

MANIFESTO MOTOCICLISTA

EM LUTA PELA VERDADE E NA DEFESA DOS DIREITOS E LIBERDADES DOS MOTOCICLISTAS



Perfeitamente conscientes da importância do momento que vivemos, fulcral no respeito pelos direitos dos motociclistas e pela memória das vítimas da estrada, o GAM - Grupo de Acção Motociclista chama a atenção para as atrocidades, mentiras verdadeiramente ignóbeis, que vêm sendo proferidas pelo Ministro da Administração Interna, Eduardo Cabrita, sobre a realidade da sinistralidade nas motos. Declarações que tentam ludibriar a opinião pública no sentido de impor regras descabidas, contrariando mesmo a legislação europeia. Por isso, os motociclistas marcam uma posição clara e inequívoca contra as medidas com que o Governo quer prejudicar fortemente o sector, nomeadamente, a implementação das IPO às motos e a revisão da lei número 78/2009, respeitante à condução das 125 cc.

Contrariando as declarações do Ministro e de alguns representantes de negócios ligados ao sector rodoviário, declarações essas suportadas pela manipulação de dados, o GAM apresenta a sua posição fundamentada na análise da totalidade dos dados da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), disponíveis à data do anúncio de que “as motos matam cada vez mais”.

Os dados do Gráfico 1 são relativos ao número total de mortes em ciclomotores e motociclos registados de janeiro de 1995 a novembro de 2017 (dados disponíveis a 10/1/2018).

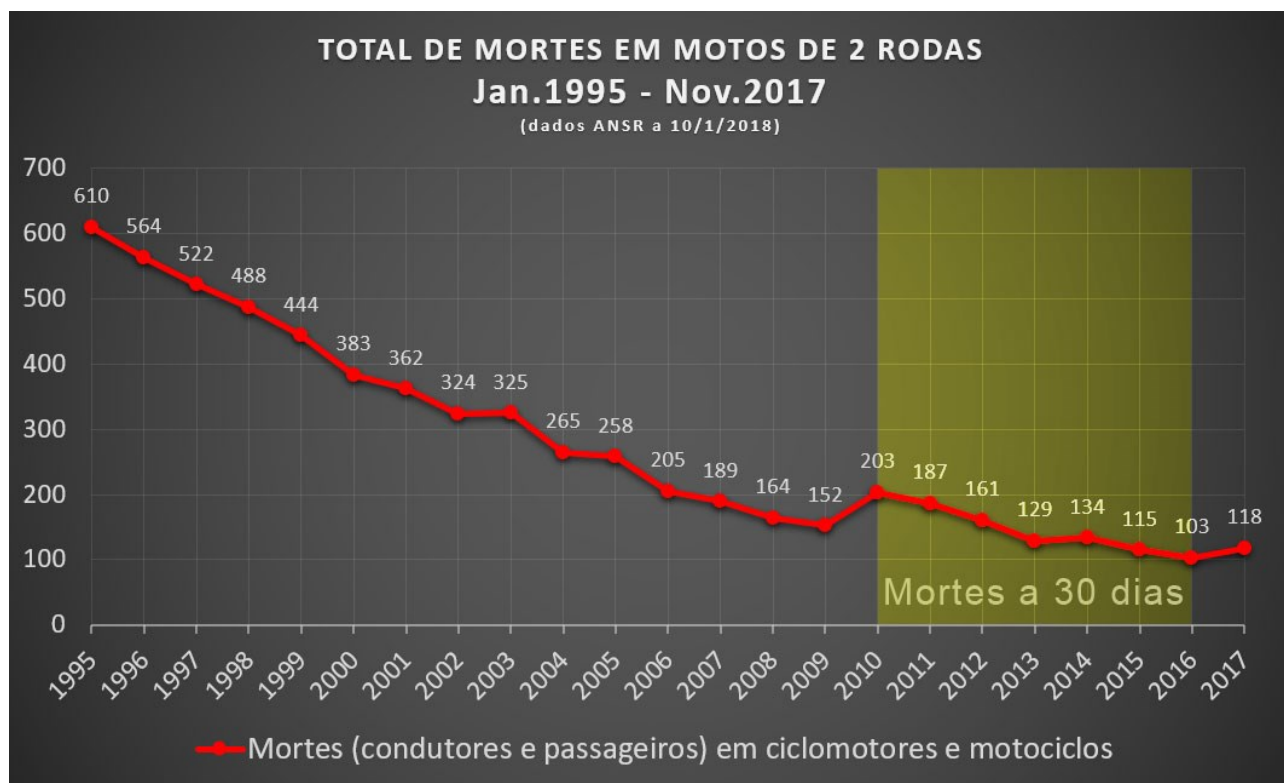


GRÁFICO 1 (mais em <http://bit.ly/2FUtV6h>)

A ideia errada de que “as motos matam cada vez mais” é sistematicamente alimentada por representantes de negócios ligados ao sector rodoviário, com o manifesto intuito de criar alarmismo social e justificar medidas que apenas se centram no incremento de receitas.

Anexamos também dados da Associação do Comércio Automóvel de Portugal (ACAP) sobre a evolução do mercado, onde se constata um aumento significativo do parque circulante do motociclos. Analisando os dados do parque de motociclos circulante, verificamos (gráfico 2) que o número de motociclos em circulação usado nos cálculos da ANSR é sempre inferior ao número de motociclos com seguro e que, em 2016, o número de motociclos com seguro chegou a ser 40% superior ao número de motociclos em circulação usado nos cálculos da ANSR! Mais se verifica que os relatórios da ANSR não contabilizam o aumento anual de motociclos em circulação resultante da venda de motos novas (dados ACAP).

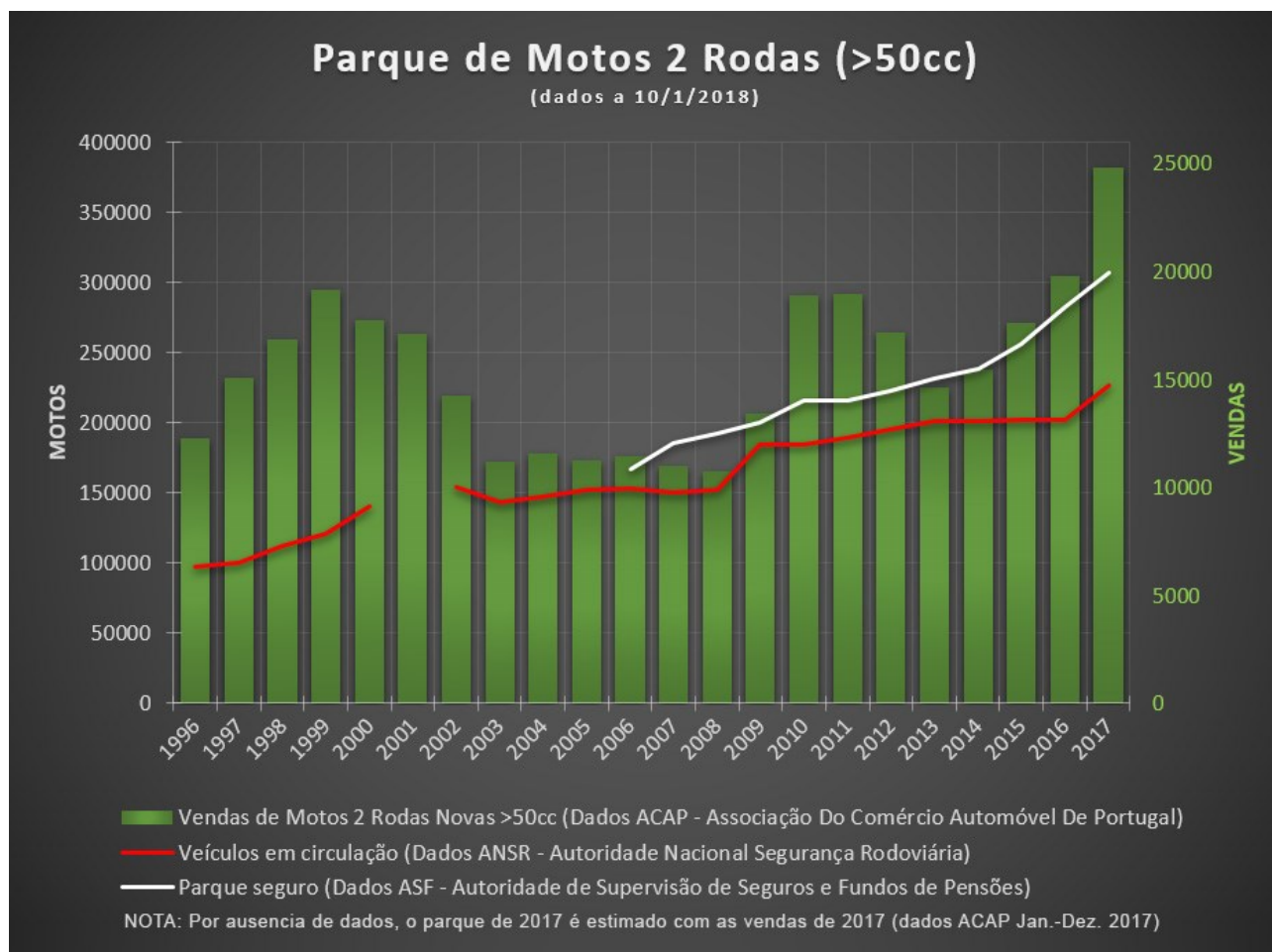


GRÁFICO 2 (mais em <http://bit.ly/2F0jmPQ>)

A evolução do número de vítimas por motociclos em circulação estará desta forma inflacionada sempre que se considerar um número motociclos em circulação inferior ao real. O que até 'dá jeito' para criar um clima de alarmismo social e justificar medidas que, de outra forma, jamais seriam aceites.

O cruzamento de dados permite-nos ainda, através do gráfico 3, observar uma evolução inequivocamente inversa do número de mortes e feridos graves em motociclos e ciclomotores, com o número de motos a circular. Ou seja, contrariando aquilo que até seria de esperar e minimamente aceitável, o número de mortes e feridos graves têm vindo a baixar sistematicamente numa altura em que há um aumento exponencial de motos a circular provocado pelo recorde de vendas de motos novas.

O aumento pontual de vítimas em 2017, comparativamente com 2016, carece ainda de uma análise causal profunda, mas é um facto incontestável que o aumento exponencial do número de motos em circulação e o fator clima, que proporcionou um ano praticamente sem chuva, relativamente a 2016, levou a um aumento substancial de quilómetros percorridos por moto, fator diretamente relacionado com a sinistralidade rodoviária e crucial para a sua correta análise.

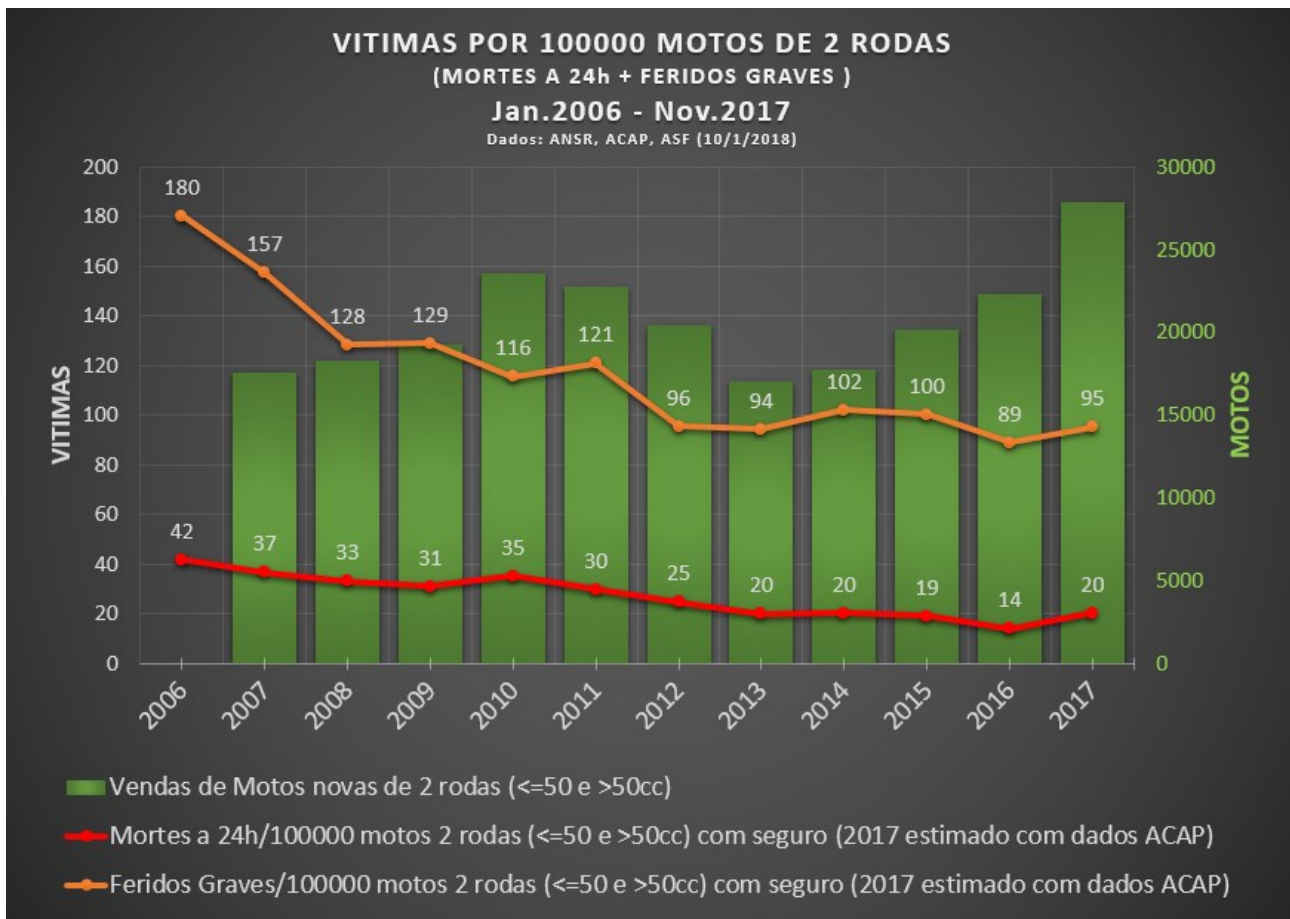


GRÁFICO 3

CONCLUSÕES:

- 1 - O Governo não pode analisar a evolução do número de sinistros sem considerar a evolução do universo em que estes ocorrem.
- 2 - As metas impostas para o número de vítimas na estrada devem acompanhar a evolução do universo onde estes ocorrem.
- 3 - O governo não deve ignorar os fatores causais dos sinistros, sob pena de continuarmos a ter um crescente número de taxas e regras que apenas aumentam o custo da mobilidade e a "caça à multa".
- 4 - A sinistralidade rodoviária não deve justificar medidas que não se relacionem com a sua prevenção.
- 5 - Medidas preventivas devem centrar-se ao nível dos principais ingredientes causais.
- 6 - Há que ser realista e perceber que existe relação direta entre o número de sinistros e o número de veículos em circulação e, mais importante ainda, o número de quilómetros percorridos.
- 7 - Não é a tirar proveito dos problemas que estes se resolvem, mas a identificar as reais causas e a encontrar as soluções que as previnam.

Assim, é de importância vital a contínua abordagem ao fenómeno do trânsito e da sinistralidade de modo a que o número de vítimas da estrada continue a baixar, contudo, essa abordagem deve ser inequívoca. As vítimas da estrada não podem ser usadas para justificar a implementação de medidas que nada têm a ver com as causas dos seus acidentes.

---- QUESTÕES FREQUENTES ----

Porque estamos a protestar?

Protestamos porque há manipulação sistemática dos indicadores de sinistralidade em prol de lobbies económicos e foram anunciadas medidas pelo Ministro da Administração Interna, Eduardo Cabrita, que apenas se centram em interesses económicos e na caça à multa. O ministro nem sequer respondeu a um pedido conjunto de reunião da ACAP e da FMP-Federação Motociclismo de Portugal, representantes do sector comercial e dos motociclistas, que sentiram necessidade de elucidar o ministro sobre a realidade do panorama da sinistralidade com as motos.

Resumido contestamos:

- A manipulação dos Indicadores de sinistralidade e do respectivo número de vítimas, em prol de lobbies económicos;
- As inspeções às motos que não alterarão os índices de sinistralidade;
- A anunciada revisão da Lei nº 78/2009 – lei que permite os possuidores de Licença de Condução Categoria B (ligeiros) com mais de 25 anos de idade, poderem conduzir motociclos de Licença de Condução Categoria A1, 125cc e potência máxima de 11kw.

Se os carros vão à inspeção porquê que as motos não podem ir?

A implementação das inspeções às motos é justificada como "uma medida importante para a redução da sinistralidade dos motociclos". Este é um falso argumento que apenas serve o pretexto de nos taxar justificando a obrigatoriedade das inspeções às motos que em nada se relacionam com a redução da sinistralidade. Existem 2 estudos que referem a percentagem de acidentes de moto causados por falha mecânica:

- MAIDS report (EU): 0,3% (principal factor: problemas com os pneus).
- Hurt Report (USA): 2.8% (causa principal: furo de pneu e consequente perda de controlo do motociclo).

Perante o resultado dos estudos citados o Parlamento Europeu concluiu que não fazia sentido estar a criar uma Directiva Comunitária para normalizar as inspeções às motos e adiou para 2022 uma nova abordagem ao assunto. De notar que ambos os estudos dão a falha dos pneus como principal causa dos acidentes por falha mecânica. A falha dos pneus está, em grande parte relacionada com as condições da via e a qualidade do piso. Não aceitamos que nos obriguem a pagar uma inspeção à moto quando em 99,7% dos acidentes a culpa não é da moto; é uma medida no mínimo injustificável considerando o que representa em termos de custos/benefícios. Se a preocupação é a sinistralidade, então as medidas preventivas devem centrar-se ao nível dos principais ingredientes causais e não no incremento de receitas. Os principais ingredientes causais estão identificados e só não são tomadas medidas apropriadas à sua prevenção porque, ao fazerem-no estariam a fragilizar o modelo de negócio actual. A prioridade deste negócio sempre foi e será lucrar com a sinistralidade. Não aceitamos que usem as vítimas da estrada para nos taxar.

Então e as motos que andam por aí “ilegais”?

Essas não vão de certeza à inspeção. Além do mais, as motos com pneus carecas, sem espelhos, sem piscas, com matriculas ilegais ou a exceder os limites de ruído, já são alvo de fiscalização redobrada por parte das autoridades policiais. O trabalho de fiscalização é já um dever da policia, trabalho esse já pago por todos nós. Querem transformar um dever da policia num negócio de privados. A autoridade que fiscaliza o transito não deve ser paga só para andar à caça da multa.

Qual é a solução para as inspeções às motos?

São os interessados na implementação da obrigatoriedade das inspeções às motos que têm a obrigação e o dever moral de apresentar as mais-valias efetivas em termos de prevenção e redução da sinistralidade dos motociclos. Não são os motociclistas que querem as inspeções às motos. O que os motociclistas querem é que, a existirem inspeções, estas lhes garantam uma mais-valia e que, a provar-se o contrário, os centros de inspeção sejam responsabilizados. O que não se prevê face ao panorama das “inspeções periódicas obrigatórias” em vigor. É inaceitável obrigarem-nos a pagar um serviço que não nos dá quaisquer garantias.

Porque não deve ser revista a lei 78/2009 - das 125cc?

Porque ao contrário da mensagem que passou nos media, e das palavras do Ministro da Administração Interna, não houve um aumento de sinistralidade provocado pelo significativo aumento do número destes veículos a circular desde que a lei foi aprovada em 2009. Na prática foi dada a oportunidade dos cidadãos poderem optar por um veículo muito económico e de uso sobretudo citadino, o que está a contribuir de forma muito significativa para gestão de espaços e o descongestionamento das grandes cidades. Refira-se que esta lei deriva de uma Directiva Comunitária adoptada em praticamente toda a Europa e com resultados muito positivos em termos de mobilidade, economia, redução de poluição, gestão de espaços urbanos e tudo isto com resultados nada alarmantes em termos de sinistralidade.

De que manipulação da sinistralidade estamos a falar?

Estamos a falar da manipulação dos Indicadores de sinistralidade e n.º de mortos em prol de lobbies económicos. O argumento da segurança é, nos dias de hoje, uma ideia sistematicamente usada por negócios ligados ao sector rodoviário, de modo a criar alarme social, manipular a opinião pública e leva-la a aceitar todo o tipo de taxas, limitações e perdas de liberdade. Mais informações em: <http://bit.ly/2COEvWX> <http://bit.ly/2FUtV6h> e www.facebook.com/gamportugal