

**Discurso sobre a segurança rodoviária apresentado por Sander de Rouwe, Deputado pelo Partido Democrata-Cristão na Câmara dos Representantes dos Estado Gerais dos Países Baixos.**

Nos Países Baixos, em média 50 pessoas por dia não chegam a casa devido a acidentes de trânsito. Por toda a Europa, estamos a falar de cerca de 118 vítimas diárias nas estradas. Estes números relativos a mortos e feridos traduzem-se em muito sofrimento humano e prejuízos económicos. O nosso objectivo deve ser o de prevenir e limitar este sofrimento e estes prejuízos. Todos partilhamos um sentimento de urgência, visto que estamos aqui todos reunidos hoje para discutir métodos para harmonizarem as políticas de segurança na Europa. A segurança rodoviária diz-nos respeito a todos.

A nível europeu, comprometemo-nos a reduzir para metade o número de mortes na estrada até 2010, tendo por base os valores de 2001. O relatório anual do Conselho Europeu de Segurança dos Transportes mostra que é algo quase impossível de conseguir.

Em termos de segurança rodoviária, os Países Baixos estão a sair-se relativamente bem. 791 mortes nas estradas no ano de 2007: correspondem a uma redução de 27% em comparação com o ano de 2001 e, em média, a uma redução anual de 5% entre 1997 e 2007. Estes resultados foram possíveis devido a uma aproximação integrada que reuniu: o traçado das estradas de forma segura, a gestão de trânsito, segurança dos veículos, campanhas de sensibilização, sem esquecer a aplicação da lei.

No entanto, queremos fazer mais e devemos fazer mais. A nossa ambição é a de reduzir o número de vítimas até um máximo de 500 mortes na estrada e 12 250 feridos até 2020. Este é um grande desafio para um país como os Países Baixos que é tão dependente dos transportes. Até 2020, o transporte de passageiros irá aumentar de 15% a 40%, ao passo que o transporte de mercadorias irá crescer de 15% a 80%, dependendo do desenvolvimento económico.

Enquanto jovem deputado, tenho particular interesse em duas questões: os jovens condutores e o combate ao excesso de álcool e drogas. São duas questões que por

vezes se interligam. Hoje, permitam-me aproveitar esta oportunidade para falar sobre os jovens condutores.

Os jovens condutores entre os 18 e os 24 anos apresentam uma taxa de acidentes quatro vezes maior que os condutores experientes. A taxa de acidentes em que estão envolvidos os jovens condutores do sexo masculino é, ainda assim seis vezes superior. Nos Países Baixos, todos os anos cerca de 200 jovens condutores com idades entre os 18 e os 24 morrem num acidente rodoviário e 700 ficam gravemente feridos. Mais de 20% dos acidentes graves em veículos motorizados envolvem um jovem condutor, e no entanto estes perfazem apenas 8% da totalidade dos detentores de carta de condução. Estes números indicam que os jovens condutores estão consideravelmente sobre-representados em acidentes rodoviários. Como explicar esta situação? O que podemos fazer para a remediar? Permitam-me mencionar em primeiro lugar algumas causas:

- Auto-conhecimento deficiente: os jovens condutores não são suficientemente capazes de fazer corresponder os conhecimentos que reconhecem como adequados na estrada e os comportamentos reais.
- Factor idade: os jovens têm tendência para gostar de conduzir, consideram-se invulneráveis e gostam de impressionar os amigos, adoptando por exemplo um estilo de condução desportiva. Lembrem-se da vossa própria juventude!
- As circunstâncias perigosas em que os jovens geralmente conduzem: mais frequentemente que os condutores experientes, os jovens condutores conduzem até tarde à noite, estão geralmente acompanhados por outros jovens da mesma idade que os distraem e muitas vezes conduzem sob a influência de drogas. Os jovens condutores não conduzem com mais frequência sob o efeito do álcool que os outros condutores, mas conduzir sob o efeito de álcool é muito mais perigoso no caso dos jovens do que no caso dos condutores experientes.

Podemos concluir que a falta de experiência e a auto-estima elevada das capacidades de uma pessoa aqui têm um papel muito importante. A questão é: como reduzir os riscos? Estudos mostram que a obtenção da carta de condução de uma forma mais extensiva, realizada por etapas, poderia melhorar a situação. Na Europa este sistema é conhecido por “sistema de atribuição progressiva de carta de condução” (GDLS). Essa obtenção progressiva de carta de condução tem como objectivo fornecer ao jovem condutor a experiência necessária, com a finalidade deste representar para ele próprio

e para os outros o menor risco possível. À medida que as suas capacidades vão aumentando, os jovens condutores podem adquirir mais experiência de forma gradual em situações cada vez mais perigosas. Nos Países Baixos estamos a considerar seriamente introduzir o GDL. Até agora, foram dados ou preparados os seguintes passos:

1. A introdução da carta de condução por etapas. Os candidatos não podem passar à etapa seguinte sem terem completado a anterior com sucesso, até que por fim adquiram as capacidades necessárias para conduzir um veículo de forma independente.
2. A condução acompanhada. Nos Países Baixos, é permitido conduzir veículos motorizados a partir dos 18 anos. Actualmente estamos a elaborar uma proposta para tornar possível a condução a partir dos 17 anos, mas acompanhados de um adulto detentor de carta de condução. O objectivo desta iniciativa é oferecer aos jovens condutores a possibilidade de adquirirem a experiência enquanto condutores num ambiente seguro e gradualmente avançarem para uma condução independente. Certos países da Europa adoptaram outras medidas. Os jovens não têm permissão para conduzir durante a noite ou aos fins-de-semana. Gostaria de tirar algo das experiências desses países.
3. A introdução do sistema progressivo de carta de condução. Esta carta de condução distingue-se da carta de condução normal pelo facto de durante os primeiros 5 anos permitir às autoridades intervir de uma forma mais severa no caso de os jovens condutores quebrarem as regras de trânsito.
4. Existem regras mas restritas para os jovens condutores, no que diz respeito à condução sob o efeito de álcool. Para os jovens condutores, a taxa máxima de alcoolemia permitida está fixada num valor mais baixo, 0,2 g/l em vez de 0,5 g/l devido ao facto deste grupo alvo reagir de forma mais intensa a pequenas quantidades de álcool.

Estas medidas aplicam-se aos jovens condutores. Estes condutores constituem um grupo alvo muito importante, por estarem envolvidos em inúmeros acidentes, mas também por serem a geração do futuro. Estou convencido que podemos fazer muitos progressos no que diz respeito a estas questões. O que as pessoas aprendem quando jovens influencia o seu comportamento quando adultas; como diz o ditado, a “criança é o pai do homem”. Resumindo: vale a pena investir nos jovens.

Apesar do sucesso dos Países Baixos em termos de segurança rodoviária e do número reduzido de acidentes, sou da opinião que ainda não alcançámos os nossos objectivos. Na Europa também, ainda existe muito por fazer para alcançar os objectivos a que me referi. A troca de conhecimentos e de cooperação dá-nos a oportunidade de aprender uns com os outros. Esta Conferência é a prova de que tal é possível. Que a Europa seja um lugar seguro para as gerações futuras, muito para além das nossas fronteiras, e que as estradas sejam seguras, perto das vossas casas e da minha.

Muito obrigado pela vossa atenção.