

Bom dia a todos.

Cumprimento a comissão de honra e científica, os prestigiados oradores, o anfitrião que tão bem nos recebeu, os parceiros e as nossas empresas apoiantes, as autoridades presentes, os colegas, amigos e participantes. A todos agradeço a presença e o interesse que os trouxe aqui hoje.

Sabemos que este não é o melhor momento para a realização de eventos mas será seguramente uma oportunidade para, sem rodeios, insistir junto do público alvo na necessidade de maior investimento na estrada que é de todos nós e onde ninguém está imune de sair ileso.

A estratégia da AFESP tem sido sempre a mesma: envolver e sensibilizar cada vez mais a sociedade técnica, académica e civil para a importância da componente da sinalização na modelação dos comportamentos e na sua enorme capacidade para aumentar a segurança dos utentes e diminuir os danos corporais dos sinistrados, com o objetivo, não único, mas claro de obrigar ao investimento e ao reforço da sinalização nas nossas estradas.

Os equipamentos de estrada são o pilar básico da segurança e o que está a ser feito, que é cada vez menos nos últimos anos, é manifestamente insuficiente e não justifica a época de crise que, aliás para nós portugueses, é crónica. Agora como antes, nada justifica a perda de vidas, causada pela má infra estrutura porque esta é a única componente que pode e deve ser previsível. e preparada para limitar ou evitar erros humanos. As infra estruturas têm de ser seguras porque é para elas que contribuímos pesadamente com a carga fiscal que nos é imposta.

O estado da conservação das estradas e da sinalização e a falta de investimento impulsionado pela crise, está insustentável o que também se reflete na economia das Empresas e do país. Uma estrada não conservada não traduz poupança mas custos pesados na sua recuperação tardia, custos para os utentes e empresas que atrasam os tempos de percurso, custos de manutenção dos veículos, custos para a saúde e para a justiça, custos para os níveis de felicidade das pessoas.

Inverter para melhorar a eficácia das infraestruturas e incrementar a sua conservação é a única solução possível porque uma manutenção insuficiente crónica tem como efeito incrementar a sua fragilização e o

seu custo de renovação, já sem ter em conta os custos dos impactos económicos e sociais múltiplos, o que permanente e teimosamente é ignorado.

A Afesp vem alertando há anos para esta perigosa situação mas agora a pergunta é: há dinheiro para atender a essas necessidades?

E se a resposta for não, seremos nós somos capazes de pagar a factura e as despesas que inevitavelmente surgirão com a deterioração gradual da qualidade e condição da infra estrutura? .

Vejamos,

Um vasto numero de sinais verticais não garante a correta visibilidade à noite ou em condições climáticas adversas. Uma larga maioria dos sinais de código (obrigação, proibição e perigo) têm mais de 10 anos, quando os padrões internacionais são aconselhados a mudar aos 7 anos ou antes de caducar o material refletor que os integra.

Muitos dos sinais das estradas portuguesas têm mais de 15 anos de idade. De uma forma geral, podemos afirmar que a maioria dos sinais verticais teriam que ser substituídos para cumprir a sua função e haveria que repintar as marcas rodoviárias da maior parte das estradas, sobretudo nacionais e municipais.

Um desastre colossal cuja espiral só pode ser invertida acabando com os bloqueios gravíssimos que nos prejudicam e fazer um rápido e urgente investimento.

Em definitivo **as estradas portuguesas enfrentam uma deterioração sem precedentes** e o que se verifica é que estamos na pior situação de sempre e se fossemos auditar a sinalização obtínhamos resultados piores do que os verificados, por exemplo, por nós, em 2009, às marcas rodoviárias.

A sinalização de código é impercetível, contraditória, de má qualidade , mal implantada na estrada. As guarda metálica, em pontos de maior risco nas vias públicas, não existem.

A situação é, posso garantir, dramática também na sinalização horizontal que nem sempre existe e quando existe é de má qualidade e, muitas vezes, tendo sido de boa qualidade inicialmente, não

desempenha as suas funções adequadamente porque entretanto se desgastou e não foi objeto de manutenção.

Em 2009, a AFESP conduziu um estudo sobre a situação da sinalização horizontal no território continental de Portugal e este estudo incidu na medição da retro reflexão (característica que mede a visibilidade noturna da sinalização horizontal) ao longo de 2.400 km de estradas por 18 distritos do continente. As conclusões, apresentadas publicamente naquele ano revelaram que mais de 75% das marcas medidas já não cumpriam com eficácia o seu papel de guiamento dos condutores. Seria interessante o Estado e as entidades competentes envolverem-se num novo levantamento para todos ficarmos surpreendidos com os seus (certamente desastrosos) resultados.

A legislação impunha limites para substituir toda a sinalização de código não conforme com o regulamento. Até à data, tal imposição legal continua por cumprir em muitos quilómetros da nossa rede rodoviária.

O panorama é negro, mas é precisamente em época de crise que devemos otimizar os poucos recursos existentes pelo que a conservação do parque de sinalização é uma solução rápida, eficiente, de baixo custo e por isso, prioritária!

A Sinalização é um dos agentes de prevenção da sinistralidade!

Cabe às entidades responsáveis o estudo, intervenção, levantamento dos pontos mais frágeis em sinalização e fiscalização continuadas de modo a garantir a segurança da infra estrutura e, conseqüentemente, a contrapartida para os contribuintes que não vêm o retorno de tão elevada tão elevada carga fiscal s.

A AFESP é uma associação de empresas que operam na área da sinalização e segurança rodoviária. Entre os seus associados contam-se fabricantes e consultores, representando a maioria deste mercado em Portugal.

1. A sua missão está claramente definida nos estatutos;
2. Defender junto das autoridades competentes a promoção de níveis adequados de sinalização no Território Nacional;
3. Colaborar com as autoridades competentes na definição de normas de sinalização, sua aplicação e fiscalização;
4. A AFESP mostrou sempre a sua disponibilidade para colaborar com todas as entidades responsáveis pela construção e exploração da rede rodoviária nacional – as concessionárias de autoestradas e as autarquias, com o objetivo de rentabilizar os

esforços comuns para a promoção da Segurança Rodoviária. Temos pena que este repositório de experiência e conhecimento que nos vem dos largos anos de atuação no sector não seja, sem acréscimo de despesa para o erário público, aproveitado e rentabilizado,

A sinalização é um verdadeiro suporte de vida na segurança de uma grande parte das situações que podem ser corrigidas ou mitigadas com as denominadas medidas de baixo custo.

As medidas de baixo custo, como é o caso da sinalização, representam:

Atuações com pequeno investimento e de rápida execução, destinadas a melhorar situações de maior ou menor perigosidade das rodovias, com o objetivo de reduzir os acidentes e as suas consequências, por eliminação ou mitigação das circunstâncias que podem estar na sua origem;

Representam pequenos investimentos, o que facilita a sua aplicação a um maior número de situações;

São de fácil implementação e execução;

Têm prazos de execução reduzidos e pequena afetação da circulação rodoviária;

Têm relação custo/benefício muito favorável, face à elevada eficácia que apresentam na redução dos acidentes e/ou das suas consequências, principalmente dentro das localidades.

A Sinalização assume, no fundo, no contexto atual, de poucos recursos disponíveis, uma importância prioritária.

E o que dizer dos Projetos da infra estrutura?

Defendemos que os projetos da rodoviária sejam multidisciplinares de forma a incorporar os projetos específicos de cada uma das áreas técnicas que contribuem genericamente para o aumento da segurança de quem circula como é o caso dos projetos estruturantes de Sinalização.

Infelizmente o que se vem passando é que as funções de Revisão de Projeto e de Auditoria de Segurança Rodoviária, apesar da sua real

importância para garantir a qualidade das várias fases do projeto, apenas são exercidas após conclusão das mesmas, pelo que dificilmente podem influenciar a sua conceção. Uma passadeira não é só uma passadeira. A colocação de sinal um sinal não é uma colocação arbitrária e discricionária, não é só fazer um furo no chão e aplicá-lo!

Outro dos cancos da atualidade que não posso deixar de falar:

O critério do preço mais baixo nos procedimentos públicos de aquisição de produtos ou serviços:

Temos todos de perceber que a execução de trabalhos a preços abaixo do admissível no mercado não oferece qualidade, nem garantias de desempenho nem qualidade das marcas e materiais aplicadas, nem sequer garantia de afetação de meios humanos e técnicos para correções previstas contratualmente.

E Porquê?.

O preço baixo é inimigo do bom e anda longe do ideal. Com a bitola baixa só há 2 soluções: ou não ir ao mercado porque há consciência que o preço não paga nem garante os meios afectos à obra e eventuais correções ou ir com a certeza que ninguém consegue cumprir com os critérios definidos. Neste processo ninguém é ingénuo, ninguém ganha, todos perdem e o utente é o que perde mais

E o que acham os utentes?

O único estudo que conheço nesta matéria é o Inquérito da Avaliação da Satisfação dos utentes das Autoestradas realizado pelo ex-InIR no final do ano de 2008. Em termos globais, os utentes de Infraestruturas Rodoviárias encontravam-se satisfeitos com as autoestradas de Portugal continental. Mas cerca de 20% dos utentes considerava que um dos principais fatores de segurança era a falta de sinalização. Num outro estudo também conduzido pelo ex- InIR sobre as reclamações recebidas pelas diversas concessionárias de autoestradas, concluía que cerca de 11% dos motivos de reclamação produzidas pelos utentes incluía a *sinalização*.

Estes resultados que, realço, sendo relativos apenas à rede de autoestradas do país, têm melhores condições de sinalização e segurança, revelam que os condutores estão despertos para o problema. No entanto, tendo também em consideração que um troço de autoestrada deve ter uma situação de sinalização e segurança

irrepreensível, a exigência deve ser também maior que em relação ao universo total da rede rodoviária do país. E isto só não tem maior peso nas reclamações do contribuinte e utente porque em momento algum da sua formação de condutor recebeu informação sobre as condições de visibilidade noturna exigíveis para a sinalização. Por isso o comum cidadão não tem um referencial adequado para o grau de exigência que devia ter. Os cidadãos, arredados da envolvimento cívica, continuam a ser pouco exigentes em relação aos aspetos da sinalização e segurança rodoviárias.

Mas não só: Também muitos técnicos que desempenham funções nas diversas áreas da infraestrutura rodoviária – nos domínios da construção, da manutenção e da exploração – têm lacunas importantes nesta área técnica tão específica.

Por último, e não menos importante, existe uma enorme carência de normas, ou instruções técnicas que definam a qualidade ou as características dos produtos, equipamentos ou serviços da área de sinalização e segurança rodoviárias aplicáveis de forma transversal à rede rodoviária na sua totalidade – nacional e local. E existe falta de capacidade de verificação dos poucos aspectos normalizados ou regulamentados.

O balanço que a AFESP faz não é nada positivo:

Ressalta bem à vista o estado da sinalização em Portugal e o insucesso dos números nacionais alcançados são disso prova.

A rede nacional rodoviária inclui cerca de 10.800 Km de estradas, sendo cerca de 2.516 Km IP (Itinerários Principais), 3.365 Km IC (Itinerários Complementares) e 4.911 EN (Estradas Nacionais).

Destes 10.800 Km, cerca de 9 000 estão construídos.

Para além desta vias nacionais, existe ainda toda a rede viária municipal cuja extensão não se contabiliza aqui.

No entanto, ao mesmo tempo que temos auto-estradas, não temos uma rede secundária adequada **e investimos muito pouco na conservação** das que temos. Dados da OCDE mostram que, já em 2005, Portugal foi o quarto país que mais investiu em novas vias, mas ficou em 10º lugar no que respeita aos gastos com manutenção. Estes gastos vieram a diminuir até aos dias de hoje. Gostaria de conhecer os dados atuais que certamente nos catapultam para lugares bem menos honrosos. Eu diria que estamos nesta matéria em situação de pré bancarrota e cumpre resgatá-la.

Fala-se muito na aposta do ferroviário mas esquecemo-nos que a economia faz-se com as pessoas, e são as pessoas que circulam diariamente nas estradas para irem para o emprego, para a escola, para o hospital, que precisam de estradas seguras.

A conclusão desta sistematização é clara: a melhoria da sinalização e dispositivos de segurança associados é uma medida de baixo custo, garantindo retorno a curto prazo.

Significa isto que se devam descurar as outras acções?

É claro que não. Por muita ou boa sinalização que exista, atingir-se-á sempre um limite abaixo do qual só a alteração de comportamentos e a existência de censura social aos comportamentos de risco pode fazer diminuir a sinistralidade. Infelizmente, mesmo sendo otimista, os resultados só se poderão obter após uma geração.

Estamos por isso plenamente convencidos que são os sistemas de sinalização e segurança que devem ser melhorados e mantidos em boas condições para que o efeito sobre a redução da sinistralidade ocorra o mais depressa possível.

Não podemos, literalmente, ver os carros a passar, precisamos de criar condições para que peões e condutores circulem em segurança nas estradas e cheguem ao destino vivos. Porque isso significa mais emprego e mais emprego significa mais riqueza e isso significa que a economia vai beneficiar com o conjunto de decisões deste sector.

A AFESP, julga cumprir, de forma transparente e isenta, o duplo papel enquanto Associação do sector :

Defende a Segurança na Estrada,

Alerta para os perigos que envolve a falta de conservação da sinalização, Salaria o retorno da conservação das estradas para a economia do Estado; Salaria quão importante este investimento é para garantir a sustentabilidade do tecido empresarial mais qualificado do sector;

Salaria que as Empresas associadas são as que mais têm investido na qualidade e certificação de produtos e serviços, na capacidade técnica, financeira, organizacional e humana na produção e gestão da obra, tudo condições indispensáveis para garantir a qualidade e os prazos exigidos nas obras públicas, e para garantir o melhor serviço público e o mais adequado gasto do erário do Estado.

Os alertas da Associação saem reforçados quando se prevê o pior dos cenários para cumprir, quer as metas da estratégia nacional de segurança rodoviária, como para cumprir os desígnios da estratégia europeia a que Portugal se propôs.

A AFESP, enquanto entidade representativa do sector e veiculo de uma enorme responsabilidade, tem sido uma parceira e colaboradora de todas as entidades públicas e privadas no âmbito das infra estruturas e da Segurança Rodoviária, dando um enorme contributo para a elaboração de normas técnicas relativas ao desempenho dos sinais e à obtenção da marcação CE dos sinais verticais para as empresas do sector.

Destacamos com orgulho todo o trabalho que vimos realizando para a implementação das boas práticas na conceção e aplicação dos equipamentos de sinalização e no campo da auditoria interna à empresas, como forma de auto controlar o mercado onde as Associadas se movem.

Somos o que fazemos e é isto que somos e o que fazemos na defesa da qualidade da sinalização nas estradas portuguesas e na defesa dum património nacional que deve ser preservado.

Termino parafraseando um conhecido gestor da rede que tem defendido que: "**Valorizar e manter é mais rentável que construir e inaugurar**". Não podemos estar mais de acordo e esperamos que no final do dia de hoje possam ser dadas garantias de execução de obras de conservação das nossas estradas.

Desejo que estas jornadas, de índole multidisciplinar e que visam obter todos os contributos que realmente interessam, numa relação de WIN-WIN, sejam proveitosas para todos nós.

Como já alguém disse "When you learn, teach. When you get, give."

Nov 2014

Nuno Balula

Presidente da AFESP