



“É aceitável a morte de 600 pessoas nas estradas todos os anos?”

Rui Ribeiro O presidente da ANSR revela que está para breve a criação do Observatório da Sinistralidade, que vai permitir gerar informação em tempo real

Entrevista

Abel Coentrão Texto
Daniel Rocha Fotografia

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) está a elaborar uma estratégia para esta década centrada nos princípios da Visão Zero, que pressupõe uma intervenção articulada nos condutores, nos veículos, mas também nas ruas e estradas, para chegar a um sistema seguro que minimize as consequências dos sinistros que ainda matam cerca de 600 pessoas anualmente. Rui Ribeiro deixa um apelo ao novo Governo que aí vem: é preciso um “forte compromisso político” para atingir a meta de redução para metade do número de mortes e feridos graves, até 2030. A ANSR está a desenvolver a estratégia para esta década baseada nos princípios da Visão Zero. É possível chegar às zero mortes na estrada, quando temos 500 a 600 vítimas mortais por ano e milhares de feridos graves?

É possível. Em primeiro lugar, é necessário haver uma forte consciencialização de cada indivíduo e da sociedade, é preciso fortalecer o compromisso político, que existe, para que acabar com a sinistralidade rodoviária seja um designio nacional. Isto é um problema de saúde pública. Ninguém toleraria em Portugal que ano após ano houvesse 600 vítimas mortais resultantes da queda de três aviões. Ficarmos chocados. Mas morrem 500 a 600 pessoas por ano nas estradas portuguesas. Não me cabe na cabeça que uma vítima na aviação, ou na ferrovia, seja mais

importante que uma vítima na estrada. É preciso construir políticas de segurança rodoviária com objectivos. É possível chegar a esta Visão Zero quando olhamos para o sistema de uma maneira integral, holística: temos os condutores, os veículos, e a infra-estrutura. Não há nenhum acidente que não inclua estas três condições. O sistema Seguro que queremos desenhar está consciente da fragilidade do corpo humano. E as infra-estruturas, na forma como as encaramos, devem absorver qualquer distração, qualquer erro das pessoas e veículos envolvidos, para minimizar as consequências de um sinistro. Os 34 mil milhões de euros investidos em infra-estruturas entre 1995 e 2020 contribuíram para evitar 27 mil mortes.

Em que ponto está o trabalho da estratégia e quais as debilidades já detectadas?

Até 2030, temos de reduzir a metade o número anual de mortes e de feridos graves nas estradas, e melhorar outros indicadores, como o tempo de chegada aos locais dos sinistros. O plano de acção da estratégia 2030 será sujeito a revisões de dois em dois anos. Pedimos contributos à sociedade civil e recebemos mais de 200 participações. A primeira e segunda fase, de estudos feitos pelos nossos parceiros do Laboratório Nacional de Engenharia Civil e peritos internacionais, e de análise dos contributos externos, estão concluídas, e os relatórios estão disponíveis *online*, de forma transparente. A estratégia terá de ser alvo de um compromisso político que garanta recursos para as várias tarefas. Ao longo do trajecto, teremos objectivos intermédios que vão ser



monitorizados, e, de cada vez que estivermos a afastar-nos deles, temos de corrigir a trajectória. Não podemos descurar esta monitorização, sob o risco de falharmos a meta.

O relatório de sinistralidade a 30 dias, de 2020, ainda não foi publicado. O que está a atrasar a sua divulgação?

Esta demora tem a ver com o facto de não possuírmos ainda uma base de dados partilhada entre a ANSR e as forças de segurança. Um dos vários projectos em curso é o Observatório de Segurança Rodoviária. Brevemente toda a sinistralidade será comunicada automaticamente para uma base de dados, com geolocalização, data, hora e condições em que o sinistro aconteceu. Com isto vai ser também mais fácil e mais rápido produzir relatórios, como os de 30 dias, que são mais delicados, pois aí temos de perceber o que aconteceu às vítimas, com as unidades de saúde. Neste momento, no protótipo de aplicação móvel que tenho no meu telefone, já consigo ver onde é que os acidentes acontecem e vejo um mapa com as densidades da

sinistralidade, entre outros dados, em tempo real.

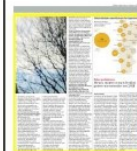
Isso vai melhorar a vossa capacidade de actuação?

Não há política nenhuma que seja bem feita se não for baseada em dados reais, fidedignos e actualizados. O observatório vai-nos permitir fazer políticas de segurança rodoviária com outra eficácia, e com o objectivo de ter resultados. Vai ser muito importante para o longo prazo, mas também para a programação das acções de prevenção e fiscalização, por parte das forças de segurança. E vai permitir-nos, também, monitorizar e avaliar os efeitos concretos do nosso trabalho. Há um outro projecto estruturante que é o Balcão Único do Conductor. É uma reformulação do actual Portal das Contra-ordenações, que vai passar a concentrar num espaço, acessível através do telemóvel, toda a informação e todos os serviços relacionados com o condutor, desde seguros, documentos, e o que há a pagar. Para além de ser uma nova forma de interacção com a ANSR, vai disponibilizar às forças de segurança, de um modo



É um problema de saúde pública. Ninguém toleraria em Portugal que ano após ano houvesse 600 vítimas mortais resultantes da queda de três aviões

Os radares existem para salvar vidas. A ideia de caça à multa não faz sentido



automático, o processo de autuação. Hoje em dia este é muito trabalhoso, tem muito papel, que se transfere para a ANSR, e que tentamos desmaterializar. Com o balcão vamos conseguir ter as infrações registradas em tempo real. E o condutor vai ter acesso a toda a sua informação.

Em Portugal, há a ideia de que estes processos demoram muito, e que, se recorrermos, a coima talvez prescreva...

No sistema da ANSR, o dos radares Sincro, cujos processos estão completamente digitalizados, a notificação chega a casa do infractor dez dias depois de a infracção ter ocorrido, em média. E está previsto que as notificações possam ser feitas voluntariamente por via electrónica, o que tornará a comunicação ainda mais rápida. O nosso objectivo não é angariar mais receita, nem fazer apenas um exercício de autoridade, mas sermos pedagógicos, e mudar comportamentos. E não é possível fazer pedagogia quando notificamos alguém de uma infracção cometida há cem ou 150 dias. Ninguém se lembra. Isso

acabou, no que já está automatizado. E quanto a esse mito urbano das prescrições, elas eram 60 mil em 2017, e no final de 2021 situavam-se nas 600. Isto em cerca de um 1,2 milhões de processos anuais, em média. A tendência é para que a prescrição se torne residual. Nas 300 a 400 mil reclamações que recebemos por ano, só 1% tem razão. Não se justifica este nível de reclamação. **Há ou não caça à multa em Portugal?**

Os radares existem para salvar vidas. A ideia de colocar a multa não faz sentido. Nós colocamos radares nos sítios onde, de acordo com os dados que temos, é necessário acalmar o trânsito. Nesses lugares há riscos acrescidos para a segurança rodoviária se não forem cumpridos os limites de velocidade e temos assistido a uma diminuição da sinistralidade. Isto tem de ficar muito claro. O nosso número relativo de radares é dos mais baixos da Europa. Vamos ter mais 20 radares de velocidade instantânea a funcionar alternadamente em 30 locais, e mais dez radares de velocidade

instantânea que vão funcionar em 20 pontos da rede rodoviária. Espanha há pouco tempo instalou mais cem radares, que são, de uma só vez, mais do que o que nós temos agora. Vamos continuar a expandir o nosso sistema, com o objectivo de salvar vidas.

Um dos relatórios da estratégia referia falhas na coordenação vertical da segurança rodoviária. E temos pouquíssimos planos de nível municipal. Não é preciso encontrar formas de responsabilizar cada interveniente pelas acções que não concretize?

No anterior plano, o PENSE 2020, tivemos uma taxa de execução das medidas de 86%, salvo erro. Mas houve medidas que acabaram por não ser executadas por se terem revelado de inadequadas, e que já não faziam sentido, a meio ou no final do plano. Temos de ter a humildade de ir corrigindo o plano ao longo do tempo. A questão dos municípios, por exemplo, tornou-se mais actual, com a transferência de competências. Estamos a trabalhar com eles. Brevemente vamos ter um novo guia para os apoiar. Mas é preciso um compromisso político. Um plano municipal de segurança rodoviária não é um documento para guardar na gaveta. É preciso criar mecanismos para que estes planos sejam postos em prática.

A Comissão Europeia tem insistido nas vantagens da elaboração e execução de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, mais à boleia da crise climática. Mas isso teria efeitos na melhoria da segurança rodoviária, não?

Por sua iniciativa, vários municípios europeus já tomaram os 30 km/h como a velocidade máxima admitida (com exceções em algumas vias). Mas, atenção, essa opção está enquadrada num plano de mobilidade que inclui medidas de acalmia de tráfego, de retirada dos automóveis de algumas zonas. Não vale a pena pensar que a sinistralidade se resolve anunciando que passamos a só poder andar a 30 km/h. Os sinais de trânsito não impedem as pessoas de andar mais depressa. É preciso mexer na infra-estrutura para que, de facto, o trânsito não consiga exceder a velocidade. E, nessa altura, nem precisamos de sinais. Há exemplos desses em Portugal, como Vilamoura, e na vizinha Espanha, onde é famoso o caso de Pontevedra. É preciso que as pessoas percebam que se está a falar dos 30 km/h não para nos pôr a andar mais devagar, mas para salvar vidas. Se alguém é atropelado a essa velocidade, em 90% dos casos sobrevive-se. A 50 km/h o risco de morte é de 80%, e chega quase aos 100% quando o choque se dá a 70 km/h. Todos somos peões.

Sinistralidade rodoviária em Portugal em 2021

Mortes por distrito, nas primeiras 24 horas após o sinistro



Fonte: ANSR

PUBICO

Dados preliminares

Menos mortes e mais feridos graves nas estradas em 2021

Abel Coentrão

Os dados de sinistralidade de 2020 são incomparáveis com anos anteriores, por via das alterações no padrão de mobilidade impostas pela pandemia. Mas em 2021, e apesar do aumento da actividade económica e das deslocações – estimadas pelo aumento da venda de combustíveis –, houve um ligeiro decréscimo no número de vítimas mortais contabilizadas nas primeiras 24 horas após os sinistros.

Mesmo em 2020 “tivemos uma redução na sinistralidade que superou, em termos percentuais, a quebra na venda de combustíveis, o que vinha já na senda do que tinha acontecido nos últimos meses de 2019”, explica o presidente da ANSR, Rui Ribeiro, acrescentando que “esse melhor comportamento dos condutores” se prolongou pelo primeiro trimestre de 2020. “A seguir, não podemos comparar com nada, porque veio a pandemia e tudo o que possamos dizer é extemporâneo”, assume.

Para percebermos melhor o que aconteceu, temos de aguardar os resultados a 30 dias – quer de 2020, que está atrasado, quer o de 2021. Só aí se perceberá, por exemplo, se o contraponto à redução das mortes a

24h, que foi o aumento dos feridos graves, de 1829 para 2067 (mais 13%), acrescenta, ou não, vítimas mortais a esta estatística. Números por detrás dos quais estão pessoas, famílias afetadas e prejuízos sociais e económicos que, em dados de 2019, se calculavam em 3714 milhões de euros, o equivalente a cerca de 1,6% do PIB.

Em 2021, do que se conhece até agora, nota-se que o regresso a uma certa normalidade teve efeitos díspares, em termos de sinistralidade, nas várias regiões do continente, com o distrito do Porto a contribuir para uma melhoria das estatísticas (menos dez mortes), mas outros, como Braga (mais 13 vítimas mortais) a igualar 2019, Aveiro (mais nove) a aproximar-se, ou Setúbal (mais dez) a igualar as cifras pré-pandemia. Mas, para o presidente da ANSR, importa assumir que as 387 mortes são “inconcebíveis”.

Ainda assim, Rui Ribeiro nota que, num cenário de aumento da fiscalização, houve uma redução de 5,6% no total de infrações, com uma quebra de 17,2% no excesso de velocidade. "Esses indicadores, ainda que de forma tênue, estão no bom caminho. Estamos a percorrer um caminho comum para chegar às zero vítimas mortais."