

Analise dos gráficos “Sinistralidade com motociclos” apresentados no “Relatório Anual de Segurança Rodoviária 2019” da ANSR

A análise de dados é uma etapa importante em qualquer processo decisório, a obtenção de mais e melhores dados é por isso uma prioridade a qualquer sistema de gestão, contudo, para que tais informações representem um contributo efetivo para o reforço das metas traçadas, é essencial garantir uma análise de dados certa capaz de dar respostas assertivas. Isso significa elaborar pesquisas com o foco voltado para a solução do problema e não apenas para o problema em si. Para facilitar a interpretação dos dados, é importante que esses dados estejam padronizados de acordo com determinados critérios, para que sejam relevantes e possam garantir tomadas de decisão assertivas na prevenção da sinistralidade rodoviária.

Para melhor compreendermos os gráficos que estão na origem das conclusões apresentadas no “Relatório Anual de Segurança Rodoviária 2019” da ANSR a respeito da sinistralidade com motociclos, analisemos os gráficos da figura 84 e 85 que estão na base do cálculo dos gráficos seguintes (figuras 86, 87 e 88).

Analise da Figura 84 da pag.81

"Evolução do número de motociclos envolvidos em acidentes com vítimas"

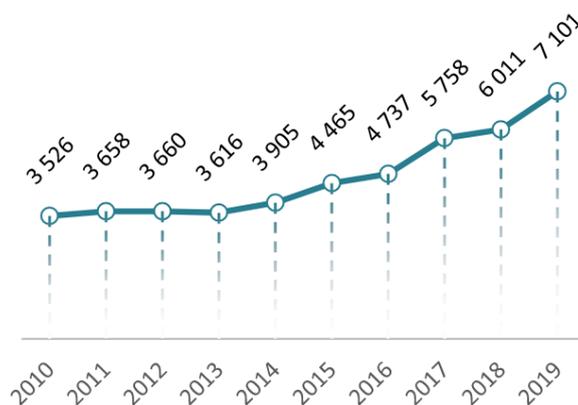


Figura 84: Evolução do número de motociclos envolvidos em acidentes com vítimas

Uma vez que nem todos os acidentes provocam vítimas, o número de motociclos envolvidos em acidentes não é o número de motociclos envolvidos em acidentes com vítimas, excepto quando são contabilizados apenas os acidentes com vítimas e o significado das designações “intervenientes” ou “envolvidos” usadas nos relatórios da ANSR digam respeito apenas aos acidentes com pelo menos uma vítima.

A definição de “vitima” segundo a ANSR é qualquer ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais. As vítimas de acidentes envolvendo motociclos podem ser peões, e/ou condutores, e/ou passageiros de qualquer categoria de veículos interveniente. Assim, para um determinado período obtemos

resultado estatístico diferentes que variam consoante o número de motociclos envolvidos em acidentes com determinada categoria de vítimas (peões, e/ou condutores, e/ou passageiros).

No período de 2012 a 2019 do gráfico da figura 84, são apresentados valores que dizem respeito ao número de motociclos envolvidos em acidentes e o ano de 2011 aparece o número 3658 que diz respeito apenas ao número total de vítimas condutores de motociclos excluindo todos os restantes motociclos envolvidos em acidentes (pag.42 do relatório anual vítimas a 30 dias de 2011). Importa por isso saber qual o critério usado no gráfico da figura 84 para o apuramento do número de “motociclos envolvidos em acidentes com vítimas”.

De referir ainda que não foi possível apurar a origem do valor 3526 indicado no ano 2010, nem no “Relatório Anual vítimas a 24h de 2010”, nem no “Relatório Anual vítimas a 30 dias de 2010”, sendo que este último refere:

3719 motociclos intervenientes em acidentes (pag.13)

3469 condutores vítimas em motociclos (pag.43)

395 passageiros vítimas em motociclos (pag.34)

Tivemos então 3864 vítimas em motociclos (condutores e passageiros) e 3719 motociclos intervenientes em acidentes.

Análise da Figura 85 da Pag.81

"Evolução do número de vítimas mortais em condutores ou passageiros de motociclos"

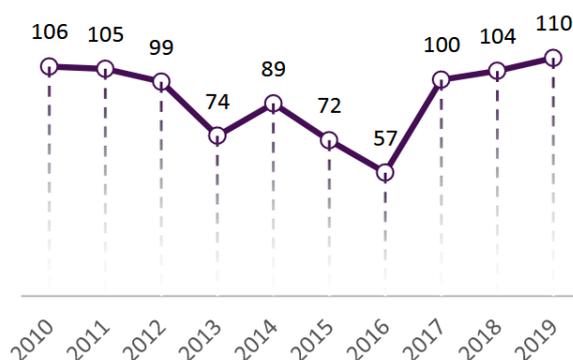


Figura 85: Evolução do número de vítimas mortais em condutores ou passageiros de motociclos

A figura 85 pretende mostrar-nos a “Evolução do número de vítimas mortais em condutores ou passageiros de motociclos”. Com base neste gráfico é destacado um aumento de mortes de 4% entre 2010 e 2019, mas uma análise à origem dos valores permite-nos concluir que os valores usados nos anos de 2012 a 2019 dizem respeito apenas às mortes a 30 dias de condutores de motociclos excluindo os seus passageiros. Mais se conclui que, se considerados todos os utentes (condutores e passageiros) vítimas mortais a 30 dias em motociclos e ciclomotores (203 em 2010 e 150 em 2019), existe um decréscimo do número de mortes de 26% para o mesmo período. Este decréscimo é ainda mais relevante tendo em conta que em igual período houve um aumento de 32% do parque circulante de motociclos e ciclomotores (de 499378 em 2010 para 660939 em 2019). Em 2010 estávamos com 0,04 mortes de condutores e passageiros em motociclos e ciclomotores por cada 100 motociclos e ciclomotores em circulação, em 2019 esse número baixou para os 0,02. Afinal não “Há mais gente a morrer em acidentes com motas” como divulgam os títulos noticiários, muito pelo contrário.

De referir ainda que não foi possível apurar a origem dos valores usados para o ano 2010 e 2011, sendo que não correspondem a nenhum dos valores divulgados à respetiva data. Analisemos aquilo que os relatórios de cada ano nos dizem relativamente às vítimas mortais em motociclos:

Relatório Anual 2010 Vítimas a 24h - 112 vítimas mortais em motociclos:

103 condutores (pag.45)
9 passageiros (pag.36)

Relatório Anual 2010 Vítimas a 30dias - 126 vítimas mortais em motociclos:

117 condutores (pag.43)
9 passageiros (pag.34)

Relatório Anual 2011 Vítimas a 24h - 99 vítimas mortais em motociclos:

97 condutores (pag.47)
2 passageiros (pag.38)

Relatório Anual 2011 Vítimas a 30dias - 116 vítimas mortais em motociclos:

114 condutores (pag.42)
2 passageiros (pag.33)

Os nº 106 e o nº 105 referidos para os anos de 2010 e 2011 respetivamente, não constam nas estatísticas de 2010 e 2011. Mas se aplicarmos o critério usado para os restantes anos (números que apenas dizem respeito às mortes a 30 dias de condutores de motociclos), concluímos que houve um decréscimo de 6% destas vítimas mortais (de 117 em 2010 para 110 em 2019). Decréscimo esse bastante relevante, tendo em conta que em igual período houve um aumento de 84% do parque circulante de motociclos (de 216004 em 2010 para 396934 em 2019). Mais uma vez se confirma que não “Há mais gente a morrer em acidentes com motas” como divulgam os títulos noticiários, muito pelo contrário.

Análise dos gráficos das Figura 86, 87 e 88 da Pag.81 e 82

Qualquer conclusão que se tire dos gráficos das figuras 86, 87 e 88 deve ter em conta que estes gráficos foram construídos com base nos anteriores das figuras 84 e 85.

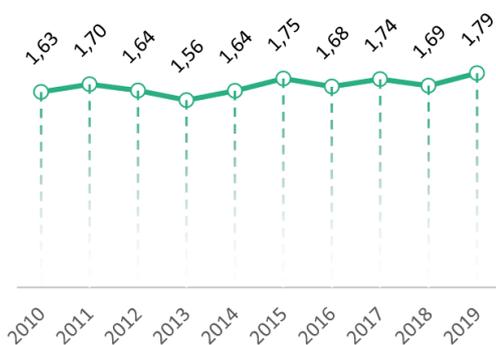


Figura 86: Evolução do número de motociclos envolvidos em acidentes com vítimas por 100 motociclos em circulação

Fonte: ASF



Figura 87: Evolução do número de vítimas mortais em condutores ou passageiros de motociclos por 100 motociclos em circulação

Fonte: ASF

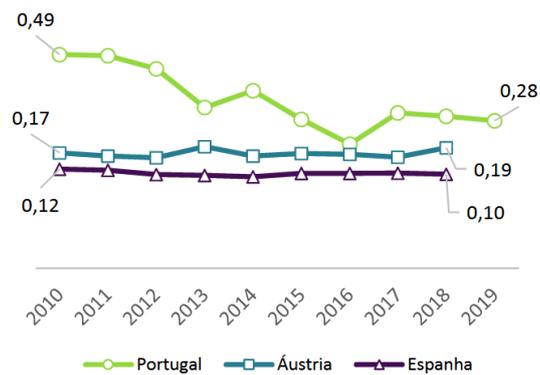


Figura 88: Evolução do número de vítimas mortais em condutores ou passageiros de motociclos por 100 motociclos em circulação por comparação com Áustria e Espanha

Fonte: ASF e CARE

De notar que o gráfico da figura 88 faz uma comparação da sinistralidade entre países sem que sejam tidas em conta as diferenças de cada um, nomeadamente nos fatores que mais contribuem para a sinistralidade rodoviária: o fator humano e o ambiente rodoviário. Fatores esses que são um reflexo da cultura e condição socioeconómica que distingue cada um dos países.

Definições (ANSR):

Condutor - Pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública.

Passageiro - Pessoa afeta a um veículo na via pública e que não seja condutora.

Vítima - Ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais.

Ferido leve a 24 horas - Vítima de acidente que não necessite de ser hospitalizada ou cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização inferior a 24 horas.

Ferido grave a 24 horas - Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização igual ou superior a 24 horas.

Morto ou vítima mortal a 24 horas - Vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde. Morto ou vítima mortal a 24 horas (VM 24h) Vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde.

Ferido leve a 30 dias Vítima de acidente que não seja considerada ferido grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

Ferido grave a 30 dias Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

Morto ou vítima mortal a 30 dias - Vítima cujo óbito ocorra no período de 30 dias após o acidente.