

---

*Conclusões principais do VIII Seminário em Sinalização e Segurança Rodoviária (Síntese dos principais contributos levados ao Encontro)*

---

- 1º. O ambiente rodoviário influencia diretamente os utentes das vias rodoviárias. Para além da tecnologia presente nos veículos e da experiência dos condutores, a infraestrutura presente e a sua conservação apresentam um papel fundamental na promoção da segurança rodoviária.
- 2º. Uma infraestrutura desadequada é um dos principais promotores da segurança rodoviária mas a ineficiente fiscalização potencia o aumento do estado de degradação da infraestrutura presente nas vias rodoviárias, a par do desinvestimento e da qualidade na manutenção dos equipamentos rodoviários.
- 3º. O Investimento em estradas salva vidas – a falta de investimento em estradas desacelera esse processo. O Investimento em manutenção, não é um custo, deve aumentar e não diminuir
- 4º. Portugal está a apostar na visão Zero e nas várias formas que reduzem as falhas humanas com ajuda da tecnologia, deixando de colocar o foco no erro humano e pensar antes como é que as estradas o podem minimizar. É o caminhar para a chamada 'estrada tolerante', bem sinalizada e bem marcada e com áreas adjacentes livres no caso de haver um despiste, porque o erro humano vai sempre existir. A estrada tem de evitar o erro humano, ou, não conseguindo, evitar a gravidade desse erro humano.
- 5º. As estradas têm de ser planeadas e projetadas para incentivar os condutores a selecionar velocidades de condução compatíveis com o limite de velocidade definida. Isto permite • Isso elimina o "fator surpresa", tornar o ambiente rodoviário simples, não ambíguo, claro, fácil de entender, reconhecer e interpretar.
- 6º. As marcações da estrada podem ser descritas como uma das soluções segurança mais econômica disponível para os gestores de estradas. Elas determinam os limites da estrada, reduzindo o risco de colisões e saídas frontais e facilita a trajetória correta. Todas as estradas devem ser marcadas e as marcações visíveis, clara e não confusas, em quaisquer condições climáticas (seca, chuvosa ou com humidade). Esta é a sinalização que modela comportamentos.
- 7º. Os equipamentos rodoviários não podem deixar de destacar as guardas de segurança: os motociclistas são usuários vulneráveis, o que significa que existem elementos de risco específicos nas margens das estradas, que não são para usuários de veículos com 4 ou mais rodas. Os fabricantes de sistemas de contenção devem fazer um esforço importante em termos de otimização de

- seus produtos, para oferecer melhor desempenho em caso de impactos no veículo.
- 8º. A importância da sinalização rodoviária em acidentes de viação vai para além dos equipamentos de instalação permanente, com reforço da sinalização temporária que antecede e controla os perigos presentes e, sobretudo, protege os utentes das vias, os intervenientes nos trabalhos em obra e também os socorristas.
- 9º. Observando os projetos em curso, verifica-se que a evolução expectável apenas afeta determinadas componentes específicas das Estradas, pelo que nada parece impedir a adaptação das infraestruturas existentes. Sendo a evolução do automóvel mais rápida que a evolução da infraestrutura, a execução de alterações numa estrada, para integrar certas valências da evolução dos veículos, pode tornar-se rapidamente obsoleta. Certos projetos específicos deverão sofrer alterações significativas para poder continuar a cumprir de forma eficaz as suas funções, como no caso da Sinalização e dos Equipamentos de Segurança, mas, sobretudo, no contexto das Comunicações. Será essa a razão pela qual muitos projetos associam a designação Estrada Inteligente a uma infraestrutura direcionada para a incorporação de novas tecnologias que facilitem a comunicação com os veículos autónomos (C-ITS).
- 10º. O futuro é feito de novas soluções para novas mobilidades e um bom planeamento da mobilidade pode ser um colete salva vidas. O planeamento e o projeto das cidades representam uma dupla responsabilidade: a responsabilidade técnica e a responsabilidade do legado de conhecimento adquirido ao longo do percurso.
- 11º. Devem ser promovidos, acarinhados e desenvolvidos estudo de processos produtivos alternativos e mais sustentáveis na área da sinalização, diferenciando-se pela inovação no domínio dos materiais, pela introdução de novas funcionalidades nos sinais e pela promoção da sustentabilidade ambiental dos processos e produtos.
- 12º. Mas a criação de produtos tem de estar ligada à criação de diferenciais de qualidade, campo em que é determinante a normalização enquanto atividade destinada a estabelecer, face a problemas reais ou potenciais, disposições para a utilização comum e repetida, tendo em vista a obtenção do grau ótimo de ordem e na produção de documentos técnicos que forneçam regras, orientações ou características para produtos ou serviços, estabelecendo consensos na indústria, com base em resultados comprovados, científicos, técnicos ou experimentais.
- 13º. O sector da Sinalização e Segurança Rodoviária tem de estar apto a facilitar e ser facilitador na adaptação dos vários stakeholders, para que todos se relacionem de forma constante, partilhando ideias e opiniões e promovendo uma eficiente adequação na gestão das vias rodoviárias, tendo em vista o fim último do bem-estar da população.
- 14º. Deste Encontro resulta a convicção que apesar das divergências, são maiores os pontos convergentes para que a segurança rodoviária e a sinalização rodoviária em Portugal possa evoluir positivamente e visionar uma meta 0 de acidentes mortais.