

O que nos define como sociedade evoluída é o modo como tratamos os mais vulneráveis: as crianças, as pessoas mais velhas e as que têm mobilidade reduzida. O espaço público é o espelho das nossas escolhas: se os mais vulneráveis entre nós podem mover-se com liberdade, independência e segurança, todos teremos os mesmos direitos. Mas as nossas cidades têm sido desenhadas para dar prioridade ao automóvel, com vias que convidam ao excesso de velocidade, que não é fiscalizado, criando graves situações de insegurança para todos. Portugal tem dos piores indicadores de segurança rodoviária dentro das localidades da União Europeia [1]. Temos que mudar esta situação.

Em 2019, morreram em Portugal, por atropelamento, 134 pessoas a pé e 26 em bicicleta, a maioria dentro de localidades [2]. Um peão atropelado a 50 km/h só tem cerca de 20% de probabilidade de sobreviver, enquanto a 30 km/h tem cerca de 90% de probabilidade de sobreviver [3].

Em 2017, os Ministros de Transportes da União Europeia assinaram a Declaração de Valeta, que inclui o objetivo de reduzir a zero o número de mortes nas estradas europeias. Como consequência a Comissão Europeia e o próprio Estado Português adotaram a "Visão Zero": todas as mortes na estrada são eticamente inaceitáveis. A promoção da segurança rodoviária só é eficaz quando assenta num pressuposto básico da "Visão Zero": errar é humano. Temos, por isso, de garantir que os erros que inevitavelmente serão cometidos, não sejam erros mortais. O primeiro passo é reduzir a velocidade.

Em 2020, Portugal assinou a Declaração de Estocolmo. Nela se estabeleceu claramente que os Estados signatários deverão priorizar a gestão da velocidade como uma intervenção chave de segurança rodoviária, em particular para "fortalecer a aplicação da lei, para prevenir o excesso de velocidade e determinar uma velocidade máxima de 30 km/h conforme apropriado nas áreas onde utilizadores vulneráveis e veículos se misturam ...". A Declaração de Estocolmo ressalta ainda que os esforços para reduzir a velocidade têm um impacto benéfico na qualidade do ar e nas alterações climáticas - não haverá mobilidade sustentável sem segurança, nem segurança sem mobilidade sustentável.

Em maio de 2021, a Organização Mundial da Saúde (OMS) patrocinou a 6ª Semana Global de Segurança no Trânsito da ONU, a destacar os benefícios de ruas de baixa velocidade em áreas urbanas e apelando aos países a limitar as velocidades a 30 km/h nas ruas partilhadas entre peões, utilizadores/as de bicicleta e o tráfego motorizado. A OMS, baseada em inúmeros estudos epidemiológicos, é muito clara: o risco de morte e ferimentos reduz consideravelmente quando as velocidades praticadas são abaixo dos 30 km/h.

O Parlamento Europeu, em outubro de 2021, aprovou - com 90% de votos a favor - a recomendação da adoção de uma velocidade máxima de 30 km/h "em zonas residenciais e com um elevado número de peões e utilizadores de bicicleta", argumentando que o excesso de velocidade é um fator determinante em cerca de 30% dos sinistros rodoviários mortais.

Também queremos zero mortes nas ruas e estradas de Portugal. Vimos, assim, apelar à Assembleia da República e ao Governo que Portugal cumpra a Declaração de Estocolmo, as recomendações da OMS e do Parlamento Europeu e altere o limite máximo de velocidade de 50 km/h para 30 km/h em áreas urbanas, onde o tráfego motorizado interage com peões e utilizadores/as de bicicleta (definido no Código da Estrada como “dentro das localidades” com a excepção de “vias reservadas a automóveis e motociclos”).

[1] Organização Mundial de Saúde

[2] Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

[3] European Conference of Ministers of Transport