

Ana Raposo, Secretária Geral da AFESP, em discurso directo

“É essencial haver um reforço da consciência social e prevenção rodoviária”

“Colocámos a problemática da sinalização na Agenda e sensibilizamos todo o sector, decisores públicos e utentes das vias, para a necessidade de um maior investimento nesta área como factor decisivo para a diminuição da sinistralidade”, afirma Ana Raposo, Secretária Geral da AFESP - Associação Portuguesa de Sinalização e Segurança Rodoviária em entrevista à Revista Pontos de Vista, onde ficamos a conhecer, entre outras coisas, qual o estado do mapa das estradas da rede nacional e o que tem sido realizado para reduzir a sinistralidade rodoviária em Portugal.

A AFESP – Associação Portuguesa de Sinalização e Segurança Rodoviária, foi constituída em 2002, tendo, desde essa altura a perpetuar um nobre serviço. Neste sentido, que balanço efectua destes oito anos de actividade?

Um balanço extraordinariamente positivo. Apesar do pequeno número de empresas do sector, nós agregamos cerca de 90% da força produtiva de empresas fabricantes e instaladoras de Sinalização Vertical, Sinalização Horizontal, Guardas metálicas e outros equipamentos e, ainda, empresas fabricantes de matérias-primas, além de personalidades com enorme experiência, prestígio e obra feita no sector da segurança rodoviária.

A AFESP, tem defendido os interesses económicos dos seus associados enquanto empresas que lideram o mercado da sinalização, tendo uma intervenção cada vez mais activa na elaboração e votação de normas portuguesas que melhor traduzam as especificidades e características técnicas correspondentes às necessidades do mercado competitivo onde as Empresas Associadas se movem;

A AFESP defende o reforço do cumprimento da qualidade, o reforço na regulação da actividade neste sector, promove as melhores práticas em Sinalização e Segurança Rodoviária. Porém, não abdica do seu papel social, cooperando institucionalmente com todas as entidades com vista à rentabilização de esforços comuns para a Segurança Rodoviária e diminuição da sinistralidade. Como

todos sabem, muitos dos objectivos da AFESP coincidem com os do sector da Sinalização e Segurança Rodoviária, no sentido de que todos desejamos aumentar e melhorar o conhecimento sobre o estado da sinalização nas estradas portuguesas, adequando a sua performance às necessidades da circulação rodoviária com segurança.

Na televisão, nos jornais e outros meios de comunicação temos debatido o estado da sinalização em Portugal e defendido o necessário investimento em sinalização para, em conjunto com outras medidas, oferecer uma estrada mais segura.

Temos feitos avaliações sobre o estado de sinalização das vias e realizado medições de Índices de Retro - reflexão das Marcas Rodoviárias ao longo das estradas da rede Rodoviária Nacional, para que as entidades competentes, com essa ferramenta, possa actuar e exigir um adequado cumprimento dos padrões de qualidade aplicáveis, em sintonia com as melhores práticas e recomendações europeias nesta matéria; Temos contribuído decisivamente para ajudar a corrigir e ultrapassar muitos problemas da sinalização e na adopção das melhores práticas na implementação de segurança rodoviária e no fabrico, colocação e manutenção de sinalização.

Temos permanentemente acções de divulgação e formação em Sinalização, Responsabilidade Civil e Criminal dos entes públicos, Marcação CE, sob a coordenação de consultores portugueses e estrangeiros e estamos, neste momento,

em parceria com a Fundec/Instituto Superior Técnico, a organizar uma formação a realizar em Maio, em Sinalização em meio urbano.

Com o objectivo de pugnar pela definição dos instrumentos de habilitação específica indispensáveis ao exercício da actividade das suas empresas, a AFESP, de forma voluntária, implementou um sistema de verificação do cumprimento das especificações específicas anteriormente por si desenhadas e um sistema de qualificação das empresas aplicadoras de sinalização horizontal. No fundo, substituímo-nos à fiscalização que é ineficaz e fazemos auto controlo de actividade às empresas associadas ou, se quiserem, auditorias externas e auditorias aos sistemas de gestão de qualidade, bem como auditorias à sinalização nova fornecida, denunciando todos os casos em que não sejam cumpridas as disposições normativas em vigor ou as melhores práticas aplicáveis.

Lançámos mão na criação de uma revista inédita: Em Outubro de 2009 nasceu a Revista Portuguesa de Sinalização, como concretização de mais um desafio. O objectivo da publicação é divulgar estudos, técnicas e boas práticas em sinalização, sem deixar de abranger outras áreas vizinhas que partilham o mesmo interesse sobre o fenómeno da segurança rodoviária.

Apesar de ter sido edificada em 2002, é em 2009 que a AFESP ganha «outra vida». Que alterações surgiram no quotidiano e na essência da organização desde

o ano passado?

Muita coisa se alterou. Na verdade, a AFESP é exemplo daquilo que é uma janela de oportunidades porque renasceu e revigorou-se precisamente no seio de uma conjuntura e crise económica de que o país ainda não saiu. Antes de mais fizemos uma operação de cosmética: mudámos o Logótipo, os Estatutos, a Designação social, a Sede;

Criámos uma página no Facebook (Sinais Vitais), renovámos e demos novas funcionalidades ao site (www.afesp.pt), onde fazemos passar mensagens sobre boas práticas em sinalização e contributos para combater a sinistralidade, sobretudo em alturas de maior fluxo de tráfego. Internamente, mudámos de colaboradores, criando uma equipa activa, determinada e empreendedora. Fizemos novas parcerias, protocolos de cooperação com as mais diversas entidades ligadas ao sector rodoviário, somos presença em todos os fóruns do sector. Trabalhámos arduamente para integrar a estrutura técnica da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, realizámos estudos inéditos sobre o estado da sinalização horizontal, organizámos pelo segundo ano consecutivo o Seminário em Sinalização e Segurança Rodoviária, onde pudemos contar com Ministro da Administração Interna, Rui Silva, a proceder ao seu encerramento e com a presença do Secretário de Estado da Protecção Civil, Vasco Franco, que presidiu à cerimónia de abertura. Marcámos ainda, pela primeira, vez presença indelével no 16º Congresso

Internacional de Estradas e no Blog do Congresso. Começámos a assinalar o dia Europeu da Segurança Rodoviária sendo presença constante em programas de televisão e rádio, para falar acerca da importância da sinalização enquanto medida de baixo custo para a diminuição da sinistralidade; no fundo; Colocámos a problemática da sinalização na Agenda e sensibilizamos todo o sector, decisores públicos e utentes das vias, para a necessidade de um maior investimento nesta área como factor decisivo para a diminuição da sinistralidade que, entre a multicausalidade de factores, tem na infra estrutura e o meio rodoviário, peso significativo.

Fidelizamos a estima de associados antigos, ganhámos novos e renovámos a confiança dos parceiros e dos utentes e cidadãos que cada vez mais nos procuram pela necessidade de denunciar os perigos de uma sinalização ausente e carente de conservação.

Além de representantes do sector empresarial, assumimos ser agentes de uma imensa responsabilidade social porque também trabalhamos para colocar Portugal entre os países da Europa com o menor número de vítimas na Estrada.

Quais são neste momento as principais dificuldades que a AFESP e seus associados enfrentam? Quais as prioridades de futuro da AFESP?

Estamos a viver uma fase de grandes

constrangimentos orçamentais sob um plano de grande austeridade. Sabemos que há opções a fazer na gestão mais eficiente das estruturas existentes, na supervisão da gestão e exploração da rede rodoviária, mas a sinalização e o cumprimento da lei não pode faltar: por isso temos o papel ingrato de insistir junto das autoridades de que deve haver um rigoroso controlo do cumprimento das leis, normas e regulamentos, de modo a assegurar a realização do Plano Rodoviário Nacional, para garantir a eficiência, equidade, qualidade e a segurança das infra-estruturas, bem como assegurar os direitos dos utentes e contribuintes deste país que, através dos seus impostos, pagam a construção de estradas que deviam oferecer segurança e por isso estar bem sinalizadas.

Num período em que as dificuldades financeiras impõem opções de investimento ainda mais criteriosas e racionais, gostaria de salientar a importância do investimento em sinalização como aquele que se avista menos oneroso e de resultados e retorno imediatos para a segurança rodoviária. A Sinalização corresponde apenas a cerca de 1% do custo da construção de uma via e por isso vale o esforço se quisermos diminuir com cerca de 20 a 30% de sinistralidade que é causada por má ou falta de sinalização. Para 2011 temos quatro grandes objectivos: Garantir que a rede rodoviária do país esteja dotada do investimento necessário à instalação e manutenção da

sinalização e equipamentos de segurança adequados de acordo com a legislação portuguesa e europeia e as boas práticas aplicáveis, regulando o mercado e exigindo as qualificações necessárias às empresas que acedem e mantêm actividade nesta área; vamos alargar os protocolos de cooperação com entidades ligadas à segurança rodoviária e ao ensino superior de engenharia; Vamos reforçar a formação e qualificação em SH e SV; Estamos a trabalhar no Sistema interno de qualificação como empreiteiro de SH e vamos iniciar, junto da Agência Nacional para a Qualificação, o processo de criação de CAP para os aplicadores de sinalização horizontal, para as empresas ganharem maior performance e garantir competitividade nos mercados, interno e externo.

Vamos tentar captar o maior número de associados para fortalecer este sector da indústria e diminuir, senão mesmo anular, o nicho de empresas que actuam fora do cumprimento legal. O que pretendemos é que todas as empresas do sector se juntem à AFESP para, em conjunto, tornarmos o mercado competitivo, cá e lá fora.

Que análise é que a AFESP realiza sobre o actual estado da sinalização nas estradas nacionais? O problema passa pela falta da mesma ou pela escassez na manutenção da sinalização nas estradas?

A qualidade, conformidade e estado de conservação da sinalização rodoviária

são pérfidos. Do estudo feito pela AFESP resultou que 28% das marcas rodoviárias apresentavam valores abaixo do mínimo e quase cerca de 50% das marcas já não cumpriam a função de guiarem os condutores durante o período nocturno. O mapa negro das estradas da rede nacional aponta para marcas rodoviárias com valores de retro reflexão abaixo do mínimo exigido, tornando a sinalização imperceptível para os condutores, especialmente de noite ou em condições climáticas adversas. A sinalização horizontal nem sempre existe, quando existe é de má qualidade e, muitas vezes, tendo sido de boa qualidade inicialmente, não desempenha as suas funções de forma adequada porque entretanto se desgastou e não foi alvo de manutenção. Há um número enorme de estradas, avenidas e ruas cuja sinalização é divergente, contraditória e errónea o que também leva muitas vezes a demover os utentes da sua observação por já não valer a pena atribuir-lhe qualquer importância. Após este inverno, bem como o anterior, ambos bastante rigorosos, as estradas foram muito castigadas aumentando o seu mau estado, permitindo antever que o estado de conservação de algumas marcas se tenha deteriorado mais do que já estavam. Por outro lado, existem centenas de sinais verticais de má qualidade porque a tela ultrapassou o seu período de vida, isto é, já não possui características retro-reflectoras, estão sujeitos e escondidos pelo meio envolvente que

**UM PALMO DE ESTRADA
PODE MUDAR O RUMO
DA VIDA**

SINALIZE MELHOR.

AFESP
Alvalade Office Center
Praça de Alvalade N.º6, 1.º Andar,
Sala 13, 1700-036 - Lisboa
Tel.: 21 794 66 31
Fax: 21 794 66 32

AFESP
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA
DE SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

dificultam a utilização da estrada não cumprindo os seus objectivos, nomeadamente orientar o condutor. A sinalização temporária é altamente deficiente e causa de muitos acidentes: Para manter o fluxo do tráfego com a menor interferência possível a sinalização temporária deveria informar os condutores da existência do obstáculo e levá-los a alterar o seu comportamento, adaptando-o às circunstâncias, guiando os condutores ao longo da zona afectada e informando-os do fim da anomalia. Se os sinais são de má qualidade não servem para avisar devidamente o condutor dos obstáculos que o aguardam e ainda provocam acidentes.

A sinalização de código é muitas vezes imperceptível, de má qualidade (porque as telas retro-reflectoras são de má qualidade ou porque já ultrapassaram o seu período de vida útil), mal implantada na estrada e mesmo contraditória. O já referido Regulamento do código da estrada quando entrou em vigor altera a sinalização de código da estrada e impôs a data-limite de 1 de Janeiro de 2002 para substituir toda a sinalização de código não conforme com o novo regulamento. Até à data, tal imposição legal continua por cumprir em muitos quilómetros da nossa rede rodoviária.

Mas não se trata apenas de colocar ou repor a sinalização: A sinalização é a parte final da construção da estrada e durante ela surgem imprevistos e modificações que requerem tempo e pressupostos diferentes. Desde que se realiza um projecto até que se executa a obra passa muito tempo e nesse período, além de algumas normas se alterarem, podem aparecer novos materiais no mercado, designadamente retro reflectores e novas recomendações que deveriam ser tidas em conta sem acréscimo significativo de custos.

Outra questão que importa ao sector e à segurança rodoviária é a obrigatoriedade de ter a sinalização actualizada e etiquetada como medida de controlo para evitar que seja ultrapassada a vida útil de um sinal. Um sinal ou uma marca está exposto à degradação natural, à radiação solar, às intempéries, às grandes diferenças de temperatura que se repercutem nas propriedades e afecta a funcionalidade e eficácia da sinalização que entretanto perdeu as suas características essenciais. É por isso que defendemos e criamos uma etiqueta que obriga a identificar, na parte traseira, o nome do fabricante, o prazo de validade do sinal. Estamos a desenvolver um processo segundo o qual as empresas associadas da AFESP incluam no seu logótipo a marca do produto que assegura o cumprimento destes pressupostos.

Temos outro problema por resolver: a fiscalização. Uma percentagem do mercado português está nas mãos de operadores que não cumprem com os requisitos técnicos e boas práticas aplicáveis, escapando ao controlo da fiscalização que, por sua vez, é escassa e ineficaz. Isto é, faltam os meios capazes de garantir que a sinalização seja bem projectada, que inclua produtos de boa qualidade instalados por operadores

credenciados e que seja auditada ao longo da sua vida útil mediante inspecções periódicas.

Outro problema com que a sinalização se debate é que fica de fora da jurisdição da entidade reguladora que hoje é o InLR, toda a rede local que está a cargo das autarquias onde é maior a deficiência em sinalização e no cumprimento de instruções técnicas, manuais e outros documentos técnicos.

Que medidas deveriam ser colocadas em prática no sentido de melhorar o número de sinalização nas estradas nacionais e continuamente a sua manutenção? Portugal ainda se encontra muito atrasado relativamente aos seus congéneres europeus?

A esmagadora evolução na rede de auto-estradas contribuiu obviamente para a redução da sinistralidade e, em particular, para a redução da mortalidade porquanto existem menos acidentes nas auto-estradas e as respectivas vítimas são de menor gravidade devido às melhores condições de segurança da infraestrutura.

Mas ao mesmo tempo que temos auto-estradas, não temos uma rede secundária adequada e investimos muito pouco na conservação das que temos. Por muita sinalização e repressão 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 optimista, os resultados só se poderão obter após uma geração. Por isso, invista-se já nas acções que podem ter retorno rápido, com o que é o caso da sinalização que tem efeitos imediatos sobre a sinistralidade e tem baixo valor. Coloque-se marcação rodoviária em todas as estradas onde ela não existe, repinte-se a que já não se vê ou para lá caminha, assegure-se um padrão elevado de retro reflexão, consoante as boas práticas em sinalização. Melhore-se a sinalização das passadeiras e de todos os dispositivos de contenção de velocidade e amortecimento, sobretudo em zonas urbanas, junto a escolas, hospitais e junto a população de levado risco, como os seniores, para adequar o ordenamento do tráfego, prevenir atropelamentos e diminuir a gravidade quando ocorrerem.

Do ponto de vista da sinalização sente que ainda existem demasiadas lacunas na legislação portuguesa? Mas não se está a cumprir a legislação aplicável ou falta legislação específica?

Existe uma enorme carência de normas e 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. Falta aprovar legislação, normas e regulamentos que definam as características técnicas dos produtos e serviços desta área. Agora, com a AFESP na Presidência da Comissão Técnica 155, no âmbito, do Organismo de Normalização Sectorial, vamos fazer tudo o que está

ao nosso alcance para produzir normas e instruções técnicas que definam a qualidade ou as características técnicas dos produtos e serviços desta área.

Num passado recente, a AFESP criou um prémio anual denominado por «Sinais Vitais», que tinha como desiderato uma entre as diversas autarquias que se distinguem na produção de mais e melhor sinalização. Que balanço faz desta iniciativa? Os resultados têm superado as expectativas?

A primeira edição do Prémio "Sinais Vitais – Boas Práticas em Sinalização e Segurança Rodoviária", criado pela AFESP teve como objectivo seleccionar e premiar o melhor município, bem como o melhor projecto, no que diz respeito ao contributo das autarquias para a melhoria das redes rodoviárias em prol da segurança dos cidadãos.

O prémio Melhor Município, atribuído à Câmara Municipal de Mafra, pretendeu distinguir a Autarquia que, no decurso de 2009, demonstrou manter os melhores níveis de sinalização e segurança rodoviárias, cumprindo as normas, especificações técnicas e boas práticas aplicáveis.

O Melhor Projecto, recebido pela Câmara Municipal de Santarém, destinou-se a premiar o projecto na área de sinalização e segurança rodoviárias que se distinguiu pela dimensão, impacto ou aspectos inovadores do projecto, contribuindo para o aumento da segurança de condutores ou peões, redução da sinistralidade e suas consequências. Durante a cerimónia, a AFESP atribuiu ainda uma menção honrosa ao projecto apresentado pela Câmara Municipal do Porto e congratulou todas as participantes com a entrega de um Certificado de Participação.

Tivemos uma boa adesão de candidaturas e esperamos numa próxima edição receber ainda mais. Sabemos que, independentemente do estado da sinalização das estradas municipais não ser o melhor, existem bons projectos que gostaríamos de ver na corrida ao prémio, até para servir de exemplo e estímulo a todos os outros municípios e, sobretudo, para alertar a importância da intervenção dos Municípios na segurança rodoviária.

A 1ª Edição do Prémio contou com o apoio da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, do Instituto de Medicina Legal, do Centro Rodoviário Português e da Associação Nacional dos Municípios Portugueses, apoios que prometem repetir-se embora pretendamos alargar esses apoios para novos parceiros interessados em colaborar na 2ª edição para breve a anunciar.

Além dos problemas estruturais (sinalização, piso, entre outros) das estradas portuguesas, provavelmente o principal óbice assenta no descuido dos automobilistas portugueses. Acredita que existe pouca sensibilidade dos portugueses ao volante? Que medidas deveriam ser colocadas em prática?

O comportamento dos condutores é muitas vezes sobrevalorizado - a atitude é muitas vezes potenciada pelo ina-

dequado ambiente rodoviário que dá ao condutor estímulos que depois se tentam anular com excesso de sinalização de sentido contrário. A alteração dos comportamentos dos condutores e da censura social é necessária e consegue-se por duas vias: educação - com resultados a longo prazo - e repressão, sancionando-se as infracções ao código da estrada. Mas não basta. É essencial haver um reforço da consciência social e prevenção rodoviária, designadamente em contexto escolar, junto dos mais jovens e também na formação dos condutores nas escolas de condução, introduzindo um capítulo sobre características mínimas exigíveis da sinalização e do ambiente rodoviário leccionado, quem e onde devem os condutores exigir responsabilidades sobre o mau estado das vias.

Que mensagem gostaria de deixar a todos os automobilistas portugueses?

Normalmente reservamos para o dia Europeu da Segurança Rodoviária um momento de reflexão e de oportunidade para dar visibilidade à questão da sinalização como parte de um todo que é a infra estrutura rodoviária, chamando a atenção dos utentes da estrada para a necessidade de exigirem do ente público, Estado, concessionárias e autarquias, um adequado investimento em sinalização e sua manutenção.

O Utente tem que se manifestar insatisfeito. Segundo o Inquérito da Avaliação da Satisfação dos utentes das Auto-Estradas realizado pelo InLR no final do ano de 2008, cerca de 20,4% dos condutores considera que um dos principais factores de segurança é a falta de sinalização de segurança.

Não tendo recebido em momento algum da sua formação de condutor informação sobre as condições de visibilidade nocturna exigíveis da sinalização, o comum cidadão não tem um referencial adequado para o grau de exigência que devia ter.

Por isso é necessário que os cidadãos e contribuintes possam lançar mão de um direito que lhes assiste ancorado na faculdade de exigir uma indemnização por prejuízos causados por má sinalização, da responsabilidade de todas as pessoas colectivas públicas, seja Estado, ou demais pessoas colectivas de direito público e pessoas colectivas de direito privado que exerçam poderes de autoridade, ou mesmo pessoas singulares titulares de órgãos, agentes ou funcionários de pessoas colectivas de direito público ou trabalhadores de pessoas colectivas de direito privado que exerçam poderes de autoridade. A responsabilidade destas entidades pela falta de sinalização e manutenção do estado das vias está prevista no Novo Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e demais Entidades Públicas. Todos os utentes devem estar bem informados de que dispõem de uma ferramenta legal para exigir o ressarcimento pelos danos e prejuízos que se venham a provar estejam na causa de um incumprimento em manter as vias sinalizadas.