

A Sinistralidade Rodoviária e os Pesados de Mercadorias

Pedro Miguel Silva - Assessor da Presidência da ANSR

Nos últimos anos, Portugal tem vindo a travar uma batalha feroz contra a sinistralidade rodoviária, com o intuito de reduzir o número de acidentes rodoviários e de vítimas daí resultantes.

Mas esta batalha não é de agora: dos vários *fóruns* em que tenho participado e subordinados a esta temática, já por diversas vezes ouvi quem, tendo em consideração a década de 60 e o início da década de 70 do século passado, dissesse que se morria mais nas nossas estradas do que na designada Guerra Colonial, do Ultramar, ou ainda Guerra de África. Já na década de 70, analisando os dados disponíveis temos, por exemplo, que em 1973 faleceram em Portugal 2.086 pessoas vítimas de acidentes rodoviários e em 1975 registaram-se 2.676 vítimas mortais.

Mais recentemente, e numa análise retrospectiva, temos que em 2001 foram registadas 1.466 vítimas mortais no local do acidente ou a caminho da unidade hospitalar. Desde então, temos vindo a assistir a uma tendência decrescente deste indicador, sendo que em 2014 o número de vítimas mortais foi de 480¹. É necessário recuar até ao ano de 1950 para se encontrarem valores inferiores a 500 vítimas mortais. Nessa época, no entanto, existiam cerca de 100.000 automóveis ligeiros e pesados em circulação, enquanto que atualmente o parque automóvel seguro atinge um valor próximo dos 7.000.000 de veículos.

Note-se que os números de vítimas mortais que apresentei até agora, tinham por base as vítimas que faleceram nos locais dos acidentes ou a caminho das unidades hospitalares. Neste contexto, é de referir também que, desde 1 de janeiro de 2010, Portugal adotou uma nova metodologia de cálculo do número de vítimas mortais, a chamada "Vítima Mortal a 30 Dias", que engloba quer as vítimas que falecem no local do acidente ou a caminho do hospital, como aquelas vítimas que acabam por falecer nos 30 dias subsequentes à ocorrência do sinistro. Esta nova metodologia, não só nos

¹ Dados ainda provisórios, estando prevista a consolidação dos dados de 2014 durante os próximos meses de março ou abril.

fez alinhar com os restantes países da UE, como também permitiu uma leitura mais fiável da realidade e do fenómeno da sinistralidade rodoviária. De salientar que a análise dos dados das vítimas mortais a 30 dias, permitem estabelecer uma tendência também decrescente, desde 2010, sendo que em 2013² foram registadas 637 vítimas mortais.

Não posso deixar de mencionar também que Portugal dispõe hoje de um documento estruturante, a “Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015” (ENSR), a qual fixa objetivos quantitativos para a sua vigência, sendo que desde 2011 esses objetivos já foram superados, tendo sido registadas menos vítimas mortais face aquelas que estavam previstas na ENSR. A este respeito, e fruto do esforço que tem vindo a ser desenvolvido para a redução do flagelo da sinistralidade rodoviária, refiro que em junho de 2008 Portugal foi distinguido com a atribuição de um “*Road Safety Pin Award by the European Transport Safety Council (ETSC) for outstanding road safety performance*”. O galardão atribuído por esta ONG reconheceu assim a evolução positiva que se tem vindo a registar no nosso país no que toca ao número de vítimas mortais resultantes de acidentes. Também segundo dados da UE, e no período compreendido entre 2010 e 2013, Portugal foi o segundo país da UE com maior redução de vítimas mortais (- 33%).

Mas neste fenómeno tão complexo como é o da sinistralidade rodoviária, qual é o posicionamento dos veículos pesados de mercadorias? Sendo que a maioria dos leitores desta publicação está ligada ao sector do transporte rodoviário de mercadorias, optei por trazer para esta edição alguns dados referentes à sinistralidade envolvendo este tipo de veículos.

Não querendo ser exaustivo, nem bombardear os estimados leitores com “carradas” de números, tentarei reportar aqui as principais incidências registadas pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária no que tange à sinistralidade com pesados de mercadorias.

Por uma questão de sistematização da exposição dos dados estatísticos, irei adotar a já referida metodologia da “Vítima Mortal a 30 Dias”, por ser aquela que permite uma

² Último ano consolidado, sendo expectável que os dados relativos a 2014 estejam disponíveis em julho/agosto.

leitura mais fiável da realidade e do fenómeno da sinistralidade rodoviária, pelo que o período temporal em análise compreende os anos de 2010 a 2013.

Para o período em análise (2010 a 2013), e no cômputo geral, para assim se ter uma panorâmica do fenómeno, registaram-se 128.173 acidentes rodoviários com vítimas, dos quais resultaram 3.183 vítimas mortais, 8.627 feridos graves e 156.556 feridos leves. Deste universo, 4.225 dos acidentes registados envolveram veículos pesados de mercadorias, de que resultaram 282 vítimas mortais, 534 feridos graves e 4.962 feridos leves. Das vítimas mortais referidas, 43 eram condutores dos pesados e 11 eram passageiros dos mesmos.

O maior número de acidentes que ceifou a vida aos condutores dos pesados de mercadorias ocorreu fora das localidades, com 34 mortos, tendo os restantes 9 perdido a vida na sequência de acidentes dentro de localidades.

Outra curiosidade, prende-se com os dias da semana em que se registaram os acidentes com vítimas mortais: os dias mais sangrentos foram as segundas-feiras e as sextas-feiras, onde se registaram 22 mortos (11 em cada um dos dias), seguindo-se as quintas-feiras, com 8 mortos e as terças-feiras, com 7 mortos. Os sábados, domingos e as quartas-feiras, foram os dias da semana em que se verificaram menos mortes, com 2 vítimas mortais em cada um deles.

Tendo presente a promessa de não fustigar os leitores com demasiados números, não posso deixar de apresentar também as estatísticas relativas ao número de acidentes mortais para os condutores dos veículos pesados de mercadorias ao nível do distrito onde os mesmos ocorreram: da análise dos dados disponíveis para o período de referência (2010-2013), temos que o distrito onde se verificou um maior número de vítimas mortais condutores de pesados de mercadorias, foi o de Santarém (7 mortos), seguindo-se o de Leiria (5 mortos), Castelo Branco e Faro (4 mortos cada), Guarda, Porto, Setúbal e Viseu (3 mortos cada), Aveiro, Bragança, Évora e Lisboa (2 mortos cada), Coimbra, Portalegre e Viana do Castelo (1 morto cada). Para o mesmo período, nos distritos de Beja, Braga e Vila Real, não foi registada nenhuma vítima mortal.

Apesar destes números e desta tendência serem satisfatórios, quando comparados com a restante sinistralidade em geral, ainda há muito trabalho para fazer, sendo o

combate à sinistralidade rodoviária uma luta diária, assumindo a sociedade civil, neste particular, um papel importantíssimo, como se tem demonstrado ao longo dos anos. Neste contexto, a ANTRAM e a sua direção têm vindo a demonstrar um crescente envolvimento na promoção de uma cultura de segurança rodoviária entre os seus associados no sector do transporte rodoviário de mercadorias.

Sempre atenta ao fenómeno da sinistralidade rodoviária, suas causas e fatores, a ANSR tem vindo a desenvolver inúmeras ações de sensibilização junto de profissionais do sector, sendo também parceira da Autoridade para as Condições do Trabalho na recentemente lançada “Campanha de Segurança e Saúde no Trabalho da Condução Automóvel Profissional”, estando também em permanente contacto com outros *stakeholders*, aos quais tem lançado alguns reptos para a promoção de ações de sensibilização de segurança rodoviária, tendo como *target* principal os veículos pesados de mercadorias.

Não obstante estarmos em presença daqueles que serão porventura dos melhores condutores portugueses, os dos pesados de mercadorias, importa ter em conta que o objetivo de salvar vidas humanas e combater o flagelo da sinistralidade rodoviária só será coroado de êxito se tal for encarado como um desígnio nacional e uma responsabilidade de todos.

Pedro Miguel Silva

(março 2015)