

Há 40 pontos negros nas estradas. “Mas há muitos mais do que aqueles identificados”

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA Existem lanços de estrada considerados perigosos pois são áreas de 200 metros onde ocorrem acidentes com pelo menos cinco vítimas. A ANSR tem identificados 40 no relatório de 2023, o mais recente. Cidadãos Auto-Mobilizados lembram que existem muitos mais, com especial incidência nas cidades e vilas. Infraestruturas de Portugal investe 10 milhões este ano.

TEXTO **CARLOS FERRO**

Portugal tem identificados 40 pontos negros nas estradas nacionais, um dado avançado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) e referente a 2023, mas que pecará por escasso. “Há muitos mais do que aqueles que são identificados pela metodologia da ANSR”, garante ao DN Manuel João Ramos, presidente da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.

Um ponto negro é, seguindo a definição da ANSR, um “lanço de estrada com extensão máxima de 200 metros no qual se registaram, no ano em análise, pelo menos cinco acidentes com vítimas”. E, segundo as informações oficiais os dados mais recentes dizem respeito a 2023, ano em que foram divulgadas 40 localizações deste tipo de zonas, oito delas repetidas – o que é uma subida em relação aos 26 enunciados como tendo sido referenciados em 2022 e aos 21 em 2021. Questionada pelo DN a ANSR adiantou que está “em execução a tarefa de cálculo de pontos negros de 2024”.

De acordo com os documentos da ANSR, em <https://observatorioansr.pt/sinistralidade/> as zonas mais referenciadas são autoestradas e itinerário principais (IC20, em Almada, como um dos casos) e complementares (como o IC 19, e o IC 17 por exemplo)

“Do que vale identificar 40 pontos negros quando sabemos que há muitos mais? Vamos ficar à espera que haja mais não sei quantas mortes para identificar novos pontos? Isto é a demissão por parte do Estado da sua responsabilidade de preservação da vida e da segurança dos utentes”, adianta Manuel João Ramos.

nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. A Estrada Nacional 1 (numa zona do concelho de Santa Maria da Feira) e a Estrada Nacional 125 (Faro), são alguns dos casos referenciados. Refira-se que os 40 pontos negros identificados estiveram associados a 242 acidentes de viação, dos quais resultaram três vítimas mortais, 10 feridos graves e 360 feridos leves, segundo adiantou ao DN fonte da Infraestruturas de Portugal.

“É preciso sacrificar vidas para resolver um problema”

Os dados oficiais sobre lanços de estrada onde em 200 metros ocorreram, no mínimo, cinco acidentes com vítimas num ano, são contestados pela Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M). “Tem de se identificar um ponto negro antes de ele seja um ponto negro”, começa por dizer ao DN Manuel João Ramos. Contestando a metodologia da ANSR para esses dados, o presidente da associação defende que uma “estrada não pode estar aberta ao público antes de ser certificada, antes de ser feita uma auditoria de segurança rodoviária” e frisa que a situação atual é “um ponto de partida totalmente imoral. É necessário que haja mortes na estrada e feridos graves para se resolver qualquer coisa. Ou seja, é preciso sacrificar vidas para resolver um problema”.

O responsável da ACA-M sublinha que a maioria dos pontos – e alvo de recomendações para melhorar a segurança, sendo que estes relatórios de intervenção divulgados pela ANSR mais recentes dizem respeito ao ano de 2022 – são “IC’s e IP’s, isto é vias que fazem parte da rede transeuropeia de estradas”, mas lembra que onde há mais áreas problemáticas, mas não destacadas, é “nas estradas municipais, nacionais e arruamentos. É nas



cidades, ruas e vilas que as estradas são piores. As câmaras não têm financiamento para melhorar as vias”. “Por isso digo que há muitos mais pontos negros do que aqueles que são identificados. Portanto, estamos a falar de figuras de retórica. Do que vale identificar 40 pontos negros quando sabemos que há muitos mais? Vamos ficar à espera que haja mais não sei quantas mortes para identificar novos pontos? Isto é a demissão por parte do Estado da sua responsabilidade de preservação da vida e da segurança dos utentes”, adianta Manuel João Ramos.

Segundo o presidente da ACA-M já houve diversos planos e estratégias rodoviárias, mas que acabam por não ter conclusão. “Era o Plano de Intervenção Ro-

doviária (2000 e 2002), depois foi o Plano Nacional de Segurança Rodoviária de 204, a seguir a Estratégia de 2008 e por aí fora. Mas todas morreram na praia”. Perante este cenário, defende que se devia “dotar os municípios de meios humanos, técnicos e financeiros, e a Estradas de Portugal, para conduzir auditorias de segurança rodoviária, para fazer o básico. Ou seja, o Estado e os concessionários colocam à disposição dos utentes, dos cidadãos, estradas que não certifica”. E conclui: “Se nós nos concentramos nos 40 pontos negros da ANSR, estamos a ver a árvore e a esquecer a floresta.”

Infraestruturas de Portugal investe 224 milhões de euros
Se os dados oficiais mais recen-

26

Análise Em 2022 a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária tinha referenciado 26 zonas consideradas como pontos negros. Em 2023 subiram para 40.

73%

Intervenção Segundo os dados oficiais referentes a 2022, das 346 recomendações de trabalhos efetuadas, 73% foram direcionadas à Infraestruturas de Portugal.