

Conclusões e Recomendações

IV Seminário em Sinalização e Segurança Rodoviária

A realização do IV Seminário em Sinalização e Segurança Rodoviária, nos dias 11 e 12 de Outubro, na Universidade do Algarve, Faro, com o alto patrocínio do Ministério da Administração Interna e sob a égide da Década para a Segurança no Trânsito 2011-2020 e o apoio da DGS, foi coroada de êxito graças ao contributo fundamental de todos os oradores, comissão de honra, entidades apoiantes, patrocinadores e participantes. Desafios, exigências e responsabilidades do sector rodoviário, o papel dos gestores das vias e a defesa de um sistema seguro nas infra estruturas rodoviárias dominaram o debate.

O Seminário dividiu-se por dois dias: O primeiro foi dedicado à inauguração das novas instalações de Sinalização e Equipamentos de Segurança no Campus Universitário, à apresentação de materiais, equipamento e soluções inovadoras por parte das empresas expositoras e à assinatura de protocolo, terminando o dia com um jantar evocativo de uma década de atividade dedicada à divulgação de boas práticas em sinalização. O segundo dia foi integralmente dedicado a conferências por especialistas nacionais e estrangeiros.

O projeto inédito de Sinalização da iniciativa e autoria AFESP, com implementação e remodelação da sinalização do Campus Universitário da Penha e a assinatura de protocolo de cooperação com a Universidade do Algarve e o seu Instituto Superior de Engenharia serviram também para assinalar os 10 anos de existência da Associação e salientar a sua responsabilidade social e de política cooperativa concretizada nas iniciativas cívicas e parcerias com entidades publicas e privadas para incrementar a otimização dos conhecimentos e experiência na área da sinalização e segurança rodoviária. Este foi executado com o apoio, a colaboração e o empreendedorismo das suas empresas associadas onde, apesar da política concorrencial que as separa, preside o espirito de permanente cooperação empresarial e de franca solidariedade corporativa.

A obra é o reflexo do que de melhor se fabrica e se utiliza em sinalização, quer do ponto de vista das matérias primas quer do tipo de instalação e em cumprimento dos padrões de cumprimento de qualidade aplicáveis no setor e em conformidade com a legislação aplicável e as melhores práticas em sinalização, fruto da tecnologia, formação e quadros técnicos das empresas que, ao longo dos anos, têm apostado fortemente na inovação de materiais, nos seus recursos humanos e financeiros, na garantia de qualidade de execução e dos produtos aplicados e no cumprimento e prazos contratuais.

A obra de requalificação pretende também ir ao encontro dos objetivos que a AFESP assumiu perante a Década de Ação de Segurança no Trânsito, que deu apoio institucional a este projeto, demonstrando que é do resultado do esforço comum e da iniciativa da sociedade civil e das entidades não governamentais e associativas que se pode inverter a tendência de colocar a sinistralidade como uma das principais causas de morte. Embora em contexto de rede privada, esta ação foi desenvolvida para demonstrar que as medidas de sinalização contribuem para uma circulação mais segura e com mais mobilidade. O Campus

de sinalização pretende ser também um polo de interesse para futuros encontros e apresentações de produtos e soluções, formações, exposições e outras ações do interesse do setor e daquela universidade no domínio da sinalização.

No segundo dia foi assinado um acordo de cooperação entre a AFESP e o Instituto Superior de Engenharia, com o objetivo de, em conjunto, institucionalizar ações de formação contínua no âmbito da engenharia civil num domínio que se considera prioritário como é o da sinalização, de forma a dar melhor resposta, designadamente na região, a este setor de atividade e contribuir para uma adequada formação de quadros técnicos, competentes e atualizados, a encetar já no início do próximo ano, reforçando a necessidade de a desenvolver e a articular com os seus agentes do empreendedorismo e da economia (as empresas) e do conhecimento (as Universidades), contribuindo para a reestruturação de um tecido económico que fixe e atraia talento para o Algarve e que promova o seu desenvolvimento sustentado.

Durante os dois dias do Seminário esteve patente uma exposição técnica onde as Empresas Associadas e outras tiveram oportunidade de exibir e divulgar produtos, equipamentos e soluções inovadoras em Sinalização e Segurança Rodoviária.

Com 192 presenças durante os dois dias do evento, a AFESP alcançou os objetivos propostos de juntar empresas do segmento da sinalização e equipamentos de estrada, entidades não governamentais, gestores públicos, polícias, académicos, investigadores e estudantes, para debater temas desafiantes à causa da Segurança na Estrada e de acompanhar as capacidades e a diversidade tecnológica de produtos que a Indústria da Sinalização pode oferecer para ir de encontro às necessidades dos clientes e utentes e, no seu conjunto, permitirem uma adequada resposta às exigências de intervenção, conservação e controle da Sinalização das estradas da rede nacional.

Todos contribuíram também com os seus documentos e apresentações para a troca de conhecimentos e experiências e para uma base mais alargada de debate e decisão, enriquecido pelas intervenções de cada um dos participantes.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES FINAIS

As conclusões e recomendações do IV Seminário são o resultado do trabalho conjunto das intervenções e referidas comunicações. Nos diferentes momentos de comunicação houve oportunidade de conhecer e discutir um conjunto de matérias das quais aqui se deixa os considerandos que se entenderam relevantes e objeto de recomendações.

Considerando que:

1. Emergem novas realidades na segurança rodoviária resultado da contenção económica e do impacto da sinalização nos acidentes e sinistros;
2. Tem de se pensar em mecanismos e abordagens que permitam aos gestores públicos responder rapidamente a estas novas realidades;
3. A transferência de circulação para a rede secundária (Nacional e Complementar e as que asseguram as ligações entre os centros urbanos) tem sido descuidada nos últimos anos e há absoluta a necessidade de intervir e investir na sua conservação;

4. O protagonismo da Sinalização no âmbito das infra estruturas rodoviárias é inquestionável e o seu impacto deve ser considerado significativo para a sinistralidade;
5. Associações como a AFESP desempenham um papel catalisador para a melhoria da conservação da sinalização na rede e no cumprimento da legislação e das boas práticas, reforçando assim a regulação do mercado;
6. A sinalização e equipamentos de estrada são pilares essenciais num sistema seguro e na segurança das vias e na qualidade da sinalização da rede rodoviária do país;
7. Se demonstra ser a sinalização parte importante dum sistema rodoviário seguro, que tem de ser pensada seriamente na política rodoviária;
8. Os principais fatores que condicionam a sinalização são a sua leitura e interpretação;
9. Há absoluta necessidade de controlar, medir e auscultar a sinalização na rede, para melhor planear no tempo devido a sua conservação. O controlo de qualidade da sinalização das vias é um investimento e não um custo, pois dessa forma proporciona-se mais segurança aos utentes e contribui-se para a redução da sinistralidade
10. Investir em sinalização não representa um gasto mas uma poupança ou, se se quiser, um investimento;
11. Não há um país que tenha uma boa segurança rodoviária sem uma boa sinalização;
12. Condutor e peão são dois campos antagónicas, na medida em que um maior nível de segurança e de proteção do utente implica alguma restrição da capacidade de mobilidade dos veículos;
13. É possível recriar um clima harmónico através da sinalização;
14. O sistema rodoviário está rodeado de fatores que provocam distrações na tarefa de conduzir, fazendo com que o condutor desloque a sua atenção e perca mais tempo para perceber a sinalização, especialmente em meios urbanos.
15. Às dificuldades na condução acrescem as condições atmosféricas adversas, condução noturna e condução sénior, potenciadoras de perigo que podem ser evitadas num ambiente rodoviário seguro.
16. A condução de um veículo automóvel é uma operação complexa, feita num ambiente com sinalização muita dela ilegível, invisível, pouco clara, não homogénea e inconsistente.
17. A capacidade de decidir diminui e impõe um esforço suplementar para compreender e interpretar os sinais.
18. Um bom sistema de sinalização melhora as condições de legibilidade da via, assegura a adaptação da condução às suas características e contribui para a melhoria das condições de mobilidade.
19. Só uma boa compreensão e otimização dos fatores poderá contribuir para a diminuição dos Acidentes de viação e haver uma boa percepção visual na condução;
20. A Sinalização deve provocar sempre os mesmos estímulos discriminativos no condutor, deve ser Clara, evitando dar informação incorreta ao condutor, deve ser Consistente, isto é, cada sinal deve ser sempre utilizado para sinalizar um e só um tipo de situação; deve ser de Confiança e estar presente nas mesmas alturas e circunstâncias de molde a que os utentes não se habituem a ignorá-la;

21. A sinalização é uma das vertentes que mais diretamente contribui para a segurança rodoviária;
22. A visibilidade noturna das Marcas Rodoviárias é garantida pelas propriedades refletoras dos materiais usados na sua confeção.
23. A sinalização é um investimento, sobretudo se for planeada a médio e longo prazo porque representa mais e melhor estrada, mais produção, menos despesas com a segurança social, com a saúde, com as polícias, com os seguros, com os tribunais, com as hospitalizações e emergências médicas, com as incapacidades por doença.
24. A intervenção contínua em sinalização é a única medida da infra estrutura que requer baixo investimento e promove boa aprendizagem no meio rodoviário e bons comportamentos de condução, contribuindo para alcançar metas estratégicas que culminem num olhar positivo sobre a sinistralidade em Portugal;
25. A implementação de medidas de baixo custo permite ganhos significativos na segurança das vias e assume no panorama atual uma dimensão significativa que não pode nem deve ser limitada pela falta de recursos.
26. Mais circulação de pessoas e bens em segurança e maior mobilidade aumenta a produção e serviços, cria emprego, melhora a sustentabilidade das empresas e das famílias e garante a sustentabilidade da segurança social.
27. Razões de economia, celeridade, eficácia e obtenção imediata de resultados ao nível da diminuição da sinistralidade estão na base da intervenção em sinalização no ambiente rodoviário.
28. Pacotes de mobilidade e referenciação de medidas suaves de sinalização são imprescindíveis para condutores e peões e de elevada importância estratégica para a circulação harmónica de todos os utentes das vias, não só do ponto de vista económico, como de saúde pública e qualidade de vida e a sua integração nas políticas e sistemas de transportes deve ser uma prioridade numa mobilidade que se quer sustentável.
29. O Projeto Europeu Whiteroads constitui uma abordagem positiva para a investigação no domínio da segurança rodoviária;
30. A Afesp é vista como um ente que quer contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária e na elaboração/revisão da estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, bem como nos planos municipais rodoviários e nos documentos estruturantes relacionados com a Prevenção Rodoviária

Considerando as conclusões supra, para melhorar o estado da sinalização e a segurança das nossas estradas, recomenda-se que:

- I. A gestão da rede se adapte às transferências de circulação e os gestores passem a dar atenção e prioridade à conservação da sinalização nas estradas nacionais e toda a rede secundária;
- II. Os decisores públicos e os gestores das vias devem alocar eficientemente os recursos disponíveis para maximizar os investimentos na conservação de toda a Rede Nacional;
- III. Se procurarem novas formas de conservação da rede, sem perder a qualidade e a eficiência, e se tente rentabilizar os recursos e diminuir os custos.

- IV. Se case a celeridade, eficácia e obtenção imediata de resultados ao nível da diminuição da sinistralidade por razões de economia e de contenção;
- V. Tem de se manter o sistema seguro, de conceber e colocar sinalização visível, bem dimensionada, com nível adequado de retrofletorização, adaptada às características da via e às necessidades dos utentes.
- VI. O Estado e as autarquias promovam o respeito pelas normas legais, cumprimento dos normativos e recomendações de construção e colocação da sinalização;
- VII. Qualquer via garanta o cumprimento das funções básicas em condições adequadas de segurança e de conforto para os utilizadores, peão ou condutor, na lógica de um sistema seguro;
- VIII. A sinalização é determinante na transmissão de informação entre a via e o condutor e desempenha um papel fundamental na mobilidade de todos devendo ter um investimento obrigatório e periódico;
- IX. Seja garantida a certificação dos produtos usados no fabrico e comércio da sinalização;
- X. O Estado e as autarquias promovam o respeito pelas normas legais, cumprimento dos normativos e recomendações de construção e colocação da sinalização;
- XI. Haja um incremento de sinalização ajustada, aumento da sinalização informativa, com aposta em ajustamentos regulatórios e em modelos de sinalização com gestão permanente do tráfego
- XII. Tem de haver valores mínimos consensualmente aceites e abaixo dos quais a marca rodoviária é dificilmente perceptível pelo olho humano.
- XIII. Se atenda à Norma Europeia 1436 que estabelece classes de retro reflexão.
- XIV. Todas as Marcas Rodoviárias devem ser retrorrefletoras independentemente de se localizarem dentro ou fora das localidades, pese embora as esferas de vidro enquanto componentes fundamentais no poder de retro reflexão da marca rodoviária não devam conter substâncias perigosas prejudiciais para a saúde humana.
- XV. As inspeções às marcas rodoviárias devem ser planeadas por forma a que cada sinal seja auscultado de 2 em 2 anos;
- XVI. As inspeções ao estado de conservação das vias devem ser realizadas por empresas especializadas, para manter os equipamentos de sinalização dentro dos padrões de qualidade contratuais;
- XVII. Todos os sinais verticais devem ser alvo de inspeção regular por parte de Técnicos especializados com o auxílio de equipamento adequado e com recurso a um equipamento móvel de medida, proporcionando a possibilidade de levar a cabo uma medição fiável, rápida e sem risco para o operador, da visibilidade (diurna e noturna) das Marcas Rodoviárias, em grandes extensões de estrada, com custos mais reduzidos.
- XVIII. O futuro cumpra com o procedimento nacional de inspeções de segurança rodoviária e dê prioridade a uma manutenção das vias constante e eficiente;
- XIX. Seja dado cumprimento à Transposição da diretiva n.º 2008/96/CE para o direito português, que obriga a realização sistemática de inspeções em troços da rede nacional que integram a rede .

- XX. Os sinais verticais devam ostentar no seu tardo informação contendo identificação do fabricante, data de fabrico, data recomendada para substituição, referência garantindo a rastreabilidade das telas e tintas de +impressão utilizadas no seu fabrico;
- XXI. A qualificação, a competência e a capacidades técnica, financeira, estrutural e organizacional das empresas de sinalização, devam ser fatores preponderantes na escolha dos contratos de empreitada;
- XXII. Seja dado ao organismo regulador condições para fiscalizar e supervisionar toda a gestão e exploração da rede rodoviária, controlando o cumprimento das leis, regulamentos e contrato e garantir a eficiência, equidade, qualidade e a segurança das infraestruturas;
- XXIII. Devam ser efetuadas peritagens de acidentes e registo de má sinalização;
- XXIV. Devam ser recolhidos dados de acidentes e locais onde existam más condições de sinalização e relacioná-los com o tipo de sinistralidade, em função das marcas sem retro reflexão, de marcas desgastadas, de falta de aviso de curvas perigosas e despiste, de retas muito grandes com falta de traços contínuos, de obras sem sinalização, de sinais sujos e escondidos pela vegetação, de sinais incoerentes, contraditórios, confusos ou ausentes;
- XXV. Devem ser estudadas as vias na europa com menor sinistralidade para poder vir a adotar-se esses modelos nas restantes estradas europeias;
- XXVI. Deve intervir-se na rodovia porque esta é controlável no seu redimensionamento, não muda nem se altera;
- XXVII. O acesso à mobilidade e o uso pleno da bicicleta como modo de deslocação deva estar consagrado na constituição da República Portuguesa a exemplo do direito à saúde e à educação;
- XXVIII. Deva ser efetuada uma alteração do Código da Estrada português a exemplo do que está consagrado em inúmeros Códigos de outros países europeus, adaptando-o às necessidades dos utentes e corrigindo lacunas e omissões, numa visão de que na estrada se deve proteger os utilizadores mais vulneráveis, não os ignorando e não os segregando;
- XXIX. Seja feita urgentemente a reforma do regulamento de sinalização de trânsito, pois este é o único instrumento que define regras de aplicação universal à totalidade da rede rodoviária do país;
- XXX. Toda a informação seja depositada no Grupo de trabalho de Segurança Rodoviária, no âmbito da Comissão política de Obras Públicas, para reforçar os contributos para a produção legislativa de normas relativas a sinalização rodoviária, com vista à diminuição da sinistralidade e cumprimentos das principais metas para Portugal no âmbito da Estratégia nacional de Segurança Rodoviária.

Estarão acessíveis para consulta na página da AFESP (www.afesp.pt) estas conclusões e recomendações e, bem assim, os trabalhos apresentados, as fotos, imagens e outras notas relacionadas com o evento.

FIM