

Exmos Srs,

Tendo-me sido pedidos contributos, enquanto membro do Conselho não executivo de Especialistas para a elaboração do Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – **VisãoZero2030**, venho cumprir-me efetuar a seguinte contribuição, que resulta da minha reflexão e da realizada internamente nos serviços da CML, sem prejuízo de futuras e mais detalhadas análises que possamos vir a fazer, focando-me nos seguintes pontos:

- 1. As metas a atingir com a estratégia, nomeadamente em termos da redução da mortalidade e do número feridos graves, que sejam simultaneamente ambiciosas e alcançáveis, e em linha com as necessidades do nosso país*

Tendo como base a realidade do município de Lisboa, com mais de 25 mil acidentes com vítimas em 10 anos (2010-2019), 203 mortos no mesmo período, 777 feridos graves, cerca de 30 mil feridos ligeiros, o que resulta numa média de 2.500 acidentes, 20 mortos, 78 feridos graves e quase 3 mil feridos ligeiros por ano, considero que não pode assumir outro objetivo que não seja o da VisãoZero: zero mortes rodoviárias até 2030. Parece-me ser uma meta ambiciosa, mas alcançável, tendo já sido assumida por Lisboa. Em Lisboa também assumimos que pretendemos alcançar uma meta de redução em 50% dos feridos graves até 2030, ficando assim alinhados com a meta definida na Declaração de La Valleta em 2017. Também esta meta me parece aceitável almejar, pelo menos em espaços urbanos. Proponho que se assumam uma redução do número de feridos graves em 10 % ao ano para efeitos de monitorização da meta referida relativa a 2030, o que nos deixaria com folga e possibilidade de correção dos planos. Para a situação de sinistralidade em vias nacionais e municipais, exteriores a aglomerados urbanos, considero ter de se analisar com mais cuidado.

Reforço que o que aqui faço é reflexão inicial. Estas ou outras propostas de metas devem ser alvo de uma reflexão conjunta, que deve partir de uma caracterização assertiva e assentar em pressupostos também eles discutidos de forma alargada.

Deixo uma nota, daquilo que é a evolução da sinistralidade em Portugal. Portugal tem feito uma evolução notável a par do que tem sido o desenvolvimento da rede de IP's e IC's em particular entre 1990 e 2010. Porém, chegamos a um ponto de relativa estagnação dos indicadores, onde apesar na melhoria dos veículos é claro que não evoluímos a um ritmo adequado. Arrisco a dizer que a razão é óbvia. Se no âmbito da ação Governativa tem existido um foco na melhoria da Rede Nacional de Estradas, esse esforço não foi acompanhado ao nível municipal, e as razões devem ser ponderadas: se por uma questão de sensibilização, de capacitação, de financiamento

ou de coordenação de uma ação a nível nacional, mas à escala municipal para acalmar as ruas das cidades, onde o Estado continua a ter um papel, desde as opções ao nível dos limites de velocidade, sinalização, financiamento, capacitação, regulamentação de instrumentos de fiscalização eletrónica, etc. Arriscava, que na relação do Estado Central com o Poder Local, está quase tudo por fazer nesta matéria.

*2. objetivos estratégicos e objetivos operacionais, alinhados com as metas definidas, e com os 8 indicadores de desempenho definidos pela União Europeia, incluindo para cada um: descrição geral; resultados esperados e sua contribuição para as metas; indicadores para medir o desempenho e monitorizar a evolução em direção ao resultado final; principais atividades; relações com outros objetivos; entidades responsáveis; prazos de concretização.*

Deixo algumas notas que se prendem com a assunção dos 8 indicadores por parte da comissão europeia no seu “EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”, especialmente considerando a inflexão desfavorável da curva da sinistralidade na União Europeia a partir de 2013/2014, que afasta a trajetória das metas de curto prazo estabelecidas para 2020, de redução dos mortos para metade, bem como da ambição europeia de longo prazo, da Visão Zero na Europa em 2050, ainda que considere que se pode ser ainda mais ambicioso em algum dos indicadores, e especialmente alargar o âmbito do foco nacional a outros objetivos que considero também relevantes e sempre tendo presente que a política de mobilidade sustentável, tendo sucesso, contribuirá para o aumento dos utilizadores vulneráveis das ruas do meio urbano, devendo a redução dos fatores de risco ser mais acelerada do que esse mesmo crescimento para que os resultados convirjam na direção certa, sendo portanto necessário ambição nas medidas.

Uma última nota antes de entrar nas especificidades dos 8 indicadores, para referir que, na minha opinião, devemos sempre procurar um equilíbrio entre a relevância do indicador e a facilidade de o contabilizar. Mais vale um indicador simples, fácil de mensurar com os dados que já existem, desde que permita ganhar um bom grau de sensibilidade em relação ao tema a que se refere, do que um indicador mais interessante, mas cuja medida possa exigir recursos difíceis de obter.

1. Indicador de Infraestrutura: Penso que poderemos assumir um indicador simples, relacionando os sinistros e a sua perigosidade ou impacto, com as distâncias percorridas. O relacionamento dos limites de velocidade de circulação na infraestrutura com a velocidade

real de circulação seria uma forma eficaz de definir locais de intervenção para correção da infraestrutura. Tal pode ser obtido com recurso a campanhas de fiscalização, com radares de velocidade móveis, ou ainda com recurso a informação de plataformas de crowdsourcing existentes.

2. Indicador de segurança do veículo: Além dos indicadores propostos pela CE, relativas à definição de limites percentuais de veículos que respeitam determinadas Normas Euro NCAP, a nível nacional poderia ser considerado por ex. a proporção de veículos que são reprovados à primeira nas avaliações de inspeção periódica ou a evolução da quantidade de autos relacionados com anomalias nos veículos.

Existe ainda uma dimensão que não deve ser descurada que tem a ver com a certificação de veículos entrados no mercado, em particular nos veículos de duas rodas (ou de uma), onde temas como peso, potência, velocidade máxima assistida, trazem questões quanto à sua classificação (que no caso português parece pecar por defeito por apenas ter as categorias de velocípede, ciclomotor e motociclo), e que se não for tratada em tempo, rapidamente começaremos a classificar de forma errónea acidentes que possam ocorrer com estes veículos, e não conseguir sinalizar e gerir de forma adequada os espaços e requisitos de operação de cada um.

3. Indicador de velocidade: Este indicador pode ser facilmente mensurado através da evolução do número de autos por excesso de velocidade. Mas um outro indicador simples e de fácil obtenção, e que poderá apontar ao tema mais crítico da segurança rodoviária, a velocidade de circulação, seria o desfasamento entre o percentil 95 da velocidade real num troço da infraestrutura face à velocidade aí legalmente permitida. Este indicador poderia ser obtido com recurso a plataformas existentes, como a Waze ou a Tom-Tom sem qualquer dificuldade.

Pode ainda ser considerado, aumento dos requisitos de informação, em particular nos transportes profissionais, onde quer no transporte público de passageiros, quer por ventura no transporte público de mercadorias, poder ser exigida a partilha de indicadores de velocidade de circulação de forma devidamente georreferenciada, em particular em meio urbano onde o conflito com os utilizadores vulneráveis é mais gravoso para veículos pesados.

4. Indicador de condução sóbria: Trata-se de um tema muito trabalhado a nível nacional e onde Portugal tem um grau de incidência particularmente negativa. Este indicador pode ser facilmente mensurado através da evolução do número de autos por excesso de álcool face ao número de fiscalizações realizadas, sendo de aconselhar o registo da hora da fiscalização e local, dado que do lado das forças policiais existem campanhas dirigidas para diferentes

momentos e locais, informação que se não for tratada pode contribuir para um enviesamento dos resultados de ano para ano. Naturalmente o mesmo se aplica para a condução sob influência de substâncias psicotrópicas.

5. Indicador de condução distraída: este é um indicador relevante para a compreensão da recente reversão na melhoria da sinistralidade rodoviária, e relaciona os resultados da segurança rodoviária com a utilização de tecnologias de comunicação, especialmente com ecrãs. Este indicador pode ser facilmente mensurado através da evolução do número de autos por condução com manuseamento simultâneo de telemóveis e equipamentos equivalentes, mas poderá ser complementado de outras formas, por exemplo com ajuda de imagens de vídeo obtidas a partir de câmaras fixas ou móveis sendo porém essencial evoluir naquilo que é a regulamentação desta matéria a nível nacional.
6. Indicador de uso de cintos de segurança e equipamentos de retenção de crianças: Uma vez mais, este indicador pode ser facilmente mensurado através da evolução do número de autos por condução sem cintos de segurança ou sem o uso de equipamentos de retenção de crianças vs o total de fiscalizações realizadas, devendo ser reforçadas as ações de sensibilização e fiscalização junto de escolas, que contribuam para a recolha de estatísticas relevantes. Mas outras questões podem também ser mensuradas de forma complementar: a evolução do número de acidentes em que os intervenientes não usavam cintos de segurança e/ou equipamentos de retenção de crianças; o rácio de venda de equipamentos de retenção de crianças vs o parque automóvel; podem ainda ser utilizados instrumentos no âmbito da mobilidade escolar, como sejam os inquéritos à mobilidade realizado a crianças de diferentes níveis escolares feito com base na metodologia “Mãos ao Ar” que tem um elevado grau de resposta por parte das crianças, e com toda a conformidade do ponto de vista do tratamento de dados pessoais.
7. Indicador de utilização de equipamento de proteção: a CE propõe que a monitorização deste tema seja essencialmente relacionada com o uso de capacetes em veículos de duas rodas, o que poderá facilmente ser monitorizado através da evolução do número de autos, do número de sinistros envolvendo veículos de 2 rodas. Porém, pensando nos segmentos onde estes meios de proteção não são obrigatórios, o meio mais eficaz de monitorização é por contagens, o que aliás é realizado de forma regular pela CML. No entanto, seria interessante estudar de forma aprofundada a segurança que os utilizadores destes veículos têm, em toda a sua dimensão, desde a sua proteção pessoal ao comportamento de outros na proximidade de velocípedes conduzidos por pessoas com ou sem capacete, ou ainda uma reflexão sobre a importância da massa crítica deste tipo de veículos na segurança de todos no ecossistema

rodoviário. Se em veículos que atingem elevada velocidade os benefícios do uso de capacete são inequívocos, no caso de velocípedes, os fatores de segurança deverão ser considerados no seu todo e no seu contexto.

8. Indicador de cuidados pós-acidente: a CE propõe monitorizar a adequabilidade dos cuidados pós-saúde com base na reação do sistema de emergência e apoio médico a partir da contabilização do tempo de reação das instituições de socorro ao acidente, o tempo que medeia entre a informação sobre o acidente com feridos ser recebida pelo 112 e a chegada ao local das equipas de socorro. No entanto, há outros temas de relevância a considerar e alterar. Desde logo, o facto de não serem ainda estatisticamente recolhidos todos os dados das causas dos ferimentos em pessoas que dão entrada nos serviços do SNS, em particular nas emergências dos hospitais, caso não haja reporte por parte da polícia ou das instituições de emergência. Tal revela um vazio de tamanho desconhecido quanto à caracterização da sinistralidade rodoviária, que poderá constituir informação fundamental para ajudar a definir de forma eficaz as causas da sinistralidade rodoviária.

Na minha opinião, por diversas razões, o nosso sistema de caracterização da sinistralidade deve seguir as indicações europeias, e faz todo o sentido que esteja alinhada com a europeia. Mas essa caracterização deve ser adaptada á nossa realidade, e moldar-se às nossas necessidades sem por em causa a estabilidade das séries estatísticas, tanto quanto possível. Nesse sentido é necessário correlacionar estes 8 indicadores com outros que, proponho desde já, sejam propostos, debatidos e fixados após debate rápido, mas alargado.

Por outro lado, dada a existência do PENSE 2020, uma vez que vários municípios estão a realizar o seu Plano Municipal de Segurança Rodoviária (do qual o município de Lisboa é um exemplo), é importante perceber em que aspetos poderá haver continuidade das estratégias já definidas, ainda que estas devam ser sempre ser avaliadas, revistas, atualizadas, melhoradas e complementadas. E, ainda que possam não ter atingidos integralmente os objetivos anteriormente delineados, parece-me que se poderá, para já, avaliar, ajustar, complementar ou substituir alguns objetivos estratégicos, objetivos operacionais, ações e mesmo medidas, como base inicial de trabalho e reflexão conjunta.

Obrigado,

Melhores cumprimentos,

Miguel Feliciano Gaspar