

Antonio Tajani

Comissário responsável pelos Transportes

Segurança rodoviária

*Check Against Delivery
Seul le texte prononcé fait foi
Es gilt das gesprochene Wort*

Terceira conferência interparlamentar sobre segurança rodoviária
na Europa

Parlamento português, Lisboa, 29 de Setembro de 2008

Em 2007, morreram 43 000 pessoas nas estradas da UE. Isto é inaceitável!

A segurança rodoviária é um assunto de interesse para milhões de cidadãos europeus. Pensemos na dor e no sofrimento de todas estas vidas perdidas, pensemos naqueles que sobreviveram mas permanecem incapacitados ou paralisados para toda a vida. Pensemos na perda económica das nossas sociedades.

A segurança rodoviária é igualmente uma matéria de política comunitária e uma luta sem fim. A Comissão Europeia estabeleceu uma meta comunitária colectiva para 2010: reduzir para metade o número de vítimas mortais, comparativamente com 2001. Trata-se de um compromisso político e global e cada país deverá contemplar a segurança rodoviária na sua agenda política como uma prioridade. Alguns países registaram um progresso significativo, outros não. São necessários mais esforços para melhorarmos a situação.

Qual é a situação de Portugal em comparação com outros Estados-Membros da UE e com a média comunitária?

Em 2007, morreram 974 pessoas nas estradas portuguesas. Em 2001, 1 670 e, em 1991, 3 217. Estes valores equivalem a aproximadamente 92 vítimas mortais por um milhão de habitantes, ao passo que a média comunitária é de 86.

Desde 2001, Portugal registou o maior progresso entre os países europeus, com uma redução de 42 %, sendo o resultado comunitário global de 21 %. Contudo, não deveremos concluir que tudo está perfeito. Actualmente, o resultado português está um pouco acima da média comunitária, havendo, por isso, espaço para melhorias.

Quais são as principais características da segurança rodoviária e de uma política em matéria de segurança rodoviária?

A insegurança rodoviária não é apenas um componente do sistema de transportes, é um grave problema das sociedades. Os seus danos são devastadores, tanto de um ponto de vista humano como numa perspectiva económica: cerca de 2 % do produto interno bruto.

A segurança rodoviária é, na verdade, uma responsabilidade partilhada. Ou seja, a todos os intervenientes e, naturalmente, a todos os utilizadores rodoviários cabe uma tarefa específica. Isto aplica-se igualmente à Comissão Europeia, já que esta poderá conferir um valor acrescentado em diversos níveis. Aplica-se também ao sector privado, ainda que a sua actividade não tenha uma relação directa com os transportes rodoviários. Em suma, governos, autoridades locais, utilizadores privados, transportadoras rodoviárias e indústria automóvel deverão cooperar.

Todos os intervenientes e, em particular, as autoridades públicas deverão implementar uma abordagem integrada, tendo em conta os três pilares da segurança rodoviária: o veículo, a infra-estrutura e, por último (mas não menos importante), o comportamento dos utilizadores.

A Comissão Europeia combina todos os instrumentos comunitários existentes: apoio financeiro a projectos, investigação e estudos e legislação (apenas quando necessário). Existem contudo novos instrumentos: informação e dados sobre acidentes rodoviários (Observatório Europeu da Segurança Rodoviária) e recolha e publicação das melhores práticas, a Carta Europeia da Segurança Rodoviária.

Resumo da acção europeia

Relativamente ao veículo, importa salientar o fantástico progresso registado na indústria automóvel nos últimos anos. Automóveis, camiões e autocarros são cada vez mais seguros. O nível europeu não só estimulou a procura pública por veículos mais seguros (um sistema de avaliação da segurança intitulado EURO-NCAP), como também definiu um conjunto coerente de requisitos técnicos obrigatórios. Vejamos alguns exemplos recentes: camiões novos com faixas retrorreflectoras; espelhos retrovisores de ângulo morto em todos os camiões; instalação de cintos de segurança nos autocarros novos; e dentro de alguns anos, instalação de dispositivos de controlo electrónico de estabilidade em todos os veículos novos.

No que diz respeito à infra-estrutura, a Comissão propôs um sistema coerente e compreensivo para a avaliação do impacto, auditorias e inspecções de modo a que todas as estradas europeias sejam cada vez mais seguras. O legislador europeu (isto é, o Parlamento Europeu e o Conselho Europeu) chegou recentemente a acordo sobre esta nova legislação. É a primeira vez que, a nível europeu, se aborda a questão da segurança das infra-estruturas rodoviárias de forma tão abrangente.

A melhoria do comportamento dos utilizadores rodoviários é um tópico de grande potencial para salvarmos vidas e os seus resultados são quase imediatos. Nunca é demais repetir que o excesso de velocidade, a condução sob o efeito do álcool e a não utilização de cintos de segurança estão envolvidos em três de cada quatro vítimas mortais.

Foram já realizadas várias iniciativas com vista à melhoria do comportamento dos utilizadores. Na verdade, a acção mais eficaz, a curto prazo, é a combinação de campanhas, a aplicação de sanções e regras mais rigorosas.

As campanhas podem revestir diversas formas e a Comissão Europeia tem concedido apoio financeiro a algumas das principais campanhas pan-europeias, como a Euro-BOB, por exemplo, implementada com sucesso em quase vinte países. O princípio é simples: numa festa, quem bebe não conduz. Destaco ainda as campanhas infantis realizadas pela Cruz Vermelha. A Comissão Europeia encontra-se também a prestar apoio financeiro a um outro projecto de investigação (CAST) que em breve disponibilizará um manual relativo à preparação, implementação e avaliação de campanhas de segurança rodoviária.

A aplicação de sanções é uma das principais prioridades, particularmente em países com maus resultados nesta área. Deverão ser aplicadas a todos os infractores, independentemente da sua origem – mesmo fora do seu país de residência. É por esta razão que a Comissão adoptou recentemente uma proposta para a chamada "aplicação de sanções além-fronteiras".

Além disso, estão a ser feitos avanços no sentido DA carta de condução europeia. Uma das recentes alterações introduzidas por uma directiva de 2006 prevê um acesso a motociclos mais pesados de forma progressiva, bem como um título de condução para ciclomotores. Por sua vez, os condutores profissionais são agora sujeitos a uma qualificação inicial e formação regular.

E prevêem-se novas iniciativas no âmbito do comportamento. Destaca-se um projecto de investigação muito importante designado DRUID que nos fornecerá uma sólida fundamentação científica para limitações derivadas do álcool, dos estupefacientes legais e ilegais e das suas combinações.

O Observatório Europeu da Segurança Rodoviária é basicamente um sítio *web* público gerido pela Comissão. Tem por objectivo recolher, analisar e publicar informação científica sobre este tema. Possui já uma série de dados e estatísticas significativa, bem como vários manuais e guias de boas práticas. Poderá constituir uma mais-valia para governos e outros intervenientes.

Outra iniciativa europeia, e provavelmente a mais original de todas, é a Carta Europeia da Segurança Rodoviária, um verdadeiro sucesso. Foi lançada há mais de quatro anos atrás e, até ao momento, deu origem a mais de 1 000 compromissos. Alguns modestos, alguns cruciais, mas todos proporcionais à capacidade do signatário para fazer algo de concreto e realista – para além do seu dever. Em 12 de Novembro, organizaremos em Bruxelas uma cerimónia de atribuição de prémios para os signatários que apresentaram os melhores compromissos durante o ano de 2007.

A Comissão está também a organizar grandes eventos como o Dia Europeu da Segurança Rodoviária. A primeira comemoração realizou-se em Abril de 2007, com particular enfoque nos jovens condutores. Um dos resultados foi a instituição de um Fórum da Juventude para a segurança rodoviária, cujo primeiro encontro teve lugar em Bruxelas, no dia 10 de Julho. Estiveram presentes dois delegados de uma associação juvenil de cada país. O segundo Dia Europeu da Segurança Rodoviária será organizado no dia 13 de Outubro, em Paris, privilegiando o tema dos acidentes nas cidades.

Será que segurança rodoviária significa "Big Brother"?

A segurança rodoviária não é apenas um componente do sistema de transportes, é um tema crucial para a sociedade. Na União Europeia somente, a falta de segurança rodoviária tem um preço demasiado alto para a sociedade: cerca de 2 % do PIB.

Por conseguinte, os governos têm o dever de implementar contra-medidas. Muitos já o fizeram, alguns desde meados da década de 60 e por vezes com sucesso. Contra-medidas significam um elevado número de regras específicas. Como poderemos assegurar que estas são sempre cumpridas pelos milhões de intervenientes do sistema de transportes? Sinceramente, não há qualquer alternativa a um controlo policial abrangente e, posteriormente, a sistemas automáticos de aplicação de sanções.

No entanto, quando são implementadas contra-medidas, as pessoas reclamam:

Por que é que devo beber menos? (na década de 60); por que é que devo conduzir mais devagar? (na década de 70); por que é que devo usar o cinto de segurança? (na década de 80).

Será sensato analisar a taxa de álcool no sangue de milhões de condutores? Será sensato instalar milhares de câmaras de velocidade? Será sensato controlar a velocidade de centenas de milhões de pessoas?

Eventualmente, chegar-se-á a uma conclusão: tudo vai contra a liberdade individual! (sempre).

A questão é: estaremos a caminhar em direcção a um "Big Brother" em prol da segurança rodoviária? Devemos pensar neste assunto. Respondo citando alguns princípios que não deverão ser esquecidos:

A nossa liberdade acaba onde começa a liberdade e o bem-estar dos outros.

Os condutores perigosos constituem um risco para toda a sociedade e não apenas para si próprios. Todos os cidadãos deverão ser protegidos do comportamento perigoso de alguns deles. "Perigoso" significa arriscado, por vezes fatal.

As regras deverão ser razoáveis, deverão reunir o acordo comum (as pessoas devem ter consciência da sua utilidade) e deverão ser respeitadas por todos. Depois de acordadas mediante um processo democrático, devem ser aplicadas correctamente: nada é mais democrático do que assegurar que todos os cidadãos cumprem as regras democráticas.

As regras de trânsito e a respectiva aplicação salvam vidas e reduzem o número de lesões graves.

Por tudo isto, a segurança rodoviária não é um "Big Brother". É uma questão de liberdade, de bem-estar humano e de saúde pública.

Observações finais – acerca do futuro próximo...

A UE fez já um grande progresso, ainda que insuficiente e, infelizmente, ainda que não em todos os países. A segurança rodoviária é uma luta constante. A acção prosseguirá enquanto houver mortes nas estradas, porque uma vítima mortal é uma vítima a mais. Todos devemos continuar a lutar para melhorar a situação – a Comissão e os Estados-Membros em total cooperação. Os parlamentos nacionais têm também o dever de fomentar a acção nos países em que a situação ainda não é satisfatória.

Para tal, no próximo ano, irei propor um novo programa de acção europeu para a segurança rodoviária, para o período de 2011-2020. Espero vastas discussões públicas a todos os níveis possíveis para trocarmos ideias e incentivarmos a acção.