

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Subcomissão de Segurança Rodoviária

II – CONFERÊNCIA INTERPARLAMENTAR DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

UMA POLÍTICA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA:

Harmonização de Conceitos e Princípios

Em primeiro lugar, saúdo os ilustres participantes neste Fórum. É, para mim, uma enorme honra participar na II Conferência Interparlamentar de Segurança Rodoviária. É inquestionável a oportunidade do tema, pois a segurança rodoviária é uma das maiores preocupações no âmbito da segurança interna, tanto na sociedade portuguesa como no contexto mais amplo da União Europeia.

No que respeita, em particular, à situação de Portugal, alguns dados objectivos tornam evidente a importância do tema. Em Portugal havia, em 1974, apenas cerca de 80 km de auto-estradas. Hoje, existem mais de 3.000 km. No início da década de 70, só

havia cerca de 500 mil automóveis. Hoje, existem mais de 5 milhões. A circulação rodoviária cresceu exponencialmente, aumentando a liberdade de deslocação das pessoas, encurtando distâncias entre o interior e o litoral e entre as pequenas localidades e as grandes metrópoles e assumindo-se, em suma, como factor de desenvolvimento e eliminação de assimetrias.

Porém, em simultâneo, este desenvolvimento constitui também um factor de riscos acrescidos. Em meados da década de 80, as estradas portuguesas registavam mais de 2600 mortos por ano – número superior ao dos mortos em qualquer dos treze anos pelos quais se estendeu a guerra, em três frentes, de África. Este panorama justificava mesmo a referência a uma “guerra civil” nas estradas portuguesas.

A discussão das políticas de prevenção e segurança rodoviárias exige hoje, cada vez mais, a participação de um vasto universo de entidades internacionais, nacionais, regionais e locais, públicas e privadas. Os Estados confrontam-se com problemas comuns ao nível da segurança rodoviária, incluindo, nomeadamente, o excesso de velocidade, as manobras perigosas, o abuso do álcool, o consumo de drogas e a não utilização dos cintos e dispositivos de segurança. Mas, acima de tudo, é indispensável criar uma mentalidade de segurança, uma cultura de responsabilidade e hábitos de condução defensiva entre os condutores, o que depende da sensibilização precoce das crianças nas escolas, da formação dos condutores e das campanhas mediáticas de prevenção.

À escala europeia, o desenvolvimento de um programa de acção comum a favor da segurança, que envolva o recurso a novas

tecnologias de segurança, a melhoria das infra-estruturas, o aperfeiçoamento dos mecanismos de segurança dos veículos e o reforço da fiscalização surgem como instrumentos essenciais para a redução da sinistralidade nos diversos estados membros. Numa Europa que se instituiu como espaço comum de liberdade, segurança e justiça, é necessário haver padrões – legais, institucionais e comportamentais – comuns, ou pelo menos compatíveis, na circulação rodoviária.

Em Portugal, pretendemos atingir, de forma integrada, um significativo aumento da qualidade da segurança rodoviária. O Governo estabeleceu metas ambiciosas, incluindo, até ao final de 2009, uma sinistralidade grave que não ultrapasse 50% da verificada no início da década. Esse objectivo está ao nosso alcance, tendo sido atingido, por antecipação, já no ano de 2006 (850 mortos). No ano de 2007, tal resultado consolidou-se ao atingirmos de novo um número inferior a mil mortos na estrada (854), registando-se, também, menos feridos ligeiros e menos feridos graves do que no ano anterior. Apesar da progressão positiva no controlo da sinistralidade, sentimos que cada vítima mortal e cada ferido grave equivalem a um enorme sofrimento pessoal, familiar e colectivo a que não podemos ficar indiferentes.

Para melhorar a segurança rodoviária, empreendemos recentemente uma mudança nas estruturas da Administração Pública, destinada a valorizar os diversos componentes do tráfego, da prevenção e da segurança rodoviárias. Nasceram o *Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres* e o *Instituto das Infra-estruturas Rodoviárias*. A *Autoridade Nacional de Protecção Civil* e o *Instituto Nacional de Emergência Médica* ganharam novas e

importantes valências. A *Estradas de Portugal* viu o seu estatuto revigorado. Para que todas estas estruturas possam concertar a sua acção e unir-se à volta de um programa comum, para que as estratégias de fiscalização e os meios que lhes estão adstritos sejam valorizados, para que os instrumentos programáticos e legislativos ganhem em dinâmica e em concretização, foi criada a *Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária*.

Esta entidade assumiu o cumprimento de três tarefas relevantíssimas:

1.^a – A elaboração da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para um período temporal que se estende até 2015;

2.^a - A reforma do processo contra-ordenacional rodoviário;

3.^a – O Lançamento uma Rede Nacional de Controlo de Velocidade.

A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, cuja concretização trará, sem dúvida, uma redução da sinistralidade rodoviária e fará das nossas estradas lugares mais seguros, visa colocar Portugal entre os 10 países da U.E com a mais baixa sinistralidade rodoviária. Aliás, devemos registar com agrado a atribuição de um prémio da União Europeia referente a 2007 (*Pin award*), por Portugal ter sido, em conjunto com a França, o país da União Europeia que registou uma maior diminuição da sinistralidade rodoviária. A estratégia, que pretende melhorar ainda os nossos níveis de prevenção e segurança indica como objectivos, a alcançar até 2015:

- 1.^a - Diminuir o número de vítimas mortais, no universo dos peões, dos condutores de veículos automóveis e de duas rodas, até 32%;
- 2.^a - Diminuir o número de mortos, no universo dos condutores de veículos e dentro das cidades até 49%;
- 3.^a - Reduzir para 25% o número de condutores mortos com taxa de álcool acima do limite legal;
- 4.^a - Diminuir em 10% a velocidade média constatada na Rede Principal de Estradas;
- 5.^a - Aumentar a taxa de utilização do cinto de segurança para 95% nos lugares da frente e a taxa de utilização correcta de sistemas de retenção para crianças para 75%.

Quanto à reforma do processo contra-ordenacional rodoviário gostaria de dar conta que essa alteração irá permitir a centralização de todo o processo numa entidade, a ANSR, diminuindo o número de actos praticados e dando mais eficácia e eficiência ao sistema. Com efeito, a possibilidade de o Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária delegar a sua competência em todos os técnicos superiores para a aplicação de sanções e o poder de aplicar, ele próprio, a cassação do título a condutores que cometam três contra-ordenações muito graves ou cinco contra-ordenações entre graves e muito graves correspondem a mecanismos que vão imprimir uma maior simplificação e celeridade ao processo contra-ordenacional.

Esta reforma inscreve-se numa linha iniciada já em 1993, quando um novo Código da Estrada substituiu infracções de natureza penal, que tinham de ser aplicadas pelos tribunais (contravenções e transgressões). A intervenção das autoridades administrativas

viabiliza a aplicação de sanções, sem prejudicar o direito de recurso para os tribunais. Na última revisão, caminhou-se para uma centralização de competências na ANSR. Todavia, a centralização não se fez à custa da proximidade do cidadão. Os Governos Civis assumem a responsabilidade de informarem as pessoas sobre todo o processo, promovem a guarda de documentos e asseguram a audição de testemunhas. Centralizámos para eliminar burocracia e conceder mais transparência sem sacrificarmos a proximidade.

Por fim, no âmbito do desenvolvimento da nova Rede Nacional de Controlo de Velocidade, prevemos que a contenção da velocidade possibilite a diminuição da sinistralidade grave e contribua para o cumprimento das metas nacionais no âmbito do Protocolo de Quioto. Sabemos que o excesso de velocidade não constitui a única causa de acidentes, mas não ignoramos também que é um dos principais factores de risco, surgindo frequentemente associado a outros, tais como as manobras perigosas e o abuso do álcool. Na realidade, os acidentes rodoviários constituem fenómenos complexos para os quais concorrem, com muita frequência, causas múltiplas. Mas o excesso de velocidade é uma das (con)causas mais comuns dos acidentes.

Estamos cientes de que a concretização de uma linha de rumo e de um programa de acção é uma tarefa difícil e exigente, atendendo a que as políticas de prevenção e segurança rodoviárias são desenvolvidas num universo vasto de ministérios e serviços, estão dependentes das prioridades e da actividade das autoridades regionais e locais e envolvem dezenas de organizações não governamentais, que têm um papel cada vez mais importante. Cientes do caminho que importa percorrer, decidimos lançar, em

2008, os Estados Gerais para a Prevenção e Segurança Rodoviárias. Em várias acções espalhadas pelo país, lográmos a participação de todos para debater as seguintes matérias:

1.^a - Políticas de infra-estruturas, de formação dos cidadãos e dos condutores e o papel dos veículos na segurança;

2.^a - Importância da fiscalização e da repressão;

3.^a - Reforço do socorro e da emergência;

4.^a - Papel dos seguros e dos tribunais;

5.^a - Função da comunicação social para induzir a observância das melhores práticas.

A par destes objectivos, realçamos, também, a concretização de campanhas de comunicação e sensibilização na televisão e nas rádios nacionais, regionais e locais, através da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária ou dos Governos Cívicos, em colaboração com as associações ligadas à prevenção rodoviária, apelando, com toda a veemência, para que os cidadãos observem as boas práticas da condução e da segurança.

Pela minha experiência do passado, sei bem qual a importância destas campanhas. Em 2001, por exemplo, estive associado a uma campanha que apresentava jovens que ficaram paraplégicos ou tetraplégicos em resultado de acidentes. Tratou-se de uma campanha de choque, verdadeiramente dolorosa, mas que teve o mérito para alertar muitos outros jovens para o risco de porem em

causa a vida ou a integridade por causa de um segundo de temeridade ou distração.

De igual modo, tem sido promovida a visibilidade das autoridades policiais, a aplicação de novas tecnologias à fiscalização e as acções fiscalizadoras orientadas para impedir comportamentos de risco e acidentes graves e favorecer a cultura de uma condução defensiva. Em relação à fiscalização, é justo referir a forma dedicada, constante e proficiente como a GNR e a PSP têm desenvolvido campanhas que tornam claro para qualquer condutor que pode ser interpelado a qualquer momento. A ideia de que se pode cometer uma contra-ordenação sem o risco da sanção correspondente é muito negativa e só pode ser contrariada através do aumento da frequência das acções fiscalizadoras.

Ao nível local, também importa destacar o papel decisivo que assumiram os Governadores Civis no desenvolvimento de acções de sensibilização e na coordenação dos vários agentes responsáveis pela segurança rodoviária. Em 2007 criámos conselhos distritais de coordenação rodoviária, dirigidos, precisamente, pelos Governadores Civis, que, em conjugação de esforços com as autarquias locais têm assumido uma importante quota parte nos êxitos alcançados.

Em suma, a nossa política de segurança rodoviária adoptada acolhe as linhas orientadoras da política europeia nesse domínio, consagrando, à semelhança do quadro europeu, metodologias e objectivos que permitem enquadrar a redução da sinistralidade como uma responsabilidade de todos e um exercício de cidadania. Estou certo de que o desenvolvimento da cooperação entre os Estados membros e a consequente harmonização legislativa são

passos decisivos para uma efectiva redução da sinistralidade nos países da União Europeia, para o aperfeiçoamento das políticas públicas e para o envolvimento dos cidadãos europeus nesse desafio.

Em Portugal, assumimos o compromisso de continuar a fazer todos os esforços para melhorar a segurança rodoviária. No corrente ano, até ao dia 28 de Setembro, o número de mortos, de feridos graves e de feridos leves continuou a diminuir em relação ao período homólogo de 2007. Assim, registámos menos 8,3% de mortos, 18,4% de feridos graves e 7,4% de feridos leves. Porém devemos ser ambiciosos. Apesar de ser difícil creio que está ao nosso alcance diminuirmos em 2012 o número de mortos para menos de 500 por ano. As políticas públicas de segurança rodoviária são políticas de alto rendimento e estou certo de que, se todos nos esforçarmos, iremos alcançar este objectivo ambicioso, em benefício de todos os cidadãos e da comunidade.

Lisboa, 29 de Setembro de 2008

O Ministro da Administração Interna

Rui Pereira