

<b>CONSIDERAÇÕES GERAIS</b>
-----------------------------

Um sistema de gestão e de segurança dos transportes rodoviários socialmente aceitável não se pode basear no princípio de que o seu funcionamento permite a ofensa à integridade física e mesmo o sacrifício da vida dos utilizadores das estruturas viárias.

Face à situação calamitosa actualmente recenseável nas estradas e ruas portuguesas é uma urgência nacional implantar um plano de segurança rodoviária, de natureza extra-partidária, socialmente abrangente e tecnicamente efectivável. À Presidência da República, em conjunto com a Presidência do Conselho de Ministros e com a Assembleia da República deve caber a iniciativa de promover e implantar tal plano.

Este plano deve ser estruturado em torno do princípio da “Morte Zero”, que significa que nem para o estado nem para os cidadãos utilizadores das estruturas viárias e das redes de transportes rodoviários deve haver tolerância em relação a eventuais responsabilidades na ocorrência de mortes directamente causadas por acções ou lapsos de responsáveis políticos e técnicos pela construção, manutenção e inspecção de estruturas viárias, de agentes responsáveis pelo ensino de utilizadores dessas estruturas, pela certificação, fiscalização e policiamento do trânsito, e também de condutores e outros utilizadores dessas estruturas.

Este plano supõe a formulação e clarificação de uma política consensual e sustentada de segurança rodoviária, de acordo com os seguintes eixos fundamentais:

- Uma política de segurança rodoviária deverá ser pensada no contexto geral de uma política de mobilidade sustentada, implicando um uso mais integrado de todos os modos de transporte e uma promoção do transporte colectivo de passageiros, de modo a reduzir o impacto do transporte rodoviário.
- Uma política de segurança rodoviária deverá ser pensada no contexto de uma política de ordenação do território que seja concebida e aplicada para um conjunto de territórios mais abrangente que o limite geográfico do Concelho, nomeadamente através da efectivação da figura administrativa da Área Metropolitana.
- Na concretização local de uma política de segurança rodoviária deverá ser privilegiado o diálogo com as populações locais e associações cívicas.
- Um planeamento adequado das vias rodoviárias urbanas deverá estabelecer como princípio uma inequívoca opção pela segurança dos peões, pela qualidade ambiental e pela preservação dos espaços públicos – zonas verdes e outras. Para o garantir deverão ser revistos os mecanismos legais que permitam subordinar a estes objectivos as soluções de mobilidade rodoviária a encontrar.

Este plano requer:

- o empenhamento e a mobilização colectiva da sociedade e das administrações pública e privada responsáveis pela rede de transportes rodoviários;
- a disponibilização extraordinária de fundos financeiros suficientes para garantir a sua exequibilidade;
- a garantia da sua manutenção a longo prazo, assim como o estabelecimento de um calendário de implementação;

## **CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA**

- a criação e agilização de uma entidade designável como Comissão Coordenadora da Segurança Rodoviária, que permita garantir a coordenação permanente e efectiva das várias entidades, instituições e outros agentes dedicados à implementação das diversas vertentes de tal plano e proceder ao exame e controlo regular dessa implementação, a nível central e local (dos vários ministérios e direcções-gerais, dos agentes públicos e privados dedicados à segurança, fiscalização, policiamento, investigação multidisciplinar do sistema, etc).
- deverá ser alterada a filosofia imanente à codificação legal de modo a estabelecer claramente a responsabilidade do Estado como parte, à partida, responsabilizável e investigável em qualquer situação de desastre, colisão ou atropelamento. Deverá também ser eliminado o princípio jurídico do estabelecimento da prioridade na circulação e a sua substituição por princípios que garantam a todos os momentos a prática da condução defensiva.
- deverão ser urgentemente alterados os estatutos das várias autoridades policiais, de modo a favorecer a convergência e a coordenação entre comandos, e deverão ser urgentemente revistos os sistemas remuneratórios dos agentes fiscalizadores e policiais, de modo a garantir um alto nível de motivação profissional e de melhoramento imediato do reconhecimento social da função policiadora.

# CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

## MEDIDAS

I.	Recolha de informações e estudo.....	3
II.	Prevenção dos acidentes.....	5
A.	Influência directa a nível dos utentes.....	5
1.	Aprendizagem da condução.....	5
2.	Novos condutores.....	6
3.	Comportamento dos Condutores.....	7
4.	Velocidade e manobras perigosas.....	8
B.	Condição física.....	10
1.	Álcool.....	10
2.	Droga/Medicamentos.....	10
3.	Capacidade física.....	11
C.	Sensibilização.....	11
D.	Ambiente do utente.....	13
1.	Em geral.....	13
2.	Fora das localidades.....	15
3.	Dentro das localidades.....	16
III.	Redução das causas e conseqüências dos acidentes.....	18
IV.	Ficha técnica.....	20

### I. Recolha de informações e estudo.

(1) Redacção de um Livro Branco sobre segurança rodoviária. Designação de um Grupo de Trabalho da A.R., composto por representantes de todas as forças políticas com assento parlamentar, que coordenará o processo de audições a realizar conjuntamente pelas comissões Parlamentares de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias e Equipamento Social, promoverá a cooperação institucional entre a Assembleia da República, Governo, Administração Pública e associações da sociedade civil.

(2) Recolha de dados sobre as características e o comportamento dos condutores de veículos.

(3) Inquéritos independentes para apuramento das causas de todos os acidentes, com obrigatoriedade de investigação e peritagem das condições da infra-estrutura viária, do estado da sinalização, e da adequação e condições do veículo (quando há erro de fabrico ou erro de reparação e de vistoria na revisão, erro de inspecção periódica).

(4) Criação de um organismo de inquérito independente para a circulação rodoviária (à semelhança dos organismos criados para os acidentes de tráfego aéreo).

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

(5) Previsão e avaliação sistemáticas dos custos e benefícios das diferentes medidas em matéria de segurança rodoviária.

(6) Criação de um sistema de controlo integrado da realização dos vários parâmetros temporais e sectoriais do presente plano de segurança rodoviária.

(7) Investigação multidisciplinar sobre transportes e segurança rodoviária:

- deverá ser reestruturado o Observatório de Segurança Rodoviária de modo a permitir dotá-lo de capacidades coordenadoras e promotoras da investigação científica e tecnológica multidisciplinar, em conjugação com o Ministério da Ciência e Tecnologia;
- deverão ser investigadas as causas culturais, sociais e psicosociais da difusão de comportamentos agressivos e auto-destrutivos no trânsito rodoviário, de sentimentos de impunidade, nomeadamente a tolerância à invasão do território pessoal e sua expressão nas estradas, relações de poder e utilização do automóvel para afirmação estatutária nas estradas através da velocidade e de comportamentos agressivos.
- deverão ser investigadas e implementadas experimentalmente as várias virtualidades das novas tecnologias no controlo do tráfego, da velocidade, da infracção, e de gestão genérica da rede de transportes viários;
- deverá ser implementada a investigação aprofundada dos desastres rodoviários, com criação de centros de investigação e peritagem multidisciplinar de desastres rodoviários;
- deverão ser estudadas as consequências socio-antropológicas do deficiente reconhecimento social dos agentes fiscalizadores, policiadores e de magistrados;
- Deverá ser implementado o estudo intensivo e comparativo de programas de segurança rodoviária noutros países, com análise temporizada dos efeitos

(8) Estudo e programação das linhas programáticas da política de transportes urbanos e inter-urbanos, a longo prazo (para além dos limites temporais das magistraturas):

- deverão ser promovidos urgentemente estudos de impacto social e cultural da criação ou manutenção de estradas e outras estruturas viárias;

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

- deverão ser implementadas análises macro- e micro-económicas sistemáticas sobre o sistema de transportes e segurança rodoviários,
- deverá ser desenvolvido, de modo contínuo e intensivo, um ordenamento coerente do sistema geral de transportes urbanos e não urbanos, com favorecimento de alternativas ferroviárias, marítimas e aéreas na duplicação de itinerários interurbanos e favorecimento de transportes públicos de tipo diverso e da circulação pedonal, em zonas urbanas e suburbanas.

### II. Prevenção dos acidentes.

#### A. *Influência directa a nível dos utentes*

##### 1. Aprendizagem da condução

(1) Melhoria da qualidade da educação e rigor no processo de avaliação dos exames, com reforço da fiscalização.

(2) Programas de aprendizagem faseada, com revisão profunda dos critérios de ensino da condução e exame das habilitações físicas, psíquicas e sociais para a prática da condução, dando destaque especial à problemática da segurança activa e passiva na condução.

(3) Introdução de módulos de ensino complementar:

- ensino sobre civismo, condução defensiva e de regras de sociabilidade na estrada:
  - introdução ao conceito de “sistema social do trânsito”
  - introdução a princípios de reacção etológica e tipologia dos comportamentos na condução (consoante o sexo, idade, etc.)
  - introdução às regras da ética rodoviária
  - Condução defensiva: como guardar a distância ao veículo da frente proporcional à velocidade, ao estado do piso, antecipação de manobras perigosas de outros veículos ou peões, etc.
  - responsabilidade social: os efeitos da perda de vidas na família e na sociedade (relatos verídicos e estudos de caso)
  - ensino prático, em parques de manobra, de riscos e causas de acidente (duração e efeitos do álcool e outras drogas no cérebro; uso de telemóveis, etc.)

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

- de ensino técnico que permita familiarizar o futuro condutor com regras básicas de funcionamento da máquina automóvel e com princípios de cinética e de óptica:
  - introdução à mecânica automóvel e funcionamento dos componentes automóveis
  - explicação da diferença entre velocidade e quantidade de movimento
  - explicação da noção de aceleração e desaceleração
  - Impacto: a capacidade destrutiva do embate de um veículo num obstáculo imóvel.
  - efeitos da (des)aceleração no corpo humano
  - variações da distância de travagem (piso seco e molhado; pneus em bom e mau estado, direcções alinhadas e desalinhadas, etc.)
  - os dispositivos retentores (cintos e airbags): sua eficácia relativa, consoante a velocidade; velocidades máximas típicas de eficácia dos dispositivos de retenção
- de ensino de técnicas de socorrismo e de controlo psicológico em situações traumáticas decorrentes de desastres rodoviário:
  - explicação da problemática da desencarceração
  - explicação dos perigos da manipulação indevida de feridos
  - ensino de técnicas de reanimação
  - visualização de vídeos de colisões (acidentes: causas mais frequentes, etc.)

(4) Constituição de um sistema que apele à concentração / fusão de Escolas de condução de modo a permitir o aumento da qualidade e da variedade das matérias ensinadas e a aquisição das infra-estruturas necessárias à melhoria do ensino (ex: pistas de ensino de condução defensiva e de condução em situações de perigo: como uso de telemóveis e experimentação da condução sob o efeito do álcool e drogas).

(5) Formação contínua de condutores (por exemplo, na reabilitação de condutores cuja carta foi apreendida, como condicionante da recuperação da carta de condução) e programas de reciclagem e reanálise voluntária das habilitações dos condutores já habilitados.

### 2. Novos condutores

(1) Medidas restritivas específicas para novos condutores: os condutores apenas deverão receber uma carta de condução efectiva após um período probatório de cinco anos e somente se não tiverem estado envolvidos em colisões, atropelamentos ou outros desastres graves ou muito graves;

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

(2) Durante os primeiros dois anos, os novos condutores não poderão, sob pena de perda do direito de condução durante o período probatório, conduzir em condições e períodos considerados de risco: durante a noite, sob chuva e nevoeiro.

### 3. Comportamento dos Condutores

(1) Estabelecimento de um novo tipo de contra-ordenação aplicável aos condutores que parem para observar acidentes quando já estão assegurados os socorros: consideração da cassação da carta de condução por criação de situação de perigo.

(2) Estabelecimento de um sistema de pontos acumuláveis não apenas por infracções mas também por acidentes provocados. O cadastro do condutor infractor deverá ser registado num chip incluído na carta de condução (à semelhança dos cartões oferecidos pelas gasoleiras), tornando-se acessível a agentes da GNR providos do equipamento de leitura necessário. Exemplo:

- Desrespeito pela sinalização luminosa ou outra: 2 pontos; excesso de velocidade, dentro e fora das localidades: 5 pontos, etc. Se o condutor acumula 12 pontos é-lhe cassada a carta de condução e é obrigado a fazer novo exame. Na Alemanha, este exame é o chamado *Idiotentest* ou “teste do idiota”, e é especialmente concebido para condutores infractores. Antes de fazer este exame, o condutor infractor é obrigado a participar num número fixo de lições com outros condutores em situação semelhante. Se o condutor estiver um ano sem praticar infracções e assim sem receber nenhum ponto então os pontos do seu cadastro serão progressivamente anulados até ao zero (como prémio de boa condução; este sistema não anula pagamento de coimas).

(3) Aplicação das coimas por infracção deve garantir equidade social entre os infractores.

(4) Convite às seguradoras para aumentar os bónus dos prémios atribuídos aos condutores responsáveis, e para restringir fortemente a contratação de seguro automóvel aos condutores que tenham sido responsáveis por desastres e atropelamentos graves e muito graves.

(5) A aplicação do sistema de condenações e punições deverá ser tornada mais realista, rigorosa e efectivamente didática, nomeadamente:

- implementando o conceito de serviço à comunidade como elemento de formação cívica e penalização social dos infractores graves e muito graves;

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

- o serviço à comunidade deverá ser implementado em substituição da suspensão da pena de prisão e/ou da cassação da carta, a cumprir nos organismos da área da segurança rodoviária (PRP, DGV, Bombeiros, Voluntariado nos Hospitais, etc.), e criação de cursos de formação cívica dos condutores que praticaram infracções graves e muito graves;
- deverá ser criada uma medida legal que possibilite ao juiz de um caso de acidente rodoviário obrigar o infractor a deslocar-se à morgue ou a assistir à autópsia, se decidir que tal é benéfico para a prevenção de novos crimes. Esta medida surgiu pela primeira vez nos E.U.A., num programa de reabilitação de jovens condutores alcoólicos.
- proibição permanente de condução para todo o condutor que, reincidentemente, seja considerado juridicamente responsável por mais de um acidente de que resultem vítimas mortais ou com ferimentos e traumatismos que resultem em deficiência permanente.
- obrigatoriedade de novo exame de condução a todo o condutor que tenha no seu cadastro mais de duas faltas graves ou muito graves.
- apreensão do veículo por um período de um ano, cujo proprietário e condutor tenha sido condenado pela prática de uma infracção muito grave (em particular, em excesso de velocidade ou uso abusivo de álcool ou drogas).
- prisão efectiva de um ano a todo o condutor que seja condenado pela prática de condução sem licença legal.
- obrigação de colocação de um sinal identificador e limitador de velocidade (90 Km/hora), na traseira do veículo, de que o condutor conduz há menos de dois anos, ou que praticou uma infracção grave ou muito grave
- a magistratura deverá ser sensibilizada para a prevenção (através da aplicação de penalizações mais adequadas) da difusão de sentimentos de impunidade e de comportamentos agressivos dos condutores infractores, e da desvirtuação das práticas fiscalizadoras e didáticas das autoridades policiais no trânsito rodoviário.

#### 4. Velocidade e manobras perigosas

(1) Tipificação dos comportamentos padrão de condução perigosa, no Código Penal, susceptíveis de criar risco para a vida ou para a integridade física das pessoas, intensificando a respectiva fiscalização.

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

(2) Instalação de radares fixos nos principais eixos rodoviários e nas zonas de acumulação de acidentes. Os radares deverão estar sinalizados, e não escondidos (ex.: semáforo amarelo a avisar o condutor que se continua em velocidade excessiva será multado).

(3) Intensificação da utilização da videovigilância na circulação rodoviária.

(4) criação de um sistema integrado de controlo do comportamento infractor na estrada, que permita a identificação electrónica de todos os veículos automóveis (IEVA) através de equipamento semelhante ao da “via verde” que será indexado a uma base de dados para gestão automóvel (SGA), a ser custeado através do imposto automóvel e que passe a substituir o selo de imposto municipal:

- O IEVA deverá conter informação relativa à viatura (dados livrete + registos de ocorrências) e respectivo proprietário;
- O equipamento de leitura dos sistemas IEVA, GPS (Global Position System) e de comunicação com o SGA deverá ser instalado nas viaturas, dos agentes de fiscalização;
- Sistemas automáticos de controlo de velocidade (SACV) deverão ser colocados em locais previamente seleccionados que terão a funcionalidade acrescida de detecção de viaturas furtadas.
- A identificação dos veículos, em infracção, deverá ser feita através do IEVA, recorrendo à fibra óptica ou rádio frequência para estabelecer comunicação com o SGA, que por sua vez se encarregará, imediatamente e de forma automática, de processar a autuação, contra-ordenação e aviso de pagamento, quando for caso disso.
- Tendo em conta as velocidades máximas estabelecidas para a circulação em auto-estrada, é possível estabelecer tempos mínimos para cada percurso. A detecção de condutores com tempos inferiores ao mínimo estabelecido para o troço, implica que, através de SACV, a instalar em cada portagem, seja feita comunicação ao SGA para que seja alvo de processamento adequado. Que fiquem os concessionários de auto-estradas, com portagem, obrigados a fazer o controlo dos tempos mínimos por percurso/utilizador.

(5) Melhoramento dos critérios que determinam o grau de perigosidade das manobras de condução, de modo a permitir distinguir objectivamente, por exemplo, uma ultrapassagem normal de uma ultrapassagem perigosa ou muito perigosa, para que o agente policial possa enquadrar claramente tais manobras em

# CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

contextos legais apropriados - um possível critério para uma ultrapassagem segura seria o de determinar uma margem de tempo mínima (por exemplo, 10 segundos) entre a finalização de uma ultrapassagem e o momento em que o veículo que a efectuou se cruza com o veículo que circula em sentido contrário.

## *B. Condição física*

### 1. Álcool

(1) Reforço da prevenção e repressão da condução sob a influência de álcool, com diminuição do valor máximo do teor de álcool no sangue (TAS) permitido aos condutores de veículos a motor, previsão de um crime de perigo abstracto de condução sob o efeito do álcool, agravamento da pena acessória de inibição de condução, e substituição da suspensão da pena de prisão por serviço cívico obrigatório (por exemplo, nos bombeiros).

(2) Tratamento e reabilitação dos condutores cujas cartas de condução foram suspensas por conduzirem com um nível de alcoolemia demasiado elevado. A reabilitação será condicionante da renovação da carta de condução.

(3) Reforço da fiscalização da condução sob o efeito do álcool, com recurso a instrumentos de medição mais fidedignos.

(4) Restrição de venda de álcool em áreas de serviço de estradas e auto-estradas.

(5) Apreensão da viatura em caso de condução sob o efeito do álcool, em quantidades não autorizadas.

### 2. Droga/Medicamentos

(1) Reforço da prevenção e repressão da condução sob a influência de substâncias legalmente consideradas como estupefacientes ou psicotrópicas, com a adopção de um conjunto de medidas a concretizar através de alterações ao Código Penal e ao Código da Estrada:

(a) Previsão de um crime de perigo abstracto de condução sob o efeito de substâncias legalmente consideradas como estupefacientes ou psicotrópicas.

(b) Agravamento da pena acessória de inibição de condução, prevista no Código Penal

(2) Desenvolvimento de métodos para controlo nas estradas.

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

(3) Clarificação dos avisos nos rótulos dos medicamentos.

(4) Apreensão da viatura em caso de condução sob o efeito de drogas.

### 3. Capacidade física

(1) Redução do período de validade da Carta de Condução (para profissionais e não-profissionais).

(2) Condicionamento da renovação da Carta a um exame médico rigoroso e exaustivo, que permita avaliar se o condutor sofre de alcoolismo, problemas oculares, neurológicos, cardíacos ou outros que sejam de algum modo impeditivos ou restritivos da capacidade de conduzir. Consideração da restrição parcial de condução em condições de perigo (de noite, sob chuva e nevoeiro, ect.), para condutores com pequenas incapacidades (falta de acuidade visual, por exemplo).

(3) Controlo eficaz do tempo de condução dos motoristas profissionais.

### C. *Sensibilização*

(1) Investimento maciço em campanhas publicitárias de sensibilização e informação (televisivas, radiofónicas e na imprensa escrita), com realização de auditorias especializadas às situações de risco ligadas à condução para uma gestão mais eficaz dessas campanhas, designadamente nas áreas da prevenção, saúde e da educação.

(2) Organização de campanhas de promoção de um comportamento consciencioso em matéria de segurança por parte dos utentes das estradas, particularmente dos condutores:

- para promoção da condução defensiva, prevenção do chamado *tailgate* (guiar demasiado perto do carro da frente), promoção do respeito pelos peões nas passadeiras e passeios, pela cedência de passagem, prémio do comportamento cívico;
- de desencorajamento do uso excessivo do automóvel privado e de valorização de meios de transporte alternativo, regularmente e em períodos de intensificação de tráfego (valorização do transporte por comboio, metro, autocarro, carro alugado, etc., e de bicicletas e motociclos nas cidades).
- De restrição ao consumo e a utilização excessivos de veículos automóveis, na medida em que o seu impacto se demonstre economicamente, socialmente, ecologicamente e higienicamente negativos.

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

- (3) Privilegiar o “efeito de choque” em campanhas de sensibilização genéricas.
- (4) Organização de campanhas de informação junto dos órgãos de comunicação dirigidas a grupos de alto risco.
- (5) Introdução obrigatória nos currícula escolares da temática da educação rodoviária e da produção de material pedagógico com recurso às novas tecnologias na educação pré-primária.
- (6) Desenvolvimento de projectos educativos de prevenção rodoviária, de características transversais nos currícula escolares, com a participação das famílias:
  - Ensino de mecânica automóvel, de regras de civismo na condução e explicação do conceito de “sistema social do trânsito”, de circulação de peões; introdução a regras fundamentais do código da estrada (na perspectiva do peão e do condutor); introdução aos perigos rodoviários e ensino de primeiros socorros.
- (7) Promoção da criação de escolas de trânsito, integradas nos equipamentos urbanos, ao nível autárquico.
- (8) Desenvolvimento de acções junto dos titulares de cargos públicos para promoverem, a todos os momentos, uma condução segura e defensiva.
- (9) Alteração das filosofias da publicidade. Adopção de um código de conduta para a publicidade que favoreça as mensagens publicitárias capazes de promover a segurança rodoviária. Inibição da publicidade agressiva e promotora da condução perigosa.
- (10) Colocação de caixas negras em todos os veículos a motor. As caixas negras registam as principais informações sobre os acidentes e facilitam consideravelmente a análise *a posteriori*. A presença de caixas negras reduz sensivelmente a frequência dos acidentes, tornando os condutores mais prudentes.
- (11) Reforço as vantagens de meios de transportes mais seguros. Promoção da utilização dos transportes públicos e/ou andar de bicicleta e caminhar em detrimento dos automóveis como forma de melhorar significativamente a segurança.
- (12) Agilização de um regime de mecenato específico para a segurança rodoviária com descontos de IRC e IRS para todas as pessoas e empresas que participem nos esforços de prevenção rodoviária.

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

(13) Criação de uma linha azul (telefónica ou informática), para onde se possa enviar sugestões e/ou denúncias de situações, e que as mesmas possam ser divulgadas e resolvidas.

(14) Sensibilização do corpo policial, com promoção do princípio da proactividade na função policial e fiscalizadora (integrando fiscalização, policiamento e educação). Reforço radical da presença dos agentes policiais no meio rodoviário (reforço da sua visibilidade nas localidades; brigadas de trânsito de 30km em 30 km, em vias interurbanas). Prémios pecuniários aos agentes que detectem infracções graves e muito graves.

### *D. Ambiente do utente*

#### 1. Em geral

(1) Deve ser considerada a aplicação de um regime especial de três anos, de redução do limite de velocidade nacional para 110 km/h em auto-estradas, e de 80 km/h em estradas nacionais e Ips.

(2) Deve ser garantida a efectiva responsabilização jurídica (civil e criminal) dos responsáveis públicos e privados, técnicos e políticos que, por acção ou omissão, criem ou potenciem risco para a segurança, a integridade e a vida dos utilizadores da rede viária. Deve ser tipificado o “crime rodoviário”, a aplicar, designadamente:

- aos responsáveis técnicos e políticos que projectem, construam e mantenham estradas e outras vias de circulação que provoquem ou potenciem acidentes de viação (por inclinação/declive excessivo, ausência de barreiras de protecção nas zonas devidas ou colocação de barreiras de protecção, etc.);
- aos responsáveis autárquicos que não instalem sinalização rodoviária adequada nas cidades, passadeiras para peões em todos os locais necessários (junto de escolas, por exemplo), passeios para peões e demais equipamentos necessários à defesa do direito à vida e integridade dos cidadãos quando circulam a pé nas localidades;
- aos responsáveis de empresas públicas ou privadas concessionárias de estradas e auto-estradas que não instalem sinalização rodoviária adequada nas vias públicas, e não coloquem passadeiras para peões em todos os locais necessários;
- aos responsáveis pela supervisão de ruas, estradas e auto-estradas que não substituam, todos os obstáculos perigosos

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

existentes nas vias de circulação portuguesas, como acontece actualmente com os prumos dos *rails* e com os separadores de betão pré-fabricados e não escorados no pavimento em zonas de curva e/ou declive (os chamados pseudo-Jersey).

(3) deverão ser adjudicadas verbas extraordinárias para correcção imediata, sistemática e profunda do sistema de sinalização (com o devido estabelecimento de um regulamento rigoroso e coerente de colocação e manutenção da sinalização vertical e horizontal), assim como para a imediata correcção de troços viários comprovadas ou suspeitas de criarem ou potenciarem risco de colisão, capotamento, despiste ou atropelamento.

(4) Agilização da conservação e reparação de estruturas viárias de modo a garantir, em devido tempo:

- a reparação de falhas do pavimento (num período nunca superior a dois dias);
- a reparação de falhas nas estruturas de protecção, na sequência de acidentes (num período nunca superior a dois dias);
- a substituição da sinalização vertical e horizontal danificada num prazo de uma semana;
- a remodelação de troços e vias onde se verifique anormal acumulação de acidentes (num período nunca superior a duas semanas);
- a renovação permanente da pintura da sinalização horizontal nos pavimentos, dentro e fora das localidades;
- a limpeza permanente das vias, bermas e valetas de areias e detritos aí depositados;
- a inspecção mensal, pelo IEP e pelas autarquias, de todas as vias e divulgar informação sobre todas as anomalias encontradas;
- sinalização imediata, de dia e de noite (com avisos luminosos), de quaisquer problemas identificados nas vias.

(5) Considerar a concessão a empresas privadas da manutenção das vias de circulação e da sinalização, ou, em alternativa, criando delegações regionais especializadas, obedecendo aos seguintes requisitos:

- disponibilidade 24 h por dia, 365 dias por ano. Para efectuar reparações urgentes, instalar sinalização de emergência, etc.;

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

- possibilidade de activar imediatamente esses serviços após chamada de um cidadão para o 112 ou para um número verde nacional, para reportar problemas com a rede viária (derrocadas, sinalização, inundações, etc);
- criação de um web-site com o mapa de estradas e a indicação, para cada uma, da entidade responsável pela manutenção, obras agendadas e efectuadas, etc.

(6) Criação de um sistema de controlo cívico da condução perigosa: tornar possível que, caso um cidadão (peão ou condutor) seja molestado ou ameaçado por um condutor em condução perigosa, possa fazer puma participação à PSP ou à GNR, que emitirá uma notificação para pagamento de coima ou para contestação. Neste último caso, é instruído um processo judicial.

### 2. Fora das localidades

#### a) *Infra-estruturas Viárias e Sinalização*

(1) Levantamento sistemático das zonas de acumulação de acidentes a nível nacional e concretização urgente das medidas correctivas.

(2) Levantamento exaustivo, reabilitação e uniformização da sinalização com vista à correcção e ao reforço da sua visibilidade, inteligibilidade e efeito dissuasor, com especial acuidade para as zonas de acumulação de acidentes. Rever designadamente a sinalização de permissão de ultrapassagem em zonas de curva e de utilização simultânea da faixa central pelos dois sentidos de tráfego.

(3) Gestão do trânsito em função das condições meteorológicas. Instalação de sistemas locais de controlo e de informação para os condutores.

(4) Sinalização de velocidade variável em auto-estradas e nos painéis de instrumentos dos veículos. Informação ao condutor para adaptar a velocidade às circunstâncias específicas.

(5) Melhoramento da sinalização por antecipação, sobretudo nas entradas e saídas de itinerários principais e complementares.

(6) Colocação de pontes para peões e passagens subterrâneas onde o limite de velocidade é superior a 60 km/h (auto-estradas, vias reservadas a automóveis).

(7) Possibilidade de concessão integral da conservação, sinalização e manutenção de vias completas (e não por pacotes de quilómetros, como sucede actualmente) a privados, com fixação

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

de regras, prazos de substituição de rails e sinalização, objectivos e prémios por redução de sinistralidade.

(8) Criação de corredores marginais a estradas nacionais e municipais adstritos exclusivamente a alfaías agrícolas e velocípedes, e/ou só a velocípedes sem motor e a peões, distando neste último caso a um mínimo de 3 metros do limite exterior da berma. Muitas estradas nacionais e municipais servem pólos habitacionais, pólos industriais e sobretudo escolas e locais de culto religioso. Esta medida é perfeitamente exequível porquanto a grande maioria das estradas tem o limite de expropriação a cerca de 5 a 7 metro da berma dessas estradas.

(9) Apelo à participação dos utentes da rede viárias na identificação de irregularidades e perigosidades da infra-estrutura (má construção e má manutenção, problemas de sinalização, etc.), através de campanhas públicas - com estabelecimento de uma linha verde de atendimento telefónico, distribuição de encartes e publicitação de *site* na internet.

### *b) Veículos*

(1) Luzes diurnas permanentemente acesas. Utilização de luzes durante o dia para aumentar a visibilidade dos motociclos e dos outros veículos.

(2) Dispositivos de limitação da velocidade variável para todos os veículos: introdução num prazo de um ano de tacógrafos em todos os veículos motorizados e obrigatoriedade de os enviar aos centros de inspecção de meio em meio ano.

### 3. Dentro das localidades

#### *a) Infra-estruturas e sinalização*

(1) Restrição ao alargamento indiscriminado de acessos rodoviários às localidades, para reduzir o impacto social e ambiental negativo da utilização excessiva de automóveis privados no interior das localidades.

(2) Levantamento exaustivo, reabilitação e uniformização da sinalização da rede viária urbana, com vista à correcção e ao reforço da sua visibilidade, inteligibilidade e efeito dissuasor.

(3) Introdução de zonas restritas sem veículos ou zonas pedestres para reduzir o conflito entre utentes vulneráveis e veículos.

(4) Desvio do tráfego de atravessamento de localidades e do tráfego desnecessário para fora dos centros urbanos.

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

(5) Criação de um programa de eliminação imediata do estacionamento indevido de todos os veículos automóveis em áreas de passeio reservadas aos peões.

(6) Redução do limite de velocidade para 30 km/h em zonas sensíveis, dentro das localidades (zonas residenciais, junto a escolas, lares de idosos, hospitais, etc.). generalização da colocação de lombas, de passadeiras seguras e devidamente sinalizadas, aumento da largura dos passeios, para o indicado em legislação existente. Aplicação de radares fixos para fiscalizar o cumprimento (os radares poderão ser custeados por associações de moradores ou pela população mobilizada por estas associações).

(7) Alteração dos ritmos de semaforização de modo a prevenir eficazmente a circulação em excesso de velocidade, e para permitir a travessia segura de peões. Alteração da filosofia da semaforização de modo a promover a circulação pedestre em zonas urbanas.

(8) Alteração dos direitos de passagem em zonas de utilização mista entre utentes vulneráveis e veículos, de modo que os peões (e eventualmente os ciclistas) tenham prioridade sobre os veículos.

(9) Aplicação dos limites de velocidade consentânea com uma hierarquia das vias facilmente compreensível.

(10) Reforço da fiscalização do cumprimento do limite de velocidade dentro das localidades.

(11) Redução e eventual eliminação da utilização de passagens aéreas para peões dentro das localidades, em locais onde manifestamente não promovem a segurança destes. Em alternativa, favorecimento de uma gestão do tráfego que proporcione o caminho mais curto ao peão, em detrimento do veículo.

### *b) Veículos*

(1) Proibição total das chamadas *bullbars*.

(2) Restrição ao uso de veículos de todo-o-terreno em meio urbano; proibição do uso desse tipo de veículos em áreas residenciais.

(3) Maiores condicionamentos à entrada de veículos pesados de carga, de grandes dimensões, em zonas urbanas.

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

### c) *Utentes*

(1) Promoção de campanhas educativas para valorização do atravessamento em passadeiras e em obediência à sinalização luminosa.

(2) Melhoria da visibilidade dos utentes vulneráveis. Aplicação de um código de conduta relativo à utilização de vestuário com materiais luminosos ou reflectores na circulação.

### III. Redução das causas e consequências dos acidentes

(1) Promoção da intervenção do Ministério da Saúde no acompanhamento psicológico dos acidentados sobreviventes e dos familiares, na sequência imediata de colisões e atropelamentos graves e muito graves, e a longo termo, na prevenção e redução dos traumatismos psico-afectivos decorrentes de situações envolvendo choques emotivos fortes (situações de perigo, ferimentos próprios e de terceiros, morte de familiares e amigos, etc.).

(2) Promoção da utilização de cintos de segurança e de dispositivos de retenção para crianças. O aumento da utilização de dispositivos de retenção para 95% reduziria em 7.000 o número de vítimas mortais por ano na UE.

(3) Promoção da utilização de capacete em velocípedes e motocicletas. A utilização de capacetes reduz em 50% os ferimentos na cabeça para este grupo de utentes.

(4) Concepção do traçado de infra-estruturas rodoviárias mais “clemente”. Os suportes das barreiras de segurança são extremamente perigosos para os motociclistas, e os separadores de cimento “pseudo-*Jersey*” são, em certas zonas, potenciadores de acidentes dado que cedem e são facilmente projectados para a faixa contrária.

(5) Pressão institucional sobre os construtores para que desenhem veículos onde o equipamento de segurança seja standard e não opcional.

(6) Concepção “não agressiva” dos veículos a motor. Os automóveis e os motociclos deverão ser concebidos de forma a que, em caso de acidente, os danos causados à outra parte (mais vulnerável) sejam reduzidos ao mínimo. Concepção da parte frontal do veículo mais segura para peões e ciclistas. Protecção frontal contra o encaixe com absorção de energia para os camiões.

## CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

- (7) Definição dos limites de áreas de socorro em função da rapidez de acesso dos bombeiros ao local do acidente e não em função das áreas de jurisdição administrativas.
- (8) Reforço da regulamentação de aquisição de veículos e maior exigência e controlo dos critérios de segurança na importação de veículos automóveis de todos os tipos. Proibição da importação de veículos não certificados e criação de um imposto acrescido sobre a importação de veículos em fim de vida útil.
- (9) Modificação da forma de cálculo do valor do IAA em função, não da cilindrada, mas da segurança passiva e activa dos veículos, e criação de incentivos fiscais à aquisição de veículos menos poluidores (célula de hidrogénio, motor eléctrico, etc.).
- (10) Obrigação de colocação de limitadores de velocidade (tacógrafos) para todos os veículos.
- (11) Proibição de publicidade alusiva promotora de comportamentos rodoviários agressivos e infractores.
- (12) Restrições ao acesso ao crédito bancário e à compra de veículos, em função das possibilidades de endividamento dos utilizadores e do seu cadastro rodoviário.
- (13) Favorecimento do uso de transportes alternativos (redução dos preços de utilização, subsídio a transportes menos onerosos, em termos absolutos – ver custos complementares do transporte – de forma regular, e estabelecimento de preços simbólicos em épocas de grande afluência às estradas).

**FICHA TÉCNICA**

**Autoria:**

ACA-M - Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados

**Com o apoio de:**

AUIP4 - Associação de Utilizadores do IP4

APSI – Associação para a Promoção da Segurança Infantil

**Apoio complementar das seguintes pessoas individuais (acesso ao *site* internet [www.aca-m.org](http://www.aca-m.org)):**

Alexandre Miguel Rodrigues

Ana Maria Serra Jacinto

Antero Gandra

António Augusto de Moraes Carneiro

António Manuel dos Santos Cristóvão

Aquilino Eurico Lopes Rodrigues

Aquilino Eurico Lopes Rodrigues

Carlos Frederico Pereira Nunes da Ponte

Carlos Jorge Félix Moreira Fernandes

Carlos Manuel da Silva Duarte

Carlos Manuel Lopes Lima

Carlos Salema

Eduardo Afonso Oliveira

Emília Margarida Duarte Domingues Marques

Eugénio Manuel Bilstein Menezes de Sequeira

Fernando Costa Cabral

Fernando Jesus

Fernando Manuel Moniz Galvão de Albuquerque

Ilídio Afonso Teixeira Magalhães

João Monteiro

João Pedro de Cruz Martins Teixeira

João Ricardo Gambôa Maló Rocha

Jorge Abreu

José Alberto da Costa Domingues

José Miguel Louro dos Santos

Luis Filipe Borges Dionísio

Luís Manuel Reis Teixeira da Costa

Maria da Graça de Vasconcelos Leão Correia

Maria da Piedade Lima Lalanda Gonçalves Mano

Maria das Dores Guerreiro

Maria de Lurdes Garcia

Marina Villaverde Gonçalves Campos

Mário Rui Valente

Pedro Alexandre Lopes Silva Da Mata

Rui Camilo Trindade do Carmo

# CONTRIBUTOS PARA UM PLANO DE LUTA CONTRA A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

## Bibliografia de apoio:

- aavv. *La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion?* Actes du colloque organisé à l'occasion du cinquantième anniversaire de La Prévention Routière. Paris: La Prévention Routière, 1999.
- aavv. *La vitesse : Actes des 8èmes. Entretiens de la Villette.* Colloque organisé par la Cité des Sciences et de l'Industrie en mars 1997. Paris: CNDP, 1997
- aavv. *Les attitudes et comportements des conducteurs d'automobile européens face à la sécurité routière.* SARTRE 2.- 3 vols. Arcueil: Institut for road safety research / Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, 1998.
- aavv. *Limitations de vitesse : les décisions publiques et leurs effets .* Paris: Hermès, 1998
- Beaufils, Marie-Laure; Janvier, Yves; Landrieu, Josee - *Amenager la ville demain : une action collective.* Paris, La Tour d'Aigues - Ed. de l'Aube, 1999
- Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões “Prioridades na Segurança Rodoviária na EU. Relatório de progresso e classificação de acções”. Bruxelas, 2000.
- European Transport Safety Council, “Priorities in EU road safety - Progress report and ranking of actions”, Brussels, 2001
- European Transport Safety Council, “Safety of Pedestrians and Cyclists in Urban Areas”, Brussels, 1999
- Farderow, Norman L. - *The Many Faces of Suicide: Indirect Self-destructive Behaviour.* New York, McGraw-Hill, 1980.
- Gatard et Associés. *Étude sur la responsabilité individuelle au Volant pour La Prévention Routière* (artigo online). Paris, 2000.
- Gusfield, Joseph. *The Culture of Public Problems. Drinking-Driving and the Symbolic Order.* Chicago, Univ. Chicago Press, 1981.
- Kellens, George e Pérez-Diaz, Claudine. *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE.* Paris, l'Harmattan, 1997.
- Landrieu J. & Depardon R. *A tombeau ouvert.* Paris: Éditions Autrement, 2000.
- Marsh, P. & Collett, P. *Driving Passion.* London: Jonathan Cape, 1986
- Mitchell, Margaret. *The Aftermath of Road accidents: Psychological, Social and Legal Consequences of Everyday Trauma,* London, Routledge, 1997
- Urry, John. “The car and sociology” (artigo online). Lancaster, 2000
- Whitelegg, J. *Critical Mass. Transport, Environment and Society in the 21th. Century.* London: Pluto, 1997