos tornam as vias urbanas especialmente inseguras para ciclistas e motociclistas.

Pela observação da figura 10, percebe-se a ameaça que estes dispositivos representam à vida de um qualquer motociclista ou ciclista que, numa situação de abalroamento ou despiste, seja arrastado para fora de estrada.



Figura 10: Perigo de balizadores verticais metálicos em reta e em plena curva.

Há registo de vítimas mortais em circunstâncias de acidentes com o envolvimento destes equipamentos. Nos estudos feitos em centros de testes de dispositivos rodoviários, chegou-se à conclusão que basta uma velocidade de um despiste a 40 km/h, para que a colisão com estes dispositivos resulte em traumatismos graves, amputação de membros ou até mesmo morte. Estes testes foram feitos no âmbito da justificação e aprovação das “duplas saias metálicas” colocadas nos equipamentos de segurança rodoviária denominados “rails metálicos de proteção”. O bom senso dita o cumprimento do “espírito desta lei” de modo a termos as nossas estradas mais seguras.

Ainda nesta categoria de equipamentos existem alguns que se destacam pelo seu perfil de “altíssima agressividade” (Figura 11), colocando em risco a integridade física de qualquer cidadão que, em movimento “ouse tocar-lhes”, seja ele peão, ciclista ou motociclista. Este perfil é um atentado à integridade física dos cidadãos que diariamente se cruzam por eles e tem vindo a ser colocado em diversas cidades do nosso País.

A prevenção da sinistralidade rodoviária fica para último plano sempre que tenhamos este tipo de balizadores metálicos a passar por nós.



Figura 11: Balizadores verticais rígidos nas vias de circulação são uma ameaça a qualquer cidadão.

A instalação de equipamentos nas vias públicas não pode representar uma ameaça que coloque em risco a vida dos utentes. Existem balizadores flexíveis fabricados em derivados do plástico que, pela sua flexibilidade previne danos físicos e retoma a sua forma original após choque.

É crucial considerar as consequências negativas que a instalação de dispositivos representa a toda a classe de utentes das vias. A prioridade deve centrar-se na segurança dos utentes e a prevenção urge a remoção destes balizadores metálicos, de cuja perigosidade as fotos são bem ilustrativas.

7.9 Classe de Portagens Justa para Motos

Uma medida a curto prazo e com efeitos imediatos na redução do risco acrescido, que a circulação por estradas mais movimentadas e menos seguras representa, é a criação de uma classe de portagens justa para motos que incentive mais motociclistas a optar por circular em estradas menos movimentadas e mais seguras (AE's).

Considerando o peso, o volume e o desgaste que o motociclo provoca na estrada, é injusto a forma como os motociclistas são portajados. Assim, respeitando os critérios existentes de definição das classes de portagens, é de toda a justiça a criação da Classe 5 (MOTOS) de valor inferior a 50% do valor da Classe 1 (automóveis ligeiros). Este será um motivo acrescido para os condutores de veículos de 2 rodas a motor passarem a circular com mais frequência nas autoestradas, representando mais valias em termos de prevenção e segurança para os seus utentes. Com isso reduzimos também o

tráfego em estradas secundárias com elevados índices de sinistralidade, sendo uma mais valia para todos.

7.10 Circulação nos Corredores BUS

A possibilidade de circulação nos corredores BUS, além colocar o motociclista numa zonas de circulação mais segura, descongestiona ainda mais o tráfego sem perturbar os restantes veículos autorizados a circular nessa via. O Código da Estrada atribui competência a cada Município para autorizar a utilização das “faixa BUS” por velocípedes e motos. Em Lisboa, no Porto e em Almada já está em vigor, mas isto não se verifica em grande parte do país.



7.11 Circulação Entre Filas de Trânsito

Uma forma de contribuir para a fluidez do tráfego urbano e um aspeto pelo qual nos batemos é que seja introduzida na nossa regulamentação, a possibilidade de os utilizadores de veículos de duas rodas a motor poderem circular entre as filas de trânsito usando uma velocidade reduzida, nunca excedendo mais do que 30Km/h em relação ao trânsito que se encontra em marcha lenta.



7.12 Limpeza e Manutenção das Vias

Conseguir prever a aderência dos pneus com o piso é importante para o motociclista. Mudanças súbitas nos coeficientes de atrito estático podem criar problemas ao motociclista em especial numa zona de travagem. É bastante comum a acumulação de gravilha nas bermas das curvas, gasóleo e óleos derramados provocam acidentes por despiste.

Estatísticas de uma seguradora sueca revelam que a gravilha é responsável por 10% de todos os acidentes de moto. A limpeza das bermas e escapatórias que são usadas apenas em situações de emergência, muitas vezes em travagem eminente e nos limites da capacidade de aderência dos pneus, coloca essas zonas por defeito como zonas críticas. Mais críticas ficam quando se encontra

com o piso coberto de areias, detritos de acidentes de outras viaturas e de restos de pneus de veículos pesados. Todos estes fatores aumentam a distância de travagem e propiciam a queda.

7.13 Criação de “Caixas para Motociclos”

Aliviar o tráfego nas filas de trânsito junto a cruzamentos trazendo as motos para a frente da fila é possível e contribui para a fluidez do tráfego urbano sem criar quais quer constrangimentos.





*Contributo da Federação de
Motociclismo de Portugal
para o combate à
sinistralidade rodoviária em
ciclomotores e motociclos.*

Setembro .2024

ÍNDICE

1	A FMP	2
2	O CONTRIBUTO	2
3	VEÍCULOS DE 2 RODAS A MOTOR	2
4	SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA	3
5	GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA	5
5.1	Panorama Atual	5
5.2	Plano Judiciário	5
5.3	Sem Especulações nem Sensacionalismos	6
5.4	Importância da Pesquisa e da Obtenção de Dados	8
6	UTILIZADORES MAIS SEGUROS	8
6.1	Reforma do Ensino Prático de Condução	8
6.2	Condução Defensiva para Todos	9
6.3	Prevenção Rodoviária na Formação Cívica	9
6.4	Formação Cívica Desde Tenra Idade	9
6.5	Ver e Ser-se Visto	10
6.6	Equipamentos de Segurança	10
6.7	Acelerar em Segurança	11
6.8	Criação da campanha “Já viu a pressão dos pneus?”	11
7	INFRAESTRUTURA MAIS SEGURA	11
7.1	Fiscalização e Responsabilização	12
7.2	Pisos Mais Seguros	12
7.3	Sinalização Horizontal	13
7.4	Sinalização vertical	14
7.5	Lombas de Desaceleração	14
7.6	Juntas de Dilatação	15
7.7	Rails Metálicos de Proteção das Vias	15
7.8	Balizadores Verticais	16
7.9	Classe de Portagens Justa para Motos	18
7.10	Circulação nos Corredores BUS	19
7.11	Circulação Entre Filas de Trânsito	19
7.12	Limpeza e Manutenção das Vias	19
7.13	Criação de “Caixas para Motociclos”	20

1 A FMP

A Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), instituição com estatuto de utilidade pública desportiva, tem por objeto a promoção, coordenação e regulamentação do motociclismo no País. Para desenvolver o seu objeto, cumpre à FMP - para além da promoção da prática do motociclismo em todas as suas vertentes e da regulamentação, direção e supervisão da prática do motociclismo desportivo - coordenar todas as atividades relacionadas com o motociclismo, quer no âmbito desportivo, quer fora deste, constituindo-se representante de todos os utilizadores de motos e motociclos junto dos vários poderes instituídos, quer nacionais, quer internacionais.

2 O CONTRIBUTO

A importância do contributo de toda a sociedade civil na melhoria da segurança rodoviária e da qualidade da mobilidade em Portugal, são uma realidade à qual a Federação de Motociclismo de Portugal pretende ser parte integrante ativa, no reforço do compromisso de todos com a melhoria da segurança rodoviária em geral e em particular na defesa da melhoria das condições de mobilidade e segurança rodoviária dos veículos de 2 rodas a motor, sejam eles motociclos ou ciclomotores.

3 VEÍCULOS DE 2 RODAS A MOTOR

Importa referir a particularidade dos veículos de 2 rodas a motor, não só pela aposta ganha de muitos cidadãos em termos de transporte individual mais eficaz e económico, como na resolução dos crescentes problemas de mobilidade e congestionamento dos grandes centros urbanos sendo um contributo positivo à melhoria da gestão dos espaços urbanos e à qualidade de vida dos cidadãos, mas também naquilo que estes veículos se diferenciam dos restantes quando falamos de vulnerabilidade e sinistralidade. Face à sua maior fragilidade estrutural, os acidentes com veículos de 2 rodas a motor apresentam, geralmente, consequências mais graves para os seus utentes, colocando-os numa situação de vulnerabilidade face aos restantes veículos. Este facto é, e sempre foi, reconhecido por toda a sociedade: quem anda de moto tem consciência dos riscos que corre e quem não anda de moto, sabe que esses riscos existem. O perigo está em todo o lado e quem anda de moto sabe disso melhor que ninguém.

Importa também desmistificar que segurança não é sinónimo de ausência de perigo e que este jamais será erradicado de qualquer atividade que envolva risco, independentemente das medidas adotadas pelas autoridades ou pelos próprios motociclistas, para prevenir e/ou minimizar o risco de acidente.

A sociedade reconhece que a condução de uma moto exige mais perícia, mais atenção e mais consciência dos riscos pela vulnerabilidade e fragilidade intrínsecas à sua utilização no meio rodoviário.

4 SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

A Sinistralidade Rodoviária é uma consequência direta grave de diversos problemas que se arrastam há décadas no nosso país e que estão sempre, direta ou indiretamente, ligados aos costumes e mentalidade da sociedade em que vivemos e que invariavelmente se refletem em comportamentos de risco enquanto utentes das estradas e no plano estrutural na fraca qualidade das estradas em que circulamos e onde o interesse económico continua a prevalecer face à prevenção da sinistralidade.

A prioridade das medidas a adotar para a redução da influência destes fatores deve ser um resultado inequívoco da tomada de consciência desta realidade e, acima de tudo, o resultado de uma abordagem ao tema de uma forma pragmática e com o suporte científico que nos permite identificar todos os ingredientes causais. Sem especulações nem sensacionalismos, devem ser definidos objetivos estratégicos e operacionais eficientes que, em sintonia com a realidade, sejam capazes de mitigar a influência destes ingredientes causais e reduzir de forma progressiva e consistente as mortes na estrada.

Existem diversos estudos científicos que identificam o fator humano como a principal causa da generalidade dos sinistros rodoviários. Um desses estudos [Wierwille et al. (2002)], conduzido no Virginia Tech Transportation Institute, não é uma referência às motos mas descreve, o impacto dos fatores que mais contribuírem para os acidentes nos Estados Unidos da América (Figuras 1 e 2):

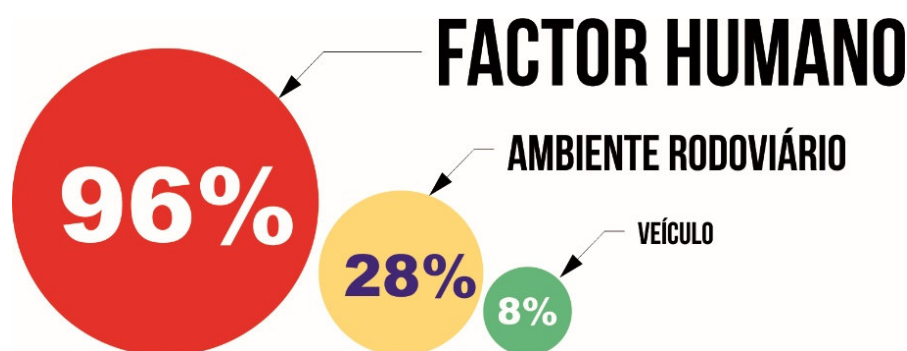


Figura 1 – Impacto dos principais fatores que contribuem para os acidentes.

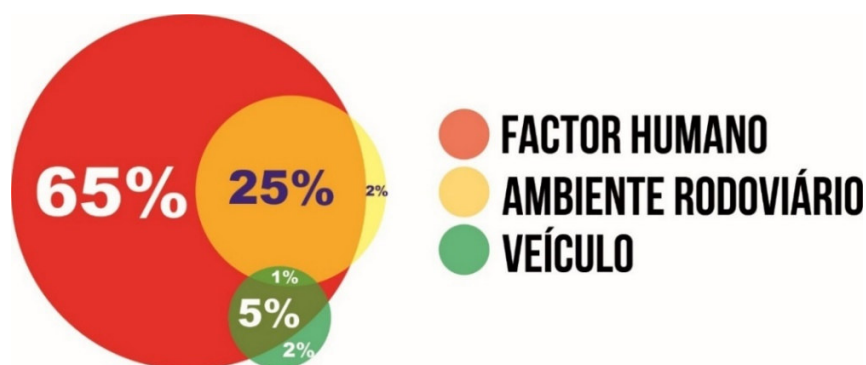


Figura 2 – Impacto da conjugação dos principais fatores nos sinistros rodoviários.

A grandeza e influência destes três fatores nos sinistros rodoviários não é particular aos veículos de 2 rodas a motor, mas é um indicador do seu impacto na generalidade dos sinistros envolvendo outras categorias de veículos.

Estudos independentes dedicados à sinistralidade de veículos de duas rodas a motor, MAIDS Report e Hurt Report, concluem que a sinistralidade rodoviária em veículos de 2 rodas a motor causada por falha mecânica (fator veículo) têm uma expressão insignificante quando comparada com os restantes fatores:

- MAIDS Report (EU): 0,3% (principal fator causal: problemas com os pneus)
- Hurt Report (USA): 2.8% (causa principal: furo de pneu e consequente perda de controlo).

Também nestes estudos o fator humano é tido como a principal causa dos sinistros.

SINISTRALIDADE POR FALHA MECÂNICA

2 RODAS A MOTOR 
MAIDS Report (EU)



Figura 3 – Sinistralidade causada por falha mecânica da moto: 0,3% (principal fator causal: problemas com os pneus) - MAIDS Report (EU)

Todos os estudos de sinistralidade rodoviária são unânimes ao mencionarem que a falha mecânica dos veículos de duas rodas a motor, enquanto fator causal dos sinistros, têm uma expressão irrelevante quando comparada com os restantes fatores causais dos sinistros. Face ao exposto, e reconhecendo que a urgência do presente é sempre a melhoria da assistência e do apoio às vítimas, consideramos prioritário para o futuro, centrar as linhas orientadoras do nosso contributo nos três pilares do sistema seguro que mais podem contribuir para a redução das vítimas na estrada, sendo eles:

- Gestão da Segurança Rodoviária;
- Utilizadores Mais Seguros;
- Infraestrutura Mais Segura;

5 GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

5.1 Panorama Atual

O atual panorama nacional de prevenção da sinistralidade rodoviária cria uma falha de confiança nas instituições que têm o dever de agir preventivamente no combate ao flagelo que são as vítimas da estrada. Isto explica-se pela abordagem que é feita ao problema e pelo tipo de estratégia adotada que prima pela reatividade em detrimento da proatividade, pela punição em detrimento da prevenção. A legislação deve implementar sistemas motivadores em detrimento de sistemas dissuasores bastante banalizados e com provas dadas das suas limitações em termos de prevenção da sinistralidade rodoviária. O modelo corrente de fiscalização é gerador de desconfiança nas instituições fiscalizadoras, sobretudo quando o regime implementado favorece a aplicação de coimas. O regime atual tem impacto sobretudo no aumento de crimes rodoviários e no aumento de receitas (coimas), e não na redução dos sinistros. A prioridade deve centrar-se sempre na prevenção.

É preciso mudar a perceção que é dada aos condutores, de que a sinistralidade apenas serve para impor mais restrições e limitações à mobilidade, facilitando a “caça à multa” e a aplicação de coimas que apenas servem para “encher os cofres do estado”. Esta mudança tem que começar nas instituições e entidades rodoviárias que terão que adotar uma postura mais proactiva e menos reativa. Para deixar de caminhar atrás dos problemas, há que ultrapassá-los. Não é a caminhar atrás dos problemas que estes se resolvem, mas a identificar as reais causas e a encontrar as soluções que as previnam.

A sinistralidade rodoviária não deve justificar medidas que não se centrem na sua prevenção. O interesse económico não deve sobrepor-se ao combate e prevenção das causas dos sinistros. A segurança rodoviária deve ser tida em consideração em todas as fases do planeamento da mobilidade urbana. É crucial fundamentar o debate acerca das políticas públicas de segurança rodoviária, especialmente para avaliar os resultados do seu impacto, não só em termos de análise de custo-benefício, mas também para quantificar e avaliar o retorno social dos investimentos, na melhoria da segurança das infraestruturas, nos programas de prevenção da sinistralidade, na melhoria da segurança dos veículos, e na melhoria da assistência e do apoio às vítimas.

5.2 Plano Judiciário

No plano judiciário a prioridade deve também passar pela prevenção do crime rodoviário e pela eliminação dos seus ingredientes causais. Se queremos resolver o problema da sinistralidade não devemos ignorar os fatores causais dos sinistros, sob pena de continuarmos a ter um crescente número de restrições e coimas à circulação rodoviária que não resolvem o problema, mas criam outros. Estudar e prevenir as causas que levam o condutor a infringir a lei, ao invés do reforço de medidas que apenas banalizam e agravam ainda mais a punição, é um passo importante rumo à prevenção e à mudança da mentalidade que se procura.

A importância do contributo de toda a sociedade civil na melhoria da segurança rodoviária é um facto reconhecido por todos, mas muito dependente das medidas tomadas pela tutela no reforço da proximidade com todos os intervenientes da estrada. O crescente sentimento de injustiça e desconfiança por parte dos condutores nas organizações reguladoras e fiscalizadoras é um indicador claro de que o rumo tomado não nos levará a bom porto.

O princípio da lei é servir os cidadãos e não o contrário. O aumento do número de leis que restringem e reprimem a circulação, garantem o aumento do número de infrações de trânsito, garantem o aumento das receitas provenientes de coimas, garantem o aumento do custo da mobilidade, mas não garantem o propósito que as justifica: a redução do número de vítimas resultantes da sinistralidade rodoviária.

5.3 Sem Especulações nem Sensacionalismos

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. É importante a tomada de consciência da problemática que está na origem das vítimas da estrada. Sem especulações nem sensacionalismos, devemos abordar o tema de uma forma pragmática e identificar de forma inequívoca todos os ingredientes causais por forma a traçar objetivos estratégicos e operacionais eficientes e em sintonia com a realidade em que vivemos. Esta consciencialização deve estar presente nos utentes das rodovias, mas também e acima de tudo, nas instituições cujo dever lhes cumpre zelar pela segurança de todos.

Os dados da ANSR (Autoridade Nacional Segurança rodoviária) e da ASF (Autoridade de Supervisão de Seguros e fundos de Pensões) demonstram que desde 1995 até 2022 houve um aumento de mais de 400% do parque circulante de motociclos (de cerca 120 000 para cerca de 500 000, sem contabilizar os ciclomotores). Neste mesmo período de tempo houve um decréscimo de vítimas mortais superior a 70% (de 610 mortes a 24 horas em 1995 para 175 mortes a 30 dias em 2022). Portugal foi o país da Europa com maior decréscimo de vítimas mortais em duas rodas nas últimas décadas.

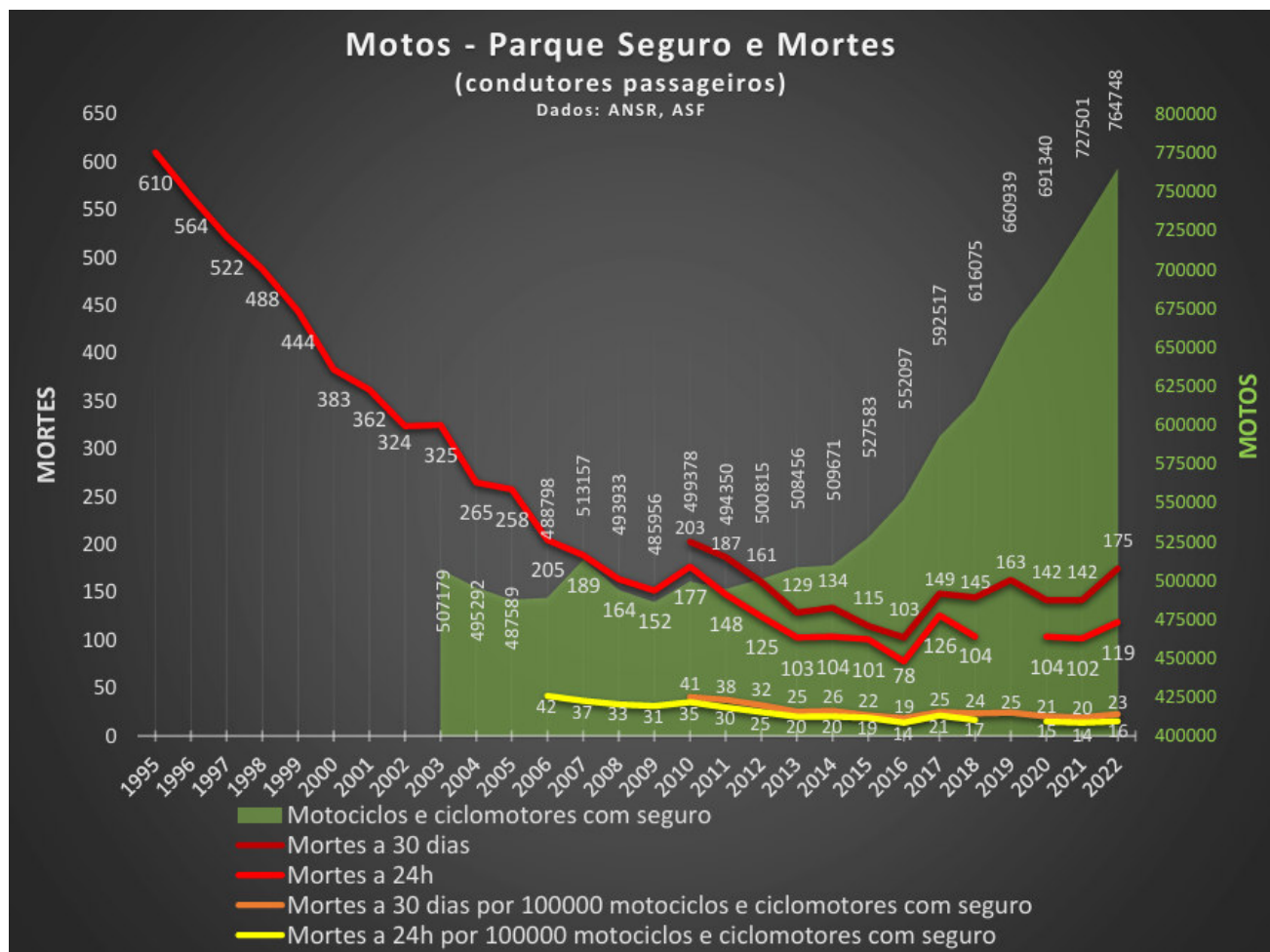


Figura 4 – Evolução do parque seguro de motociclos e ciclomotores e das mortes nestes veículos.

No relatório anual de 2022 “PARQUE & VÍTIMAS MOTOS 2 RODAS A MOTOR”, elaborado pela Comissão de Mobilidade da FMP (Federação Motociclismo Portugal), constatamos que ainda que o aumento exponencial em mais de 50% do nº de motos em circulação entre os anos 2012 e 2022, não significou um aumento, mas sim uma diminuição global do número e da gravidade dos acidentes com motos:

- Aumento de 53% do parque circulante de motociclos e ciclomotores com seguro (de 500815 para 764748);
- Decréscimo da gravidade dos sinistros a 30 dias: menos 0,6% mortes (de 2,4% para 1,8%);
- Decréscimo do número absoluto de mortes a 24h: menos 4,8% (de 125 para 119 mortes);
- Decréscimo do número de vítimas em moto, por motos com seguro de 1,31% para 1,27;

5.4 Importância da Pesquisa e da Obtenção de Dados

A informação é a chave para a gestão e a tomada de medidas. A análise de dados é uma etapa importante em qualquer processo decisório, a obtenção de mais e melhores dados é por isso uma prioridade a qualquer sistema de gestão. Contudo, para que tais informações representem um contributo efetivo para o reforço das metas traçadas, é essencial garantir uma análise de dados certa capaz de dar respostas assertivas. Isso significa elaborar pesquisas com o foco voltado para a solução do problema e não apenas para o problema em si. Todos os sinistros são reportados, assim como o número de vítimas, mas as suas causas não. Assim jamais 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, há que desenvolver ferramentas desenhadas especialmente para essa finalidade, não devemos continuar a usar o excesso de velocidade como causa dos sinistros, quando a causa dos sinistros não foi a velocidade excessiva, embora possam ter ocorrido para lá dos limites de velocidade máxima impostos, que têm vindo a baixar drasticamente nos últimos anos.

Para facilitar o acesso à leitura e interpretação dos dados da sinistralidade, é importante que esses dados estejam padronizados de acordo com determinados critérios bem definidos, para que sejam relevantes e possam garantir tomadas de decisão assertivas na prevenção da sinistralidade rodoviária. Isso inclui segmentar e agrupar toda a informação disponível de todas as entidades intervenientes.

As seguradoras do ramo automóvel têm um papel crucial na resolução dos sinistros e no tratamento dos dados relativos aos mesmos sendo também as primeiras a beneficiar com a redução da sinistralidade rodoviária. Estes agentes podem dar um contributo importante ao partilharem informação que identifique as causas dos sinistros e que enriqueça as análises estatísticas usadas para definir estratégias e desenvolver ações eficazes à prevenção da sinistralidade rodoviária e consequente redução do número de vítimas na estrada.

O foco deve estar no estudo das causas da sinistralidade e as medidas preventivas devem centrar-se ao nível dos principais ingredientes causais. A não divulgação das causas concretas dos sinistros abre espaço a todo o tipo de especulações e implementação de medidas desajustadas. A construção, o direcionamento e a conclusão da análise dos ingredientes causais dos sinistros, devem ser obtidas e partilhadas com todas as entidades intervenientes.

6 UTILIZADORES MAIS SEGUROS

6.1 Reforma do Ensino Prático de Condução

A curto prazo devem ser tomadas mais ações focadas na formação específica para a condução defensiva. Neste campo as escolas de condução têm um papel fulcral no sucesso da implementação de reformas que melhorem os atuais métodos práticos de ensino, tirando-se a carta, por exemplo,

sem se saber fazer uma travagem de emergência eficaz, nem se conhecerem os limites da mesma que marcam a diferença entre o sinistro e a prevenção do mesmo. Muitos condutores só se apercebem desta falha grave do ensino, no momento em que mais precisam e perdem o controlo sobre a sua viatura.

A formação de condutores de motociclos apresenta muitas deficiências, nomeadamente na sua vertente prática. Isto significa que não existe nenhuma exigência no exame, de forma a que a formação contemple a correta posição de condução para cada tipo de motociclo, a forma correta de se posicionar na via para curvar, a forma correta de curvar (incluindo onde travar e onde acelerar) e, principalmente, a forma correta de utilizar o sistema de travagem. Ou seja, ninguém aprende a curvar nem a travar, em qualquer tipo de situação de emergência.

É premente aprender a conduzir e não apenas para “tirar a carta”. Por outro lado, a necessária reforma do ensino deve igualmente atestar a experiência prática de quem ensina. Instrutores profissionais de condução de moto, devem prestar provas práticas periódicas obrigatórias de vasta experiência com moto e não maioritariamente conhecimento teórico pouco relevante à prática da condução de veículos de 2 rodas.

6.2 Condução Defensiva para Todos

Ainda no âmbito do ensino prático da condução, acreditamos que seria benéfico destinar parte das receitas obtidas através das infrações de trânsito para o financiamento de projetos que visem lecionar cursos de condução defensiva e avançada acessíveis a todos e ações de formação adaptadas às necessidades que visam mitigar as principais causas dos sinistros e infrações.

6.3 Prevenção Rodoviária na Formação Cívica

A criação de uma verdadeira cultura de segurança rodoviária implica reforçar a proximidade com todos os utentes das vias públicas. A convivência rodoviária, ou a falta dela, leva a situações de “conflito rodoviário” que em muitas ocasiões acabam de forma trágica, seja em acidentes ou desavenças com agressões físicas. A ideia de que “os outros só andam na estrada a estorvar” tem que acabar. A sã convivência rodoviária onde todos se respeitem é essencial em termos de segurança, principalmente quando existem utentes que circulam em veículos de 2 rodas que se caracterizam pela sua fragilidade. Campanhas de prevenção rodoviária, onde se promova e motive esse bom convívio e respeito entre todos os utentes, são uma prioridade.

6.4 Formação Cívica Desde Tenra Idade

Resultados consistentes e duradouros obtêm-se com o planeamento de ações de longo prazo e centradas naquilo que são as soluções para as metas traçadas. Estas medidas devem acompanhar a formação dos novos cidadãos desde o seu início, pois só assim se consegue enraizar uma verdadeira cultura de segurança rodoviária na sociedade. Noções básicas de prevenção rodoviária devem ser

dadas desde o ensino primário em tenras idades (6 anos), com especial incidência nos comportamentos enquanto peões; assinala-se os elevados índices de acidentes com peões que ainda acontecem nas nossas vias, consequência da relutância por parte das atuais gerações de utentes em respeitar as mais básicas regras rodoviárias (mesmo enquanto peões). É uma questão de falta de cultura cívica rodoviária.

6.5 Ver e Ser-se Visto

Os veículos de 2 rodas a motor têm a particularidade de colocar os seus condutores numa posição que privilegia o foco da sua atenção para a condução e para o ambiente rodoviário. O mesmo não se passa no interior dos veículos de 4 ou mais rodas que são um convite permanente à distração dos seus utentes.

De acordo com a Motorcycle Safety Foundation, mais de metade de todas as fatalidades ocorridas em veículos de 2 rodas a motor envolvem outras tipologias de veículos, onde na esmagadora maioria dos casos, ao condutor do automóvel ou do veículo pesado – e não ao motociclista – é atribuída a culpa pelo incumprimento das mais básicas regras rodoviárias.

São muitos os acidentes que se podem evitar, de abalroamento de motociclistas nas mudanças de direção e de faixa de rodagem, quando existir uma verdadeira cultura de segurança rodoviária. De notar que, ao contrário do que se possa pensar, neste tipo de sinistros em que o automobilista não viu o motociclista, a visibilidade da cor da indumentária usada pelo motociclista é pouco relevante quando os principais fatores a contribuir para estes sinistros são o incumprimento das mais básicas regras rodoviárias como o não uso de espelhos retrovisores, a não sinalização de mudanças de direção, a falta de consciência para os “ângulos mortos”, a utilização do telemóvel durante a condução e tudo aquilo que retira o foco da atenção dos condutores à condução e aos restantes utentes da via.

6.6 Equipamentos de Segurança

O motociclista sabe que pertence ao grupo dos utentes vulneráveis, é o primeiro a sofrer as consequências graves de um sinistro, por isso é o primeiro interessado em evitar que isso aconteça.

A esmagadora maioria dos motociclistas gastam avultadas quantias de dinheiro em equipamentos de proteção individual sem que sejam exigidos por lei. Isto prova que os motociclistas estão, mais do que ninguém, preocupados com a segurança e estão cientes dos riscos que correm na estrada e das vulnerabilidades inerentes à utilização da moto.

A redução de IVA nos equipamentos de segurança obrigatórios e recomendados aos utentes de veículos de 2 rodas a motor seria uma mais valia para a aquisição de mais e melhores equipamentos de proteção, capazes de prevenir sequelas graves em caso de sinistro ou até a morte. Seria igualmente um contributo importante para reduzir custos nos serviços de saúde e dinamizar o sector da venda de equipamentos ao incentivar os motociclistas a circularem mais e melhores equipados.

Não criar mais obrigatoriedades, mas sim incentivos, é a diferença entre termos um futuro com mais condutores bem equipados em vez de um crescente número de infratores não tão bem equipados.

6.7 Acelerar em Segurança

Quem tem capacidade financeira para acelerar nos circuitos não é quem acelera na via pública. Os “aceleras da via pública”, são normalmente os que mal conseguem pagar o IUC das suas motos e muito menos têm capacidade financeira para usufruir da sua moto em segurança num circuito.

O problema dos “aceleras da via pública”, que não têm um espaço para poder usufruir das capacidades da sua moto em segurança, tem sido abordado de forma repressiva. Este tipo de abordagem por parte das autoridades sobre os “aceleras”, já deu provas das suas limitações há muitos anos. O que ainda não se fez foi incentivar e tornar acessível a possibilidade de os aceleras se libertarem desse “vício” nos locais adequados e próprios à prática da condução desportiva: os circuitos de competição ou espaços lúdicos similares. O “vício” dos aceleras cura-se nos circuitos de competição.

Devem ser criadas oportunidades acessíveis a todos os motociclistas em geral para poderem acelerar e disfrutar das suas motos em segurança, quer seja nos circuitos já existentes, quer seja na criação ou reabilitação de espaços que possam ser adaptados à mesma função: possibilitar aos motociclistas em geral e “aceleras” em particular, usufruir em pleno das capacidades da sua moto em segurança e sem colocar a vida dos outros em perigo. Quem mais se faz ouvir nas estradas públicas, são os aceleras que não têm onde acelerar nem onde testar os limites das suas máquinas em segurança, por isso fazem-no em insegurança onde lhes resta, no espaço público, colocando a sua integridade física e a dos demais utentes da via em risco. Se o estado autoriza a venda e o uso de veículos de alta performance, o mínimo que pode fazer é garantir que, quem compra esses veículos pode usufruir deles sem colocar em risco a vida de ninguém, nem ter a polícia atrás de si.

6.8 Criação da campanha “Já viu a pressão dos pneus?”

Quando foi a última vez que viu o ar dos pneus? A importância de verificar a pressão dos pneus com regularidade é muitas vezes negligenciada. Outdoors nas gasolinhas ajudam-nos a lembrar que são os pneus que nos mantêm agarrados à estrada.

7 INFRAESTRUTURA MAIS SEGURA

Para termos estradas mais seguras é necessário projetar e construir estradas com as máximas condições de segurança eliminando situações de risco eminente a todos os utentes e em especial os mais vulneráveis. Para tal, o interesse económico não deve continuar a sobrepor-se à prevenção das causas dos sinistros e tem que haver responsabilidade civil, criminal ou disciplinar dos respetivos

agentes pelos erros de planeamento e pela falta de manutenção das estradas. A história diz-nos que o barato sai caro e sem responsabilidade o que está mal perdura.

Não é possível erradicar por completo o perigo e o risco de circular na estrada, mas é possível prevenir e minimizar as consequências da sinistralidade rodoviária, nomeadamente quando se reconhecem as causas dos sinistros, as diferenças e o grau de vulnerabilidade dos veículos de 2 rodas comparativamente com os restantes veículos. Por essa razão os motociclistas merecem atenção especial, um tratamento diferenciado, mas não privilegiado, no que diz respeito ao risco que o mau planeamento e ausência de manutenção das infraestruturas ou equipamentos nas vias representam para a integridade física dos seus utentes.

A Diretiva 2008/96/EC é bastante clara no que à segurança das infraestruturas rodoviárias diz respeito e reconhece que a vulnerabilidade dos motociclistas requeer especial consideração no planeamento das estradas. A estrada deve garantir a segurança de todos e não deve ser um perigo iminente à circulação de nenhum utente. O planeamento e a implementação de qualquer dispositivo na via, independentemente da tipologia de veículo a que se destina, deve ser abrangente e polivalente na capacidade de não colocar em risco a vida de nenhum outro utente da via pública.

7.1 Fiscalização e Responsabilização

Há uma falha grave na fiscalização e na responsabilização das entidades cujo dever é planear e manter a qualidade e segurança das estradas. O resultado desta falha são as “armadilhas” com que nos deparamos sempre que percorremos as estradas do nosso País. O impacto que estas infraestruturas têm na sinistralidade e a falta de condições que muitas delas apresentam, são razões mais que suficientes à criação urgente de mecanismos que garantam a sua manutenção atempada e reabilitação de todos os “pontos negros”.

O desprezo pelos fatores que mais influenciam a sinistralidade só termina com a responsabilização dos seus autores e indemnização das suas vítimas.

7.2 Pisos Mais Seguros

Existem numerosos tipos de pavimentos em função da zona climática em que se encontram, assim como do tráfego que suportam. Deste modo, dependendo das exigências que a estrada deva suportar, é importante serem considerados diferentes tipos de misturas, com diferentes granulometrias, e o tipo de ligante a empregar de acordo com os padrões de durabilidade e segurança que o piso requer.

É de evitar a utilização de materiais tratados com cimento nas camadas do pavimento de qualquer superfície uma vez que estes dão lugar ao aparecimento de fissuras de retração, de endurecimento ou térmica, destas camadas à superfície do pavimento, com os consequentes problemas de segurança, incomodidade para o utente e danos nas viaturas, a que se soma a entrada de água no pavimento e deterioração da camada de desgaste. É igualmente de evitar o uso de materiais escorregadios para cobrir fissuras nos pavimentos (Figura 5). Embora nos veículos de quatro

rodas não seja tão evidente, num veículo de duas rodas é um fator de grande instabilidade podendo mesmo levar à sua perda do controlo.



Figura 5 - Uso de materiais escorregadios para cobrir fissuras nos pavimentos coloca em perigo a vida dos motociclistas

A acumulação de lençóis de água nas estradas é outro problema que se verifica sempre que chove. Esta acumulação de águas é o resultado do não cumprimento dos mais elementares requisitos para a drenagem correta das águas. Existe ainda outro fator estrutural responsável pela acumulação de água à superfície e por grande parte dos sinistros. Para combater este ingrediente causal de sinistralidade existem algumas estradas que, na sua camada de desgaste, ou seja, na camada que contacta diretamente o tráfego, empregam misturas betuminosas drenantes ou misturas descontínuas que são projetadas por forma a conferir um número importante de vazios nas mesmas, eliminando ou diminuindo alguma das frações de agregado. Os referidos vazios permitem “escoar” a água da chuva. Desta forma, não há acumulação de água à superfície, o piso apresenta-se “seco” e evitam-se assim as incómodas e perigosas projeções de água como o risco de “aquaplaning”, que é a principal causa da sinistralidade rodoviária em tempo de chuva.

7.3 Sinalização Horizontal

O uso de tintas de textura lisa ou de fraca aderência para marcação e sinalização horizontal das estradas é outro fator de risco identificado como dos principais responsáveis pela perda de aderência dos pneus com o piso, aumento das distâncias de travagem ou até o despiste. Estas tintas tornam ainda mais perigosas as nossas estradas, em especial com o piso molhado e em zonas com passadeiras e cruzamentos onde é exigida máxima aderência dos pneus.

Para que possamos eliminar este problema, é necessário garantir que a marcação e sinalização horizontal das estradas é feita exclusivamente com a aplicação de tintas fluorescentes e com característica antiderrapante de elevada aderência e resistência mecânica. É essencial que estas

marcações sejam lavadas com regularidade, pois a porosidade que as caracteriza leva à aderência de micro poeiras na sua superfície, fazendo com que percam a cor e a características refletora.

7.4 Sinalização vertical

A sinalização vertical especificamente dirigida aos motociclistas é essencial para os alertar para os perigos que apenas afetam quem circula em duas rodas, exemplo: alerta de presença de linhas férreas, juntas de dilatações de pontes, grelhas e tampas metálicas, areias ou brita, etc.

7.5 Lombas de Desaceleração

Nos últimos anos temos assistido, um pouco por toda a parte, à instalação de ‘lombas’ nas vias de circulação rodoviária com o objetivo de reduzir a velocidade dos veículos, em particular nas cidades ou em locais onde a diferença entre a velocidade de circulação média verificada e a desejável face às condições existentes é muito significativa. No entanto, a aplicação destes ‘sistemas’, para além de não obedecer a critérios claros quanto às suas dimensões, material de construção, distância relativa e local de instalação, ignora os efeitos negativos que tem na circulação de veículos de emergência e na perda de estabilidade e capacidade de travagem dos veículos movidos sobre duas ou mais rodas.

A instalação de lombas de desaceleração em plena curva (figura 6) e/ou zona de travagem é um erro grave de planeamento que revela total desprezo pelos fatores que mais influenciam a dinâmica e a capacidade de travagem de qualquer veículo movido sobre rodas. A colocação das lombas precisamente onde o contacto dos pneus da viatura com o piso é mais crítico, constitui motivo de perda da estabilidade de qualquer veículo movido sobre rodas. Se queremos que as lombas contribuam para reduzir ao máximo a distância de travagem, mantendo a estabilidade e controlo direcional do veículo, é necessário remove-las dos locais de travagem e das curvas. É primordial que sejam consideradas áreas destinadas à travagem de superfície antiderrapante e que as lombas sejam deslocadas para as zonas que antecedem essas áreas.



Figura 6 – Lombas em curva descendente é um fator de risco acrescido à estabilidade dos veículos.

7.6 Juntas de Dilatação

A falta de aderência das juntas de dilatação de pontes e viadutos (figura 7) são outro problema que leva à perda de aderência dos pneus com o piso. Muitos são os casos de sinistro em veículos de duas rodas a motor, provocados pela ausência de sinalização destas juntas e pela sua falta de aderência aos pneus, em especial quando se encontram em zonas de curva ou travagem.

A eliminação destes pontos negros deve passar pela sinalização horizontal (à semelhança do que se faz com algumas lombas) e pelo uso de materiais antiderrapantes nas juntas.



Figura 7: Juntas de dilatação “escorregadias” em especial para os veículos de 2 rodas a motor.

7.7 Rails Metálicos de Proteção das Vias

Nos termos do disposto na Lei n.º 33/2004, de 28 de Julho, as entidades responsáveis pela construção ou manutenção das vias de comunicação rodoviária devem promover a colocação de dispositivos de proteção, tipo saia metálica (figura 8), nas guardas de segurança, em todas as obras novas, nos pontos negros e nas bermas das rodovias cuja localização e características o exigam, de acordo com o artigo 3.º. A ausência deste equipamento de dupla saia metálica representa o perigo de amputação de membros e morte para todos os utentes de duas rodas, por isso a Assembleia da República votou por unanimidade a Lei 33/2004 que prevê a resolução do problema.



Figura 8: Curva com rail de dupla saia metálica previne o risco de morte dos motociclistas.

Nesta matéria, como noutras, em termos legislativos Portugal é exemplar, mas no cumprimento da Lei as entidades deixam muito por fazer. Apesar do trabalho que já se fez com uma dupla saia metálica em muitas vias, muitas há que continuam desprotegidas. É fácil encontrarmos vias com rails desprotegidos (figura 9), o que as torna altamente perigosas em caso de sinistro de veículos de duas rodas.



Figura 9: Curva com Rail sem dupla saia metálica coloca em risco a vida dos motociclistas.

No que respeita aos pontos negros, a Lei obriga à colocação destes dispositivos de proteção de acordo com o levantamento de dados que possibilita a publicação de uma lista de pontos negros, e é aí que o problema persiste. Existe uma falha grave na identificação e listagem dos locais de risco onde é exigida a aplicação das guardas de segurança aos rails desprotegidos.

Constata-se que não são realizados de forma contínua e sistemática os trabalhos de colocação das ditas proteções exigidas na legislação e que algumas são instaladas de forma incorreta. O incumprimento da Lei e respetiva regulamentação determina a responsabilidade civil, criminal ou disciplinar dos respetivos agentes. É muito pertinente corrigir esta situação. Para tal importa saber a quem cabe a responsabilidade, nomeadamente:

- a) Do levantamento dos pontos negros relativos a esta problemática;
- b) Da listagem dos dispositivos de proteção nas guardas de segurança já aplicadas nas vias de comunicação rodoviária, até à presente data;
- c) Da programação prevista para a colocação das restantes proteções nas guardas de segurança;
- d) Na aplicação das sanções referidas no artigo 6.º da Lei n.º 33/2004 pelo incumprimento da mesma.

7.8 Balizadores Verticais

A técnica de instalação de equipamentos nas vias de circulação públicas por observação direta, é uma técnica aparentemente bastante simples, mas na prática nem sempre provida de bom senso. Muitas vezes os resultados não se traduzem em melhorias para os utentes das vias públicas e isso é uma constante que teima em criar situações que, não só não previnem coisa alguma em termos de

prevenção da sinistralidade, como promovem o risco de traumatismos irreversíveis graves ou mesmo a morte.

A delimitação do espaço urbano de modo a evitar o uso indevido de espaços que não estão autorizados a veículos, tem motivado as autarquias de todo o País a instalar de forma intensiva balizadores verticais metálicos. Independentemente da sua justificação na gestão de espaços urbanos, o uso de dispositivos nas vias não pode descartar o fator segurança de algumas categorias de utentes dessas vias. Os utilizadores de veículos de duas rodas (com ou sem motor) são por natureza os mais expostos a equipamentos rodoviários, cujas características podem tornar-se contraproducentes e até bastante perigosas em caso de acidente. Independentemente do seu perfil este tipo de equipamentos tornam as vias urbanas especialmente inseguras para ciclistas e motociclistas.

Pela observação da figura 10, percebe-se a ameaça que estes dispositivos representam à vida de um qualquer motociclista ou ciclista que, numa situação de abalroamento ou despiste, seja arrastado para fora de estrada.



Figura 10: Perigo de balizadores verticais metálicos em reta e em plena curva.

Há registo de vítimas mortais em circunstâncias de acidentes com o envolvimento destes equipamentos. Nos estudos feitos em centros de testes de dispositivos rodoviários, chegou-se à conclusão que basta uma velocidade de um despiste a 40 km/h, para que a colisão com estes dispositivos resulte em traumatismos graves, amputação de membros ou até mesmo morte. Estes testes foram feitos no âmbito da justificação e aprovação das “duplas saias metálicas” colocadas nos equipamentos de segurança rodoviária denominados “rails metálicos de proteção”. O bom senso dita o cumprimento do “espírito desta lei” de modo a termos as nossas estradas mais seguras.

Ainda nesta categoria de equipamentos existem alguns que se destacam pelo seu perfil de “altíssima agressividade” (Figura 11), colocando em risco a integridade física de qualquer cidadão que, em movimento “ouse tocar-lhes”, seja ele peão, ciclista ou motociclista. Este perfil é um atentado à integridade física dos cidadãos que diariamente se cruzam por eles e tem vindo a ser colocado em diversas cidades do nosso País.

A prevenção da sinistralidade rodoviária fica para último plano sempre que tenhamos este tipo de balizadores metálicos a passar por nós.



Figura 11: Balizadores verticais rígidos nas vias de circulação são uma ameaça a qualquer cidadão.

A instalação de equipamentos nas vias públicas não pode representar uma ameaça que coloque em risco a vida dos utentes. Existem balizadores flexíveis fabricados em derivados do plástico que, pela sua flexibilidade previne danos físicos e retoma a sua forma original após choque.

É crucial considerar as consequências negativas que a instalação de dispositivos representa a toda a classe de utentes das vias. A prioridade deve centrar-se na segurança dos utentes e a prevenção urge a remoção destes balizadores metálicos, de cuja perigosidade as fotos são bem ilustrativas.

7.9 Classe de Portagens Justa para Motos

Uma medida a curto prazo e com efeitos imediatos na redução do risco acrescido, que a circulação por estradas mais movimentadas e menos seguras representa, é a criação de uma classe de portagens justa para motos que incentive mais motociclistas a optar por circular em estradas menos movimentadas e mais seguras (AE's).

Considerando o peso, o volume e o desgaste que o motociclo provoca na estrada, é injusto a forma como os motociclistas são portajados. Assim, respeitando os critérios existentes de definição das classes de portagens, é de toda a justiça a criação da Classe 5 (MOTOS) de valor inferior a 50% do valor da Classe 1 (automóveis ligeiros). Este será um motivo acrescido para os condutores de veículos de 2 rodas a motor passarem a circular com mais frequência nas autoestradas, representando mais valias em termos de prevenção e segurança para os seus utentes. Com isso reduzimos também o

tráfego em estradas secundárias com elevados índices de sinistralidade, sendo uma mais valia para todos.

7.10 Circulação nos Corredores BUS

A possibilidade de circulação nos corredores BUS, além colocar o motociclista numa zonas de circulação mais segura, descongestiona ainda mais o tráfego sem perturbar os restantes veículos autorizados a circular nessa via. O Código da Estrada atribui competência a cada Município para autorizar a utilização das “faixa BUS” por velocípedes e motos. Em Lisboa, no Porto e em Almada já está em vigor, mas isto não se verifica em grande parte do país.



7.11 Circulação Entre Filas de Trânsito

Uma forma de contribuir para a fluidez do tráfego urbano e um aspeto pelo qual nos batemos é que seja introduzida na nossa regulamentação, a possibilidade de os utilizadores de veículos de duas rodas a motor poderem circular entre as filas de trânsito usando uma velocidade reduzida, nunca excedendo mais do que 30Km/h em relação ao trânsito que se encontra em marcha lenta.



7.12 Limpeza e Manutenção das Vias

Conseguir prever a aderência dos pneus com o piso é importante para o motociclista. Mudanças súbitas nos coeficientes de atrito estático podem criar problemas ao motociclista em especial numa zona de travagem. É bastante comum a acumulação de gravilha nas bermas das curvas, gasóleo e óleos derramados provocam acidentes por despiste.

Estatísticas de uma seguradora sueca revelam que a gravilha é responsável por 10% de todos os acidentes de moto. A limpeza das bermas e escapatórias que são usadas apenas em situações de emergência, muitas vezes em travagem eminente e nos limites da capacidade de aderência dos pneus, coloca essas zonas por defeito como zonas críticas. Mais críticas ficam quando se encontra

com o piso coberto de areias, detritos de acidentes de outras viaturas e de restos de pneus de veículos pesados. Todos estes fatores aumentam a distância de travagem e propiciam a queda.

7.13 Criação de “Caixas para Motociclos”

Aliviar o tráfego nas filas de trânsito junto a cruzamentos trazendo as motos para a frente da fila é possível e contribui para a fluidez do tráfego urbano sem criar quais quer constrangimentos.

