

Tema 3 – Segurança Rodoviária

Relato Final

Foram apresentadas neste tema 26 comunicações distribuídas por 4 sessões, que abordaram aspetos diferenciados da abordagem da segurança rodoviária.

Destacou-se o bom nível da maior parte destas apresentações e a forma como decorreram as sessões, com cumprimento dos horários e com diversas intervenções da audiência.

No que respeita ao tema tratado, tecem-se seguidamente algumas considerações sumárias.

Em termos globais os indicadores de sinistralidade rodoviária em Portugal apresentam, como é sabido, uma tendência consistente de decréscimo do número de acidentes e de vítimas, sobretudo mortais, que se situam atualmente na ordem dos 700 mortos/ano, sendo de assinalar a importância de já se dispor da informação do morto a 30 dias, em consonância com a prática internacional,

No entanto, sobressaem das exposições efetuadas duas vertentes nesta matéria a merecer especial atenção:

1) A identificação de problemas emergentes decorrentes em grande medida do contexto socioeconómico atual: 1.1) A transferência de tráfego das AE para as redes secundárias (nacionais e municipais), menos aptas a comporta-los e sobretudo ainda com várias deficiências em termos da segurança proporcionada pela infraestrutura, incluindo os aspetos de sinalização e de equipamentos, para além da conceção, traçado e características da área adjacente; 1.2) A maior utilização de veículos de duas rodas (velocípedes – com vantagens ambientais, mas também motorizados de duas rodas), em que é patente a maior vulnerabilidade dos seus utilizadores; em relação a este segmento os indicadores de sinistralidade em Portugal são bastante piores do que os globais, especialmente quando confrontados com a situação na Europa 15.

2) O problema da sinistralidade rodoviária nas redes urbanas, percentualmente mais elevada, com incidências no número de peões vítimas de atropelamentos; e onde se verificam tráfegos significativos de utentes vulneráveis.

As quatro sessões dedicadas ao tema “Segurança Rodoviária” abarcaram estas e outras questões sob diferentes perspetivas (evidenciando a complexidade dos fenómenos envolvidos e as vantagens das abordagens pluridisciplinares), cobrindo,

**Sessão de Encerramento, Intervenção dos Coordenador do Tema 3 – Segurança Rodoviária,
Eng.º António Lemonde Macedo**

nomeadamente, o diagnóstico, as estratégias e planos de segurança, os resultados de estudos específicos (incluindo a modelação matemática e a simulação), assim como propostas de normalização e de elaboração de documentos de boas práticas com base científica e técnica. Faz-se notar o incremento de abordagens desta temática em trabalhos académicos, incluindo teses, não só de mestrado mas também de doutoramento, o que não se verificava num passado ainda próximo.

A introdução dos conceitos de “estrada autoexplicativa” e de “estrada tolerante”, e, sobretudo, o desenvolvimento de ações de melhoria da segurança baseadas na aplicação possível dos mesmos às rodovias do nosso País, com a progressão que as condições permitirem, afiguram-se como determinantes para o sucesso da difícil tarefa de redução dos atuais níveis de sinistralidade. A estrada autoexplicativa, que advém da perspetiva introduzida na Holanda de um sistema rodoviário “sustentavelmente seguro” foi, de resto, também abordada na conferência proferida em sessão plenária pelo Eng.º Jacobo Dias Pineda.

Em suma, ficou evidenciado que se detém um bom conhecimento da realidade sobre a sinistralidade rodoviária em Portugal, que se dispõe de tecnologias avançadas para esse efeito, nomeadamente computacionais, que se desenvolveram e testaram ferramentas e que se produziram documentos de boas práticas, com base científica e técnica, adequados à aplicação no sistema rodoviário do País. Em contrapartida, é notório o “deficit” e o atraso na produção de elementos normativos e, em especial de regulamentação necessária à aplicação corrente de vários destes instrumentos.

Um aspeto ilustrativo do que foi dito consiste no desenvolvimento efetuado de ferramentas, adequadas ao sistema rodoviário nacional, que permitem a aplicação da Diretiva europeia, transposta para o direito português, sobre a “Gestão da segurança das infraestruturas rodoviárias”, que, embora destinada às Redes Transeuropeias, poderá ser aplicadas a outras redes com evidentes benefícios. As bases técnicas consubstanciadas em documentos, como os respeitantes às auditorias de segurança ao projeto e às inspeções de segurança, veem a sua aplicação corrente comprometida por falta ou atrasos na respetiva regulamentação.

A este propósito, e como nota a finalizar, salienta-se o interesse que se pode revestir a utilização dos vários instrumentos da referida Diretiva, através das necessárias adaptações, em países com a rede de infraestruturas rodoviárias em pleno desenvolvimento (projeto e construção), como são os casos dos países da CPLP. Este aspeto foi com muita pertinência levantado aquando da discussão na sessão plenária dedicada aos programas de construção rodoviária nestes países.

António Lemonde de Macedo, Coordenador do Tema “Segurança Rodoviária” - 7º CRP