

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



Segurança Rodoviária de Velocípedes:

A Estratégia Portuguesa

Sérgio José Nobre Alexandre Saldanha

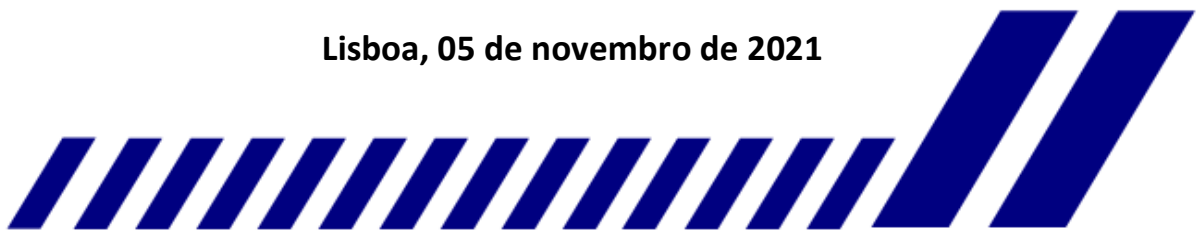
Comissário

Estudo Teórico

Trabalho Individual Final

4º Curso de Comando e Direção Policial

Lisboa, 05 de novembro de 2021



Introdução

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), anualmente morrem em todo o mundo cerca de 1,3 milhões de pessoas como consequência da sinistralidade rodoviária. São aproximadamente 3.600 mortes por dia, o que equivale a dizer que, a cada 24 segundos, uma pessoa perde a vida nas estradas. Estes sinistros são a principal causa de morte de crianças e jovens adultos entre os 5 e os 29 anos de idade e custam cerca de 3% do produto interno bruto, à maioria dos países. Mais de metade destas vítimas mortais são peões, utilizadores de velocípedes e motociclistas (OMS, 2021).

Em Portugal, com as alterações ao Código da Estrada (CE) promovidas em 2014, deram-se alguns passos no sentido de proteger por lei os utilizadores de velocípedes, à semelhança da proteção dada aos peões, agregando estes dois tipos de utilizadores da via pública num conceito com alguns direitos especiais no âmbito do CE: o conceito de utilizador vulnerável. Infelizmente, desde 2014 as medidas de promoção do uso de velocípedes e a utilização crescente deste veículo como meio de transporte rodoviário, parecem ter gerado, simultaneamente, um aumento da sinistralidade rodoviária com velocípedes.

Em 2019, Portugal aprovou a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC) que, além de pretender contribuir para a sustentabilidade ambiental, promove a adoção de um estilo de vida mais saudável na população portuguesa, estando em curso a implementação de diversas ações dedicadas a promover o uso da bicicleta como meio de transporte diário. Dizem-nos as experiências internacionais e a evolução em Portugal desde 2014 que, uma maior utilização de velocípedes leva invariavelmente a mais acidentes com estes utilizadores da via pública.

Atendendo ao panorama descrito propomo-nos estudar a situação nacional relativamente à sinistralidade com velocípedes e o que está a ser feito a nível político e governamental, no sentido de se conseguirem cumprir com as metas da ENMAC e com os compromissos internacionais assumidos no âmbito da sustentabilidade ambiental, sem que daí resulte um previsível aumento no número de vítimas entre estes utilizadores vulneráveis.

Ao longo do nosso estudo iremos verificar se Portugal possui uma estratégia clara para a segurança rodoviária de velocípedes e se a mesma está alinhada com as estratégias internacionais que melhores resultados têm obtido na prevenção da sinistralidade: a Visão Zero e o Sistema Seguro.

Os Velocípedes e a Legislação Portuguesa

Em 2014 o CE aprovado pelo Decreto-lei no. 114/94 de 3 de maio foi alterado pela Lei no. 72/2013 de 3 de setembro. Essa alteração introduziu no CE o conceito de utilizador vulnerável, disposto no Artigo 1.º alínea q) do CE, que inclui peões e velocípedes.

Na generalidade, as regras rodoviárias aplicam-se de igual modo a todos os condutores, excetuando-se algumas normas específicas para determinado tipo de veículos. Os artigos 90.º a 96.º do CE contêm disposições especiais para velocípedes, ciclomotores e motociclos.

O Artigo 90.º confere aos velocípedes a possibilidade de circularem a par na via pública, exceto em zonas de visibilidade reduzida e onde andar a par, devido à intensidade de trânsito, possa causar embaraço. Os condutores de velocípedes devem circular pelo lado direito da via, mas devem também conservar uma distância de segurança para as bermas e passeios. Este artigo atribui aos condutores de velocípedes outros deveres como: não poder conduzir com as mãos fora do guiador, salvo para assinalar manobras; seguir com os pés fora dos pedais ou apoios; fazer-se rebocar; levantar a roda da frente ou de trás no arranque ou em circulação.

O Artigo 91.º indica que os velocípedes só podem transportar o condutor, exceto quando dotados de mais do que um par de pedais, podendo nesse caso ter tantos passageiros quanto o número de pedais, ou se na sua construção tiver sido concebido com um ou dois assentos para passageiros, podendo transportar o número de passageiros correspondente.

O Artigo 92.º dispõe que o transporte de carga em velocípede só pode ser feito em reboque ou caixa de carga e os objetos transportados não podem prejudicar a condução, fazer perigar os outros utentes da via, ou embaraçar o trânsito.

No artigo seguinte (93.º) é determinada a obrigatoriedade de os velocípedes utilizarem dispositivos de iluminação nos termos do Artigo 61.º que regula as condições de utilização das luzes para todos os veículos. O Artigo 93.º remete ainda para regulamento (Portaria no. 311-B/2005 de 24 de março) a fixação das características dos dispositivos de iluminação a usar pelos velocípedes que são apresentadas na Tabela 1, bem como a sua necessidade de utilização de acordo com o Artigo 61.º do CE, conjugado com a referida Portaria.

No Artigo 96.º define-se que as coimas previstas no CE, quando forem aplicáveis a condutores de velocípedes, são reduzidas para metade do seu valor, exceto quando essas coimas forem específicas para estes.

Tabela 1*Dispositivos de Sinalização Luminosa e Refletores de Velocípedes*

Tipo/Local	Frente	Traseira	Colocação	Características	Utilização
Luzes	1 de cor branca	1 de cor vermelha	ao centro entre 35 cm e 1,5 m do solo	feixe luminoso contínuo visível a 100m ou contínuo ou intermitente com frequência regular no caso da luz traseira	desde o anoitecer ao amanhecer ou quando as condições climáticas tornem a visibilidade insuficiente
Refletores				no caso de refletores traseiros podem ter mais do que 1	
Rodas	2 refletores circulares de cor âmbar ou completa de cor âmbar ou branca em relação ao eixo da roda			1 cabo refletor em circunferência Colocação na jante simetricamente	permanente
Adicional	-	1	do lado esquerdo	delimitando a largura do veículo	opcional

Nota. Adaptado da redação da Portaria no. 311-B/2005 de 24 de março.

As restantes normas que incluem disposições para velocípedes distribuem-se ao longo de quase todo o CE. O Artigo 14.º-A relativo às rotundas, atribui aos velocípedes a possibilidade de ocupar a via de trânsito mais à direita, tendo, no entanto, que permitir a saída da rotunda aos outros condutores que circulem de acordo com a regra geral de circulação nas rotundas. Os velocípedes podem circular nas bermas e as crianças até 10 anos podem conduzir velocípedes nos passeios, desde que não perturbem ou coloquem os peões em perigo (Artigo 17.º).

O Artigo 18.º (distância entre veículos) determina aos condutores de veículos motorizados a obrigatoriedade de manter uma distância lateral mínima de 1,5 m quando transitem na mesma faixa de rodagem dos velocípedes, indicando ainda a obrigação de manterem entre o seu veículo e os veículos de utilizadores vulneráveis que lhes precedam, a distância suficiente para evitar acidentes, em caso de súbita paragem ou diminuição de velocidade desses veículos. A distância lateral mínima de segurança de 1,5 m é também determinada pelo Artigo 38.º aquando da ultrapassagem a um velocípede, acrescentando este artigo a obrigatoriedade de redução da velocidade durante a manobra.

A velocidade também deve ser especialmente moderada na aproximação dos locais destinados à travessia de velocípedes, quando devidamente assinalados (Artigo 25.º). Nesses locais os condutores devem ceder-lhes passagem, contudo os velocípedes não podem atravessar a via sem se certificarem de que o podem fazer sem perigo (Artigo 32.º). Os condutores devem ainda moderar a velocidade na presença de outros utilizadores da via, em especial de utilizadores vulneráveis; atendendo às condições da via do veículo e da carga transportada; atendendo a condições meteorológicas adversas e à intensidade de trânsito ou

outras situações relevantes, de forma que possa fazer parar o seu veículo sem provocar acidentes (Artigo 24.º).

É proibido ultrapassar imediatamente antes e nos locais destinados à travessia de velocípedes (Artigo 41.º). Os velocípedes não podem circular nas autoestradas e seus acessos (Artigo 72.º) mas podem ter vias de trânsito especialmente reservadas à sua circulação (Artigo 77.º). Na presença de pistas especiais para velocípedes estes veículos devem preferencialmente usar essas pistas, estando vedado o trânsito nestes locais a velocípedes com mais de duas rodas não dispostas em linha ou que atrelem reboques com mais de 1 m de largura (Artigo 78.º).

No Artigo 103.º dispõem-se dois cuidados a observar pelos condutores na aproximação a uma passagem de velocípedes: deixar passar os velocípedes que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem, mesmo que a passagem seja regulada por sinalização luminosa, e na qual a sinalização lhe permita avançar; e reduzir a velocidade ou parar, se necessário, na aproximação a passagens de velocípedes não reguladas por sinalização luminosa ou agente regulador do trânsito, quando estes já tenham iniciado a travessia. Neste artigo dispõe-se ainda o dever de os condutores reduzirem a velocidade ou pararem, se necessário, para ceder a passagem a velocípede que esteja a atravessar a via onde vai entrar para mudar de direção.

Os velocípedes podem atrelar um reboque de um eixo à sua retaguarda para o transporte de carga ou de passageiros, especialmente construído para esse efeito, e equipar uma cadeira para o transporte de crianças (Artigo 113.º), desde que homologados.

Os condutores de velocípedes quando circulam na via pública devem ser portadores de documento legal de identificação pessoal (Artigo 85.º), não sendo necessário para o fazerem possuírem habilitação legal (Artigo 121.º) nem seguro de responsabilidade civil, obrigatório apenas para os veículos a motor (Artigo 150.º). Não existe obrigatoriedade de uso de capacete por parte destes utilizadores. Os condutores de velocípedes que possuam habilitação legal para conduzir veículos a motor, além das contraordenações aplicáveis em caso de infração, podem ser sancionados com inibição de conduzir e cassação da carta quando aplicável. Não possuindo habilitação sujeitam-se à apreensão do veículo por igual período em caso de infração à qual corresponda inibição de conduzir (Artigo 147.º). Os condutores de velocípedes podem ser submetidos à fiscalização da condução sob influência de álcool e de influência de substâncias psicotrópicas, de acordo com os artigos 153.º e 157.º respetivamente.

O Artigo 112.º do CE é apresentado na Tabela 2. O Artigo 104.º do CE equipara ao trânsito de peões a condução à mão de velocípedes de duas rodas sem carro atrelado (alínea b) e a condução por crianças até 10 anos de idade de velocípedes nos passeios, excluindo estas situações das regras aplicáveis a velocípedes.

Tabela 2

O Conceito Atual de Velocípede – Artigo 112.º do CE

No. e alínea	Designação	Tipo	Características
1	velocípede	veículo com 2 ou mais rodas	acionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos
2	velocípede com motor	velocípede equipado com motor auxiliar	potência máxima contínua de 1,0 kW com alimentação diminuindo progressivamente com o aumentar da velocidade e interrompida se atingir 25 km/h, ou o condutor deixar de pedalar
3 a)		velocípede com motor	-
3 b) e 4	veículos equiparados a velocípede	trotinetas com motor elétrico (veículo com 2 rodas em série que sustentam uma base onde o condutor apoia os pés para conduzir em pé através de um guiador elevado até a altura da cintura) dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores outros meios de circulação análogos com motor	potência máxima contínua de 0,25 kW e atingindo a velocidade máxima em patamar de 25 km/h

Nota. Adaptado do Artigo 112.º do CE.

Do Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST), aprovado pelo Decreto Regulamentar no. 22-A/98 de 1 de outubro, destacamos a obrigatoriedade de toda a sinalização ser respeitada. Destacamos ainda o sinal D7a — Pista obrigatória para velocípedes, que determina aos velocípedes a circulação nestes locais.

Ao longo do CE e do RST apenas verificamos o emprego da palavra velocípede, não existindo qualquer referência à palavra bicicleta. Para a maioria das pessoas, um velocípede pode ser confundido com o designado comumente de bicicleta, que é descrita pela Priberam (2021a) como um “velocípede de duas rodas, de igual diâmetro, sendo a da retaguarda acionada por um sistema de pedais que actua sobre uma corrente”, e ciclista é “quem se desloca em bicicleta ou que pratica o desporto do ciclismo” (Priberam 2021b). Embora tendo definições semelhantes e utilizadas vulgarmente com o mesmo significado, um velocípede pode não ser uma bicicleta. De facto, uma bicicleta é sempre ao mesmo tempo um velocípede de acordo com a definição do artigo 112.º do CE, contudo um velocípede,

como vimos, abrange veículos com duas ou mais rodas e pode ser movido com recurso a dispositivos análogos, incluindo por isso outro tipo de veículos para além das bicicletas.

Quanto à utilização da palavra ciclista, o CE também não lhe faz qualquer referência, surgindo no RST apenas por duas vezes nos artigos 19.º e 61.º relativamente ao sinal A17 (saída de ciclistas) e às marcas M10 e M10A (passagem para ciclistas).

Para além da legislação rodoviária elencada, os condutores de velocípedes podem ainda ser responsabilizados criminalmente de acordo com o Código Penal (CP) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 48/95 de 15 de março de 1995. Referimos neste âmbito os artigos 291.º e 292.º do CP relativos à condução perigosa de veículo e à condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes, e os crimes de ofensas à integridade física por negligência (Artigo 148.º) e homicídio por negligência (Artigo 137.º).

Gostaríamos de poder apresentar informação estatística relativa à aplicabilidade prática de alguns destes artigos, em especial daqueles que mais podem contribuir para a sinistralidade grave com velocípedes, contudo não verificámos a existência de dados públicos sobre esta matéria.

O Panorama da Sinistralidade Rodoviária com Velocípedes em Portugal

A sinistralidade rodoviária com velocípedes foi objeto de análise detalhada na Ficha Temática – “Os Velocípedes” 2010-2015. Este é o último documento público da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) que analisa em detalhe esta matéria. Estes dados que mencionamos como referência a ANSR (2017) são relativos ao período entre 2010 e 2015 e usam o critério de vítimas a 30 dias (ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais e que assim seja considerado até 30 dias após o acidente).

Entre 2010 e 2015, a percentagem de ciclistas que sofreu lesões em consequência de acidentes de viação (95%), quase que duplicou comparativamente à percentagem de vítimas para os restantes veículos (48%).

Os condutores de velocípedes representaram cerca de 7% do total de condutores vítimas mortais e com ferimentos graves (VMFG) a nível nacional e 6% dos feridos leves. Neste período registaram-se 75 vítimas mortais (VM) ou vítimas com ferimentos graves (VFG) por cada 1000 condutores de velocípedes. Este valor é quase 4 vezes maior que as 21 VM e VFG registadas por 1000 condutores de automóveis ligeiros.

A vulnerabilidade destes utentes, no entanto, não deve ser vista como um obstáculo à sua livre circulação, mas sim como um fator que exige a criação e desenvolvimento de medidas visando a sua segurança.

Por outras palavras, há que promover o uso [de velocípedes] salvaguardando a segurança [dos seus utilizadores]. (ANSR, 2017, p. 3)

O número de utilizadores de velocípedes intervenientes em sinistros registou uma subida de 32%, enquanto neste período as VM na condução de velocípedes desceram 19% o número de VFG aumentou 98%.

De acordo com a ANSR (2017) “a sinistralidade com velocípedes é um fenómeno essencialmente urbano ... pois mais de metade dos [condutores de velocípedes morreram] dentro das localidades (62.5%)”, e as VFG superaram essa percentagem alcançando os 75%. Analisando o tipo de via onde aconteceram os acidentes com estas vítimas (VM e VFG), nos arruamentos e nas estradas nacionais registaram-se 41% de VM em cada e 57% e 27% de VFG respetivamente.

A grande maioria das vítimas perderam a vida em colisões (80%). O tipo de colisão mais frequente com 25% VM e 30% das VFG foi a colisão lateral, seguida de perto pela colisão traseira, responsável por 24% das VM, e pelo despiste simples com 14% das VM.

O maior número de vítimas foi registado nos meses de verão (julho e agosto) com 26% do total de VM, 24% dos VFG e 25% das vítimas com ferimentos leves (VFL). Não parece, haver grande diferença entre os dias da semana em que estes sinistros mais ocorrem. Observado o período horário, verificou-se que a maioria destes acidentes ocorreram entre as 18 e as 21 horas com 26% de VM, 24% de VFG e 23% de VFL.

Na análise efetuada através do documento mencionado é ainda referido que 95% das VM, 90% das VFG, e 88% das VFL são homens. O maior número de vítimas mortais ocorreu no grupo com mais de 75 anos, existindo já uma significativa preponderância de VM nos grupos com idades acima dos 35 anos, enquanto as VFG e VFL encontram maior representação juntos dos grupos mais jovens, com especial incidência nas VFG na agregação dos 10 aos 14 anos, que representa 13% do total.

Verificando a distribuição geográfica das vítimas por distrito, verifica-se uma “concentração de quase 2/3 de ciclistas vítimas (59% VM, 61% dos VFG e 69% dos VFL)

num pequeno número de distritos: Aveiro, Faro, Lisboa, Porto, Santarém e Setúbal” (ANSR, 2017, p. 11).

Este era o panorama detalhado da sinistralidade rodoviária com velocípedes no período observado. Após 2015 os relatórios disponíveis publicamente apresentam apenas dados genéricos sobre velocípedes e variam entre o critério de vítimas a 30 dias ou a 24 horas (mortes no local ou até 24 horas após o acidente). Conseguimos, no entanto, obter mais algumas referências através de outros documentos mais recentes que utilizaram o mesmo critério estatístico desta ficha.

Observando o Relatório Anual de Segurança Rodoviária de 2019 com base no qual elaboramos a Tabela 3, conseguimos verificar uma tendência de crescimento de 2018 para 2019 nas VM e VFG, registando-se apenas um ligeiro decréscimo de 1% nas VFL.

Tabela 3

Utilizadores de Velocípedes Vítimas da Sinistralidade Rodoviária em 2018 e 2019

Tipo Vítima/Ano	2018	2019	Diferença
VM	24	26	+8%
VFG	107	106	-1%
VFL	1853	2104	+14%
Total	1984	2236	+13%

Nota. Adaptado de ANSR (2020b). Dados a 30 dias.

No relatório do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC): Fundamentos Técnico-Científicos Para A Estratégia De Segurança Rodoviária 2020-2030 Situação atual e desafios emergentes, elaborado no âmbito da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária: Visão Zero 2030 (VZ2030), que iremos abordar mais à frente, conseguimos obter alguma informação adicional. Entre 2015 e 2019 os condutores de velocípedes representaram cerca de 9% de VMFG a nível nacional (LNEC, 2021), a que corresponde uma subida de 2% comparativamente ao período analisado entre 2010 e 2015.

Segundo a Prevenção Rodoviária Portuguesa ([PRP], como citado por LNEC, 2021, p.41) no estudo Ciclistas. Sinistralidade, comportamentos e atitudes, realizado recentemente, “a maioria das vítimas ciclistas ocorre nas zonas urbanas: 63% dos mortos e 76% dos feridos graves. As colisões representaram 80% das mortes de ciclistas e 74% dos feridos graves; os despistes representaram 20% dos mortos e 25% dos feridos graves”. Estes valores estão praticamente em consonância com o que observámos anteriormente para o período de 2010 a 2015.

Nos documentos sobre sinistralidade analisados, a utilização das palavras velocípede ou bicicleta vai alternando, sem que isso signifique, aparentemente, que o universo estatístico representado seja diferente. Já quanto à utilização da palavra ciclista em detrimento de velocípede ou bicicleta, a mesma aparece para indicar que os dados se referem apenas a condutores, não incluindo os eventuais passageiros do velocípede.

Prevenção da Sinistralidade Rodoviária com Velocípedes

A prevenção da sinistralidade rodoviária nos últimos anos conheceu desenvolvimentos significativos, a maioria dos quais alicerçados na Visão Zero da Suécia, que surgiu em 1994 (Belin et al., 2011; Brake, 2021). Esta visão é baseada no conceito de que nenhuma perda de vida é aceitável e na noção de que o erro humano é algo que irá sempre existir e, portanto, a prevenção da sinistralidade não pode estar dependente apenas das ações dos condutores, carecendo de uma abordagem integrada e baseada em sistemas seguros (Belin et al., 2011).

A Suécia é hoje, a nível mundial, o país que apresenta a mais baixa taxa de mortalidade rodoviária, com cerca de 2,9 mortes por 100.000 pessoas. O sucesso reconhecido internacionalmente desta visão levou a Comissão Europeia a basear o seu quadro de política de segurança rodoviária para a década de 2021 a 2030 nesta abordagem, também recomendada a nível mundial pela OMS.

A UE, tendo por cenário de referência os dados europeus da sinistralidade em 2020, pretende alcançar essa meta (menos 50% de mortes e feridos graves até 2030) com recurso a uma abordagem mais incisiva, defendendo que “a perspetiva de «Visão Zero» tem de ser mais vincada do que até à data, tanto entre os decisores políticos como na sociedade em geral... [considerando ainda ser] necessário aplicar o «sistema seguro» ao nível da UE” (Comissão Europeia, 2019, p.2).

Em Portugal a Visão Zero começou a dar os primeiros passos com a VZ2030, a estratégia portuguesa para a próxima década (2021-2030).

A VZ2030 compreende três fases. A primeira fase já está concluída, com o estabelecimento dos princípios que vão orientar a estratégia, publicados pela ANSR em dezembro de 2020 no documento de enquadramento: Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - Visão Zero 2030. Este documento define a política de segurança rodoviária em Portugal e estabelece objetivos estratégicos e operacionais a implementar através de planos de ação bienais. O primeiro plano de ação ainda não aprovado decorrerá em 2021-2022 (LNEC, 2021). A segunda fase está em curso e compreende a

elaboração de três relatórios técnico-científicos que servirão de base para a nova estratégia. O primeiro destes relatórios contém o diagnóstico da situação atual e a identificação dos desafios emergentes. No segundo relatório é estruturada a metodologia da nova estratégia. Estes dois relatórios estão concluídos e foram elaborados pelo LNEC (ANSR, 2021c). O terceiro relatório, ainda não publicado, irá “apresentar a metodologia para a implementação dos planos de ação bienais, incluindo os procedimentos para o seu desenvolvimento, aprovação do orçamento e monitorização da execução” (ANSR, 2021c). Por último, a terceira fase contará com uma visão estratégica e a elaboração do plano de ação para 2021-2022.

A VZ2030 é baseada no Sistema Seguro que é representado na Figura 1. Esta é uma abordagem holística que assenta em quatro pilares: velocidade segura, veículo seguro, comportamento seguro e estrada segura. A filosofia inerente ao sistema é o funcionamento em conjunto dos seus pilares, por forma a garantir que, em caso de falha de um deles, exista um efeito de compensação por parte de outro, evitando assim consequências mais graves (ANSR, 2020b; Comissão Europeia, 2019).

Figura 1

Principais Pilares da Abordagem do Sistema de Transporte Rodoviário Seguro



Nota. Copyright Infraestruturas de Portugal, como citado por ANSR (2020a).

Este sistema responsabiliza todos os intervenientes no processo da segurança rodoviária, desde “os projetistas, construtores, gestores, políticos, utentes e fabricantes de

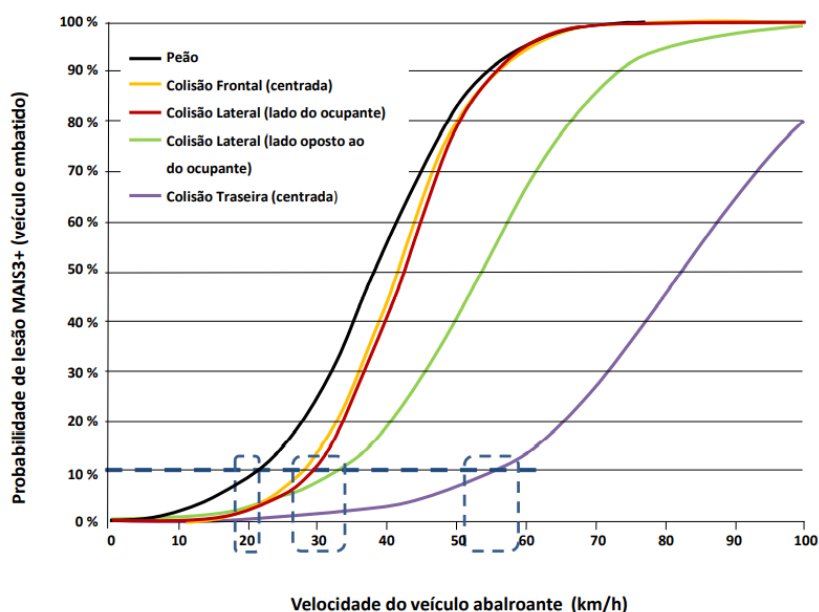
veículos. Todos estes atores são responsáveis pela garantia da segurança na estrada” (Pereira, 2019). De forma abreviada passamos o expor o que constitui cada um dos pilares:

1. Velocidade segura: De acordo com um estudo da OCDE/ECMT (como citado por Comissão Europeia, 2019, p.14) “cerca de um terço dos acidentes mortais é (em parte) causado por um excesso de velocidade ou uma velocidade inadequada”, e o risco de envolvimento num acidente é 12,8 vezes superior quando comparado com a circulação dentro dos limites legais (Dingus et al., 2016, como citado por Comissão Europeia, 2019, p.14). A velocidade excessiva é assim, um fator potenciador do aumento das condições propícias a um sinistro, e quanto maior for a velocidade, invariavelmente maiores serão os danos causados numa colisão. Até uma pequena redução de 1 km/h da velocidade média dos veículos em todas as estradas da UE pode ter um grande efeito, salvando 2200 vidas por ano (Elvik et al. como citado por Comissão Europeia, 2019, p. 15).

As velocidades seguras “são por norma definidas como as velocidades de impacto para as quais a probabilidade de morte ou lesões graves (MAIS3+) é inferior a 10%” (Laboratório Nacional de Engenharia Civil [LNEC], 2021, p. 87). Por outras palavras, a velocidade deixa de ser considerada segura quando, numa determinada colisão, é ultrapassada em 10% a probabilidade de ocorrer morte ou ferimentos graves, conforme exemplifica a Figura 2.

Figura 2

Velocidade Segura



Nota. Copywrite Jurewicz et al., (2016), como citado por LNEC (2021, p.87). A figura explica a influência da velocidade de impacto, do tipo de utente rodoviário e tipo de impacto na probabilidade de lesão segundo o conceito MAIS3+.

2. Estrada segura: “Estima-se que as infraestruturas rodoviárias e as imediações das estradas são um fator que contribui para mais de 30 % dos acidentes” (Elvik et al. como citado por Comissão Europeia, 2019, p.9). As estradas devem ser bem desenhadas, com recurso a soluções técnicas que sejam por si só limitadoras do cometimento de excessos e erros por parte dos condutores, não permitindo velocidades mais altas que o definido por lei para aquela infraestrutura, contribuindo assim para a redução da gravidade dos acidentes.

3. Veículo seguro: A segurança ativa (sistemas inteligentes que controlam automaticamente velocidade, travagem, estabilidade e direção) e passiva (cintos de segurança, airbags, e a resistência no embate) dos veículos contribuí grandemente para amenizar as consequências das colisões (ANSR, 2020a; Comissão Europeia, 2019). É neste campo que a tecnologia mais tem contribuído para a redução da sinistralidade e onde ainda mais pode contribuir, ao ponto de inclusive poder vir a substituir totalmente o condutor e, por conseguinte, eliminar o maior fator de risco: a falha humana.

4. Comportamento seguro: De acordo com a ANSR (2020a) e Comissão Europeia (2019) este pilar está ligado ao fator humano da segurança rodoviária, relacionando-se com o exercício seguro da condução, em que todos os atos passíveis de contribuírem para o erro do condutor devem ser eliminados. Não conduzir em excesso de velocidade nem sob a influência de álcool ou substâncias psicotrópicas, e manter uma concentração máxima durante a condução, abstendo-se de distrações como o uso do telemóvel, são essenciais para a prevenção de acidentes. Fazer sempre uso dos sistemas de segurança passiva disponíveis e obrigatórios, como os cintos de segurança e o capacete no caso dos motociclos, são fatores de mitigação da gravidade das lesões em caso de não ser possível evitar os acidentes.

Para que estes pilares, conjunta e articuladamente, consigam ter sucesso em alcançar os objetivos da Visão Zero, é necessário que sejam considerados uma série de fatores tais como: a existência de liderança e capacidade; educação e informação; aceitação do sistema; inovação; conhecimento sobre as causas e riscos dos acidentes; e legislação e fiscalização rodoviária adequadas.

Na implementação de estratégias de segurança rodoviária é necessária uma liderança eficaz para mobilizar a ação e colaboração de todos os intervenientes no processo, que inclui

atores de áreas diversas como da saúde, dos transportes, das finanças, da educação e das forças de segurança (OMS, 2018).

A liderança na segurança do trânsito deve incluir a criação de um órgão de coordenação, com capacidade não só de elaborar a estratégia, mas também de obter os recursos necessários a financiar a sua execução (OMS, 2018). No caso da Visão Zero 2030, esse órgão é a ANSR, onde foi criada uma estrutura de gestão. Esta liderança, para além de uma permanente avaliação sobre o impacto das estratégias, deve ao mesmo tempo procurar obter apoio público, aceitação e adesão à estratégia, através de ações educativas e de campanhas informativas. Estas ações e campanhas devem visar não só o público em geral, mas também os profissionais do setor da segurança rodoviária, salientando a importância do tema, cujo fim último é o de salvar vidas, procurando sensibilizar os utilizadores da via pública para a adoção de atitudes e comportamentos preventivos e levá-los à aceitação da estratégia.

A última revisão do Código da Estrada (2013), incluiu alterações significativas para garantir maior segurança aos ciclistas, equiparando os velocípedes aos veículos motorizados, mas não conseguiu alterar a perceção de insegurança dos ciclistas, nem teve as consequências expectáveis na fiscalização e penalização efetiva dos incumprimentos da lei. (ENMAC, 2019, p. 55)

Estas alterações foram divulgadas por diversos meios. Foi também elaborado e divulgado o Guia do Condutor de Velocípede contendo informação sobre as mesmas e de como se deve pedalar em segurança, apelando ao respeito pelos ciclistas, e a estes condutores, que respeitem a sinalização e demais normas de circulação (ANSR, 2014). Apesar da divulgação de informação nota-se, pela observação dos comentários nas redes sociais a algumas publicações visando o tema, que existe um clima de crispação latente e crescente desde 2014 entre ciclistas e demais condutores. Exemplo desta conflitualidade são as páginas do Facebook da Polícia de Segurança Pública (PSP) e da Guarda Nacional Republicana (GNR) onde, em publicações alusivas à circulação de velocípedes, se nota um esgrimir de argumentos pouco saudável, muito preocupante e revelador da grande incompreensão que existe sobre esta temática (GNR - Guarda Nacional Republicana [GNR], 2021; Polícia Segurança Pública [PSP], 2021).

A esmagadora maioria dos portugueses entende que a principal causa da sinistralidade em Portugal é a falta de civismo dos condutores, mas que, por regra, ele próprio é um condutor cuidadoso, prudente ou (no mínimo) razoável, e são todos os outros, que são maus, imprudentes ou inconscientes, os verdadeiros responsáveis pelos números negros das nossas estradas. (Reto, L., & Sá, J., 2003)

A prevenção através da educação e informação não se faz apenas através da ANSR. As forças de segurança vão amiúde divulgando informação, como são exemplo as publicações mencionadas, existindo ainda outras entidades ligadas ao setor que fazem esse trabalho, das quais referimos apenas a título de exemplo a PRP, a Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MUBI) e a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta.

A inovação, conforme mencionado anteriormente, é um dos fatores a considerar para o sucesso da Visão Zero. Por mais medidas que se implementem, se estas não forem eficazes deve-se procurar inovar e encontrar novas soluções. Como descrito pela OMS (2018), “os países podem passar anos implementando medidas de segurança no trânsito, mas [há sempre] espaço para melhoria, inclusive para a inovação em aspetos técnicos e institucionais”. É, portanto, fundamental conhecer as causas e riscos dos acidentes, realizando avaliações situacionais periódicas para determinar a gravidade do problema e quais os principais fatores de risco, bem como a eficácia e eficiência das medidas e das instituições responsáveis pela sua implementação (OMS, 2018).

Ao nível das soluções técnicas que comprovadamente reduzem a sinistralidade grave, referimos duas inovações relacionadas com o pilar da velocidade segura do Sistema Seguro, introduzidas há não muito tempo em Portugal, mas ainda com pouca expressão nas nossas localidades: as zonas de coexistência (ZRC) definidas no Artigo 1.º alínea bb) do CE e as zonas 30 km/h previstas no Artigo 32.º do RST desde a alteração deste regulamento protagonizada pelo Decreto Regulamentar no. 6/2019 de 22 de outubro. As ZRC são definidas como uma zona da via pública especialmente concebida para utilização partilhada por peões e veículos, onde vigoram regras especiais de trânsito e a velocidade máxima permitida é de apenas 20 km/h. Estas zonas são preferenciais para a circulação de utilizadores vulneráveis (peões e velocípedes) e a sua implementação deve ter em conta

soluções técnicas que contribuam para o respeito do limite de velocidade. As zonas 30 km/h são sinalizadas pelo sinal G4a do RST e nelas são aplicados dispositivos de acalmia de tráfego, de modo a limitar a velocidade máxima de circulação àquela velocidade.

A declaração de Estocolmo, redigida na conferência ministerial sobre segurança Rodoviária da EU em fevereiro de 2020, recomenda aos estados-membros estabelecer este limite de 30 km/h nas vias urbanas, como forma de reduzir o número de mortos e feridos no trânsito rodoviário e, ao mesmo tempo, conseguir um impacto benéfico na qualidade do ar (Declaração de Estocolmo, 2020).

De acordo com a ANSR (2019) “em Portugal, o número de aplicações de Zonas 30 permanece extremamente reduzido, embora o conceito integre os Planos de Mobilidade de diversos municípios”. O efeito positivo na sinistralidade com a adoção destas zonas é comprovado por diversos estudos, entre os quais, o realizado nas cidades Holandesas de Eindhoven e Rijswijk, onde no final da década de 70 foram implementados projetos piloto com recurso à combinação de diversas medidas de acalmia de trânsito. Nestas cidades verificou-se uma redução de cerca de 80% nas vítimas dos acidentes rodoviários (Vis et al., 1992, como citado por ANSR, 2019, p. 19).

Numa política pública de prevenção rodoviária obviamente que a legislação adequada e a fiscalização sancionadora de comportamentos não conformes com a lei têm de ser equacionadas. Alguns autores referem que os países que conseguiram melhores resultados na redução da sinistralidade foram aqueles que mais se esforçaram para aplicar as leis através da fiscalização, mas que em Portugal existe uma ideia generalizada de que a fiscalização é escassa e a probabilidade de se ser detetado em infração e autuado é baixa. Este facto gera um efeito de sentimento de impunidade que conduz ao desrespeito frequente pelas regras de condução (Macário & Carmona, 2013; Pinto, 2006; Reto & Sá, 2003, como citados por Matos, 2015). Torna-se assim necessária uma fiscalização regular que seja geradora do sentimento inverso e, ao mesmo tempo, consiga ter um papel importante na redução da sinistralidade, conforme é corroborado pelo Escape Project (2003) que considera existirem “provas consideráveis de que mudanças substanciais na extensão da aplicação da lei pela polícia, estão correlacionados com alterações no número ou gravidade dos acidentes de trânsito, ou seja, mais aplicação da lei está associada a menos acidentes”.

À ANSR, através da Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações, compete “elaborar, coordenar e monitorizar o plano nacional de fiscalização de trânsito” (ANSR, 2020a). Este plano não se encontra disponível para consulta publicamente, inviabilizando que possamos verificar se ali são incluídas orientações para as polícias com

competência para fiscalização rodoviária, direcionadas para a proteção dos utilizadores vulneráveis e em concreto de velocípedes.

Segundo a Cycling Weekly (2021) em Sheffield, Inglaterra, a polícia efetua fiscalizações regulares sobre o cumprimento da distância lateral de segurança na ultrapassagem a um velocípede (ciclista), utilizando polícias em bicicletas sem uniforme. Numa dessas fiscalizações verificaram-se cerca de 20% de ultrapassagens irregulares. A ultrapassagem a ciclistas sem respeito pela distância lateral mínima de segurança é uns dos fatores mais reclamados por estes como sendo geradores de sentimento de insegurança nas estradas (GNR, 2021; PSP, 2021). Na visão da OMS (2020, p. 27) “o perigo do tráfego rodoviário e o medo ... dissuadem as pessoas de andar de bicicleta ... [pelo que] as políticas que apoiam um aumento do número de ciclistas devem ser acompanhadas por ações de redução do risco” entre as quais a fiscalização e outras medidas que elencamos como fazendo parte do Sistema Seguro que norteia a VZ2030.

No sentido inverso, importa também acautelar a fiscalização do incumprimento das regras por parte dos condutores de velocípedes, uma vez que determinadas infrações geram elas próprias um risco acrescido para a sua integridade física e generalizam nos outros o sentimento de que os ciclistas não cumprem as regras. A este respeito um estudo realizado pela PRP observou o comportamento dos ciclistas nos cruzamentos regulados com semáforos e 57% destes condutores foi detetado a passar sem parar ao sinal vermelho (PRP, como citado por LNEC, 2021, p.51).

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC) foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019 de 2 de agosto. Esta estratégia pretende contribuir para a sustentabilidade ambiental, tendo Portugal como objetivo para os próximos 30 anos reduzir as emissões de gases de estufa e alcançar a neutralidade carbónica, fruto dos compromissos assumidos sobre as alterações climáticas no acordo de Paris e nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável que adotou no contexto da ONU (ENMAC, 2019).

Atendendo a que a generalidade dos portugueses ainda usa o carro na maior parte das deslocações e que, 25% das emissões de gases em Portugal são responsabilidade do setor dos transportes, o Governo, para alcançar os objetivos propostos de descarbonização investiu em três direções: “a promoção do transporte público; a eletrificação dos veículos e a transferência de utilizadores para modos de deslocação mais sustentáveis e ativos, como a

bicicleta” (ENMAC, 2019, p. 46). É neste contexto que surge a ENMAC, assumindo “um compromisso para a próxima década e independente de ciclos políticos, que assegurará a promoção do uso da bicicleta, a consequente adoção de hábitos de vida mais saudáveis e o investimento na construção de ciclovias” (ENMAC, 2019, p. 46).

Complementarmente às razões ecológicas por detrás da ENMAC existem outras questões, tais como a falta de hábitos de prática desportiva dos portugueses, que levam a problemas de saúde pública. Como advoga a ENMAC (2019, p. 54) afirmando que “Portugal é um dos países da UE onde menos se pratica exercício físico, constituindo a atual situação um sério problema de saúde pública, contribuindo negativamente para o bem-estar físico e mental de parte significativa da população”, uma mobilidade mais ativa poderá ajudar a melhorar a saúde dos portugueses.

A ENMAC surge assim como uma necessidade, um desígnio nacional para levar Portugal a chegar a 2030 com uma sociedade mais ativa e saudável que “apoia e celebra o andar de bicicleta, em todas as suas formas: na estrada e fora de estrada, em deslocações quotidianas, atividades de recreio e prática desportiva” (ENMAC, 2019, p. 57).

A Figura 3 representa o modelo conceptual da estratégia que “é acompanhada por uma Comissão Interministerial e uma Rede de Pontos Focais que garantirão as condições, a coordenação e a articulação entre as múltiplas entidades que, no terreno, concretizarão as medidas previstas” (ENMAC, 2019, p. 56).

Figura 3

ENMAC (2020-2030) – Modelo Conceptual de Implementação



Nota. Copyright ENMAC (2019, p. 56). Na figura são apresentados as quatro grandes áreas transversais da ENMAC: enquadramento e legislação, investigação e desenvolvimento, monitorização e avaliação, e financiamento e os três eixos de intervenção: infraestruturas e intermodalidade, capacitação e apoio, e cultura e comportamentos.

Relativamente à segurança rodoviária, a ENMAC também promove a Visão Zero na sinistralidade com velocípedes. Para a prossecução deste objetivo a ENMAC defende a necessidade de utilização de “campanhas continuadas e consistentes de sensibilização, eventos e atividades impactantes, bem como uma educação que promova a mobilidade sustentável e a cidadania rodoviária [estimulando] uma profunda mudança de atitudes” (ENMAC, 2019, p. 68). Para que estas mudanças ocorram é também “imprescindível garantir condições de segurança e conforto para todos os que pretendem deslocar-se com bicicleta, garantindo que a legislação é efetivamente cumprida” (ENMAC, 2019, p. 68).

A segurança e o conforto dependerão em parte das condições de circulação em vias partilhadas com os restantes utilizadores ou em vias segregadas (ciclovias). Considerando que a segregação nem sempre é possível e não é aconselhável a partilha sem intervenções técnicas que reduzam os riscos e aumentem o grau de segurança para os utilizadores vulneráveis, prevê-se que a utilização de soluções de partilha do espaço público como as zonas de coexistência tenda a aumentar (ENMAC, 2019).

Neste âmbito, a qualidade das infraestruturas criadas ou adaptadas “deverá acompanhar a quantidade, nomeadamente ao nível do desenho/construção das vias, localização e manutenção” (ENMAC, 2019, p. 58). Estas intervenções devem maximizar a relação entre custos e benefícios, recorrendo a estudos de planeamento prévio, considerando sempre a eventual complementaridade da rede de transportes públicos e promovendo a sua interligação (ENMAC, 2019).

As metas intercalares para 2025 e as metas finais da estratégia para 2030 relativas à quota de viagens em bicicleta e à extensão da rede de ciclovias são representadas na Tabela 4.

Tabela 4

ENMAC – Metas para 2025 e 2030

Metas para 2025	Metas para 2030
Quota modal de viagens em bicicleta no território nacional de 3%	Quota modal de viagens em bicicleta no território nacional de 7,5%
Quota modal de viagens em bicicleta nas cidades de 4%	Quota modal de viagens em bicicleta nas cidades de 10%
Extensão total de ciclovias de 5 000 Km	Extensão total de ciclovias de 10 000 Km
Redução da sinistralidade rodoviária de ciclistas em 25%	Redução da sinistralidade rodoviária de ciclistas em 50%

Nota. Adaptado de ENMAC (2019, p. 58).

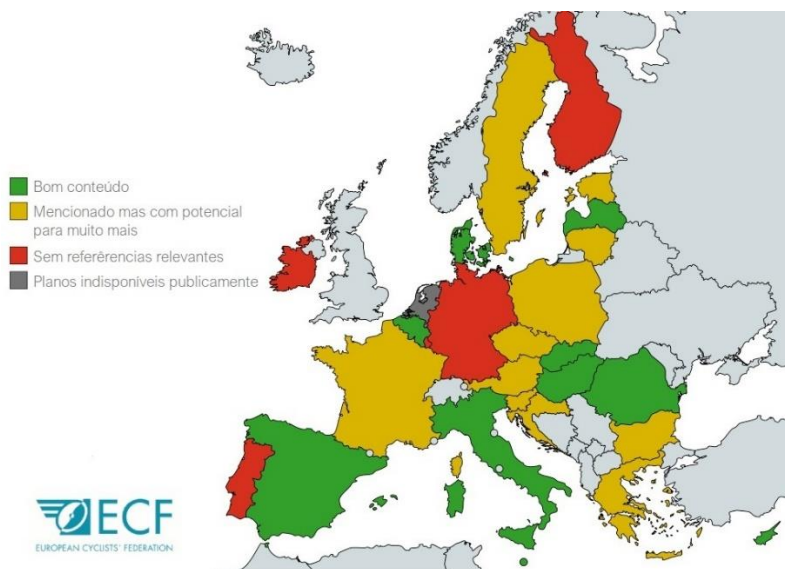
Estas metas, apesar de aparentemente baixas, são de facto ambiciosas, sobretudo se compararmos com os níveis atuais de utilização da bicicleta. A nível europeu, Portugal faz parte dos países onde a utilização deste modo de transporte é das mais baixas. Apenas 1% da população portuguesa tem por hábito utilizar a bicicleta como principal meio de transporte (ENMAC, 2019).

Apesar de ser uma estratégia com mais de dois anos, a ENMAC parece estar atrasada em relação ao cumprimento dos objetivos traçados, conforme alega a MUBI. A educação prevista para as escolas, devido à pandemia, ficou parada e o financiamento da estratégia também (The World News, 2021). Talvez por isso, a Assembleia da República, através da Resolução da Assembleia da República no. 109/2021 de 5 de abril de 2021 tenha recomendado ao governo que “estabeleça o programa nacional de apoio ao uso da bicicleta no ensino pré-escolar e que calendarize, orçamente e execute outras medidas que promovem a mobilidade ativa pedonal e ciclável”.

Segundo a European Cyclists Federation ([ECF], 2021) Portugal parece não ter aproveitado os fundos dos planos de resiliência para financiar a mobilidade ativa, conforme demonstra a Figura 4.

Figura 4

Estado do Ciclismo nos Planos Nacionais de Resiliência dos Estados Membros da UE



Nota. Copywrite ECF (2021a). Estado a 18 agosto de 2021. Adaptação nossa da figura original.

Ainda segundo a ECF, que analisou os planos energéticos e climáticos nacionais dos estados-membros da UE para 2021-2030, incluindo o papel do ciclismo nesses planos,

Portugal e a sua estratégia de mobilidade ciclável (ENMAC) encontra-se acima da média europeia em termos de ambição e objetivos, estando, contudo, distante do topo europeu liderado pela França (ECF, 2021).

Hipótese Teóricas ou Conceptuais

Atendendo ao estado da arte que apresentamos, o nosso estudo procurou resposta para a seguinte questão: será que existe uma estratégia de segurança rodoviária para velocípedes em Portugal? Em caso de resposta afirmativa colocamos ainda duas perguntas derivadas: em que consiste a estratégia de Portugal para promover a segurança rodoviária de velocípedes? A estratégia portuguesa de segurança rodoviária para velocípedes está em consonância com a estratégia europeia?

Perspetivas/Diretrizes

Conforme verificámos no nosso estudo, Portugal tem em marcha uma Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, a VZ2030, e uma estratégia dedicada à mobilidade suave e à promoção do uso da bicicleta, a ENMAC. Ambas as estratégias assentam nos princípios do Sistema Seguro e visam, resumidamente, obter o resultado ótimo da prevenção da sinistralidade, ou seja, zero mortes na estrada.

Analisada a legislação relacionada com velocípedes retirámos algumas ilações: o CE possui as ferramentas necessárias para que, sendo seguidas as regras, o risco para a integridade física dos utilizadores de velocípedes seja reduzido. A obrigatoriedade de um veículo ter de reduzir a velocidade na aproximação a um velocípede e a regra fundamental de manter a distância lateral mínima de segurança de 1,5 m na interação com um velocípede são, na prática, quando cumpridas, essenciais para a prevenção da maioria dos acidentes graves.

Verificámos, contudo, uma baixa aceitação destas regras que estão em vigor desde o início de 2014. Nas páginas institucionais da GNR e da PSP que visitámos, o nível de civismo e de respeito pela vida humana, pelo menos nas palavras que ali expressam ideias, é assustador. Ao lermos alguns dos comentários às publicações destas forças de segurança que institucionalmente transmitem informação fidedigna, ficamos realmente com a sensação de que há um clima de guerra entre ciclistas e não ciclistas (automobilistas). Como fatores para este clima encontrámos como justificação duas causas: a falta de formação e informação, em alguns casos; e a não aceitação das regras, noutros, pelo que urge tomar medidas nesta matéria. São necessárias mais campanhas públicas de informação e

sensibilização, com real impacto na opinião das pessoas, e ações de formação sobre o tema junto dos mais jovens, por natureza mais recetivos à aprendizagem de novos comportamentos. A fiscalização deve ser complementar às campanhas e à formação contribuindo também para a mudança de comportamentos, incluindo os comportamentos dos próprios condutores de velocípedes. As regras do CE aplicam-se a todos os utilizadores da via pública e, um utilizador vulnerável, não deve colocar-se em risco acrescido ao desrespeitar as regras que existem para o proteger.

Os dados das contraordenações rodoviárias e o plano nacional de fiscalização da ANSR deviam ser públicos, para que se entendesse o grau de incumprimento (quais as infrações mais cometidas) e de fiscalização (como estão as forças de segurança a atuar), e se pudesse correlacionar essa informação com a sinistralidade, direcionando a ação fiscalizadora para os locais e infrações mais importantes no que concerne à prevenção dos acidentes.

A diminuição da velocidade média dos veículos é uma medida frequentemente utilizada como solução para redução da sinistralidade. Essa redução não pode ser meramente legislativa e fixada através de sinalização, esperando que a fiscalização resolva o problema sozinha. Uma zona 30 km/h ou de coexistência não se torna segura só porque nela foi colocada a sinalização correspondente. Nesses locais é necessário criar as condições essenciais, físicas e de ambiente envolvente com recurso às soluções técnicas adequadas, tornando essas estradas mais seguras, seguindo as regras definidas pelos manuais de Apoio às ZRC e à Implementação de Zonas 30 km/h da ANSR.

No âmbito da sinistralidade, só a muito custo conseguimos verificar alguns dados recentes sobre a sinistralidade com velocípedes. A dupla forma de analisar os dados (a 30 dias e a 24 horas) inviabiliza a melhor das comparações entre relatórios diferentes. É urgente possuir dados públicos específicos e detalhados sobre a sinistralidade com velocípedes. A análise tem de ser mais profunda, incluindo informação sobre as circunstâncias que deram lugar aos acidentes e apurando de que lado esteve a responsabilidade (infrações praticadas). Com essa perceção poderá direcionar-se a fiscalização e efetivarem-se alterações ao nível das infraestruturas.

O atraso da ENMAC (falta iniciar a formação nas escolas e parece não haver ainda financiamento para a concretização de uma boa parte das medidas propostas) e da VZ2030 (ainda não temos o primeiro plano bianual 2021/2022 aprovado, faltando completar a fase 2 e a fase 3 da estratégia) obstam a que de momento se sinta que realmente existe uma estratégia nacional de promoção da segurança rodoviária de velocípedes.

As condições teóricas estão presentes em ambas as estratégias, sendo necessário aguardar para verificar se as metas da ENMAC serão alcançadas e se o aumento previsível no fluxo de velocípedes não é acompanhado do aumento esperado na sinistralidade, algo que pensamos só ser possível de evitar com a aplicação integral das medidas previstas.

Discussão/Conclusão

As alterações climáticas são uma realidade que, mesmo que pretendêssemos, não conseguiríamos contornar. Há que implementar medidas que travem o aquecimento global do planeta e, nessa senda, o governo português, através da ENMAC, pretende promover o uso dos velocípedes. Um maior uso deste veículo implica, pelo menos de acordo com o nosso estudo, uma maior sinistralidade com os seus utilizadores, se não forem tomadas medidas eficazes que acompanhem o crescimento previsto.

Neste contexto estudámos a legislação existente, o estado atual da sinistralidade com velocípedes, dentro das condicionantes referidas, e as políticas públicas em curso relacionadas com a segurança rodoviária em Portugal, a VZ2030 e a ENMAC, procurando dar resposta à seguinte questão: será que existe uma estratégia de segurança rodoviária para velocípedes em Portugal? Observando o que diz respeito especificamente à segurança dos utilizadores de velocípedes, quer na VZ2030 quer na ENMAC, tendemos a concluir que existe uma estratégia de segurança rodoviária para velocípedes em Portugal, embora nenhum dos documentos tenha essa designação. Esta resposta não é dada sem reticências da nossa parte. Foi preciso recorrer à conjugação de ambas as estratégias, que se complementam, para chegar à resposta que chegamos.

A VZ2030 ainda está numa fase embrionária, não resultando para já desta estratégia qualquer acréscimo de segurança para os velocípedes. Está, digamos assim, ainda na fase teórica. Contudo no futuro, quando os planos bianuais estiverem em curso, se os pressupostos inerentes à Visão Zero e ao Sistema Seguro forem cumpridos, estamos em crer que irão contribuir, conjuntamente com a ENMAC, para a efetiva promoção da segurança rodoviária de velocípedes.

A ENMAC tem como desígnio principal contribuir para a sustentabilidade ambiental, fruto dos compromissos assumidos por Portugal nesta matéria, tendo em consideração a elevada taxa de uso do carro pelos portugueses na maioria das deslocações, promovendo o uso da bicicleta e conseqüentemente também a segurança dos velocípedes através da aplicação dos princípios do Sistema Seguro.

Passando às nossas perguntas derivadas: em que consiste a estratégia de Portugal para promover a segurança rodoviária de velocípedes? A estratégia portuguesa de segurança rodoviária para velocípedes está em consonância com a estratégia europeia? Ao estudar estas duas estratégias concluímos que a estratégia de Portugal baseia-se na Visão Zero originária da Suécia, estando presente na VZ2030 e na ENMAC, e na qual a Comissão Europeia baseia o seu quadro de política de segurança rodoviária para a década de 2021 a 2030. A Visão Zero assenta no Sistema Seguro, estando previstas ações na VZ2030 e na ENMAC nos quatro pilares deste sistema.

Apesar da nossa resposta à questão de investigação, ao longo do nosso estudo verificámos algumas fragilidades em ambas as estratégias. A aplicação de zonas 30 km/h e de coexistência são ainda uma rara exceção. O atraso no desenvolvimento da ENMAC e o seu financiamento, fundamental para o sucesso da estratégia, coloca-a em risco de incumprimento das metas propostas. A legislação promove, em teoria, a proteção aos velocípedes na via pública, mas o desconhecimento e a não aceitação é grande e levam ao não cumprimento das regras e ao desrespeito pela condição de utilizador vulnerável, motivando um sentimento de insegurança generalizado que obsta a que mais pessoas utilizem estes veículos. O desconhecimento de dados da fiscalização não permite que se estude o efeito sancionatório no pilar dos comportamentos. O panorama da sinistralidade específica com velocípedes diz-nos que ainda há muito a fazer para se conhecer a fundo as causas e os riscos dos acidentes com velocípedes, para que as medidas a tomar sejam efetivamente eficazes e direcionadas para o(s) problema(s). A formação nas escolas prevista na ENMAC ainda não começou e as campanhas de informação não têm tido expressão. Por estas razões estamos em crer que ainda há um longo caminho a percorrer em Portugal no que à segurança rodoviária de velocípedes diz respeito.

Referências

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2014). Ficha temática. Os Velocípedes 2004-2013.

http://www.ansr.pt/Campanhas/Documents/Campanha%20Seguran%C3%A7a%20dos%20Ciclistas%2C%20uma%20Responsabilidade%20Partilhada%202014/VELOCIPEDES%28FT6%29_Final_21out2014.pdf

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2017). Ficha temática. Os Velocípedes 2010-2015.

[http://www.ansr.pt/Estatisticas/FichasTematicas/Documents/VELOCIPEDES\(FT%2030d\)_18jan17.pdf](http://www.ansr.pt/Estatisticas/FichasTematicas/Documents/VELOCIPEDES(FT%2030d)_18jan17.pdf)

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2019). Manual de Apoio à Implementação de Zonas 30.

<http://www.ansr.pt/Legislacao/RegulamentoSinalizacaoTransito/RegulamentoSinalizacaoTransito/Manual%20Zonas%2030.pdf>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2020a). Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária: Visão Zero 2030. Documento de Enquadramento. https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/FASE1-Principios_Balizadores_VisaoZero2030.pdf

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2020b). Relatório Anual de Segurança Rodoviária - 2019. https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/Relatorio_Anual_Seguranca_Rodoviaria_2019.pdf

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2021, outubro, 23). METODOLOGIA. <https://visaozero2030.pt/documentos/>

Belin M., Tillgren P. & Vedung E. (2011). Vision Zero – a road safety policy innovation. <https://doi.org/10.1080/17457300.2011.635213>

Brake. (2021, outubro, 31). The Safe System and road safety. Designing roads so no one gets killed or seriously injured. <https://www.brake.org.uk/get-involved/take-action/mybrake/knowledge-centre/safe-system>

Comissão Europeia. (2019). Quadro político de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030 – Próximas etapas para a «Visão Zero». https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-pt-tra-00f.pdf

Cycling Weekly. (2021, outubro, 26). 1 in 5 drivers stopped for overtaking advice as Dame Sarah Storey joins police on close pass cycling patrol. https://www.cyclingweekly.com/news/1-in-5-drivers-stopped-for-overtaking-advice-as-dame-sarah-storey-joins-police-on-close-pass-cycling-patrol?fbclid=IwAR2Q4kag_7Sej9w35Vn8zEMnTceCMftC6YTCrHdAM4tLxVRRzPKZaFWfUE

Declaração de Estocolmo. (2020). Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020. <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

Escape Project. (2003). Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future. Final report of the ESCAPE Consortium. https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20040909_144405_72910_escape.pdf

E

Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030. (2019). Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019 de 2 de agosto. Diário da República, n.º 147, Série I, de 02-18-2019. <https://dre.pt/home/-/dre/123666113/details/maximized>

European Cyclists Federation. (2021). *Final analysis: Cycling becomes mainstream in EU member states' COVID-19 recovery plans*. <https://ecf.com/news-and-events/news/final-analysis-cycling-becomes-mainstream-eu-member-states-covid-19-recovery>

European Transport Safety Council. (2021). Ranking Eu Progress on Road Safety 15th Road Safety Performance Index Report June 2021. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/15-PIN-annual-report-FINAL.pdf>

GNR - Guarda Nacional Republicana. (2021, outubro, 20). Facebook. <https://www.facebook.com/GuardaNacionalRepublicana/posts/4439502069480811>

Gopalakrishnan, S. (2012), Public health perspective of road traffic accidents. *Journal of Family Medicine and Primary Care*, 1(2), 144-150. https://www.researchgate.net/publication/259986939_A_Public_Health_Perspective_of_Road_Traffic_Accidents

Laboratório Nacional de Engenharia Civil. (2021). Fundamentos Técnico-Científicos Para A Estratégia De Segurança Rodoviária 2020-2030 Situação atual e desafios emergentes. Estudo realizado para a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/FASE2-Fundamentos_Tecnico_Cientificos_Estrategia_SR2030_Situacao_Atual_Desafios_Emergentes.pdf

Matos R. (2015). Segurança Rodoviária: Contributos para a Cientificidade e Legitimidade do Policiamento Rodoviário. <http://hdl.handle.net/10400.26/34647>

Organização Mundial de Saúde. (2018). Salvar VIDAS Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito. <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/34980/9789275320013-por.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Organização Mundial de Saúde. (2020). Cyclist safety: an information resource for decision-makers and practitioners. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwihlqLj5vLzAhU7AWMBHeanBc8QFnoECACQAQ&url=https%3A%2F%2Faps.who.int%2Firis%2Frest%2Fbitstreams%2F1314375%2Fretrieve&usg=AOvVaw3syhQd0s90A3l8Hji8_PId
- Organização Mundial de Saúde. (2021, outubro, 22). Road traffic injuries. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Pereira, P. (2019). Políticas Públicas de Segurança Rodoviária: Abordagem dos Sistemas Seguros. Estudo teórico Trabalho individual final 3º Curso de Comando e Direção Policial. <http://hdl.handle.net/10400.26/34987>
- Polícia Segurança Pública. (2021, outubro, 20). *Facebook*. <https://www.facebook.com/PSPPortugal/posts/1964775840244587>
- Priberam Dicionário. (2021a, outubro, 20). *Bicicleta*. <https://dicionario.priberam.org/bicicleta>
- Priberam Dicionário. (2021b, outubro, 20). *Ciclista*. <https://dicionario.priberam.org/ciclista>
- Reto, L., & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na Estrada*. Lisboa: Editorial Notícias.
- Sharma, B. R. (2008). Road traffic injuries: A major global public health crisis. *Public Health*, 122(12), 1399-1406. <https://doi.org/10.1016/j.puhe.2008.06.009>
- The World News (2021, setembro, 30). *Portugal. MUBI pede “vontade política” para pôr mais portugueses a pedalar e recuperar atraso na estratégia nacional*. MUBI pede “vontade política” para pôr mais portugueses a pedalar e recuperar atraso na estratégia nacional (theworldnews.net)