

RELATÓRIO

Resumo das afirmações mais pertinentes efectuadas durante a Conferencia Parlamentar dos Presidentes de Comissão na EU-25, realizada nos dias 10 e 11 de Maio de 2004 no Parlamento Sueco em Estocolmo, subordinada ao tema “Como maximizar a segurança rodoviária?”

Premissas para uma discussão

As principais matérias que se considera actual debater nestes fóruns de discussão são: as infra-estruturas, a velocidade excessiva, a condução sob o efeito do álcool e a condução com utilização simultânea de telemóveis.

Há muitas acções que se podem desenvolver em favor de um ambiente rodoviário afável, mas o que é essencial não perder de vista é o facto de as alterações a introduzir terem como objectivo a mudança de comportamentos e de valores dos utentes da rodovia. Estes são objectivos que se constroem ao longo do tempo, procurando de forma constante novas perspectivas e novas abordagens.

Há algumas questões que são fundamentais para as abordagens ao tema Segurança Rodoviária:

- É fundamental uma vontade política conjunta, maioritária e consistente;
- É necessário perceber que a legislação só deve ser mudada quando for considerado necessário ou para fazer evoluir os conceitos e influenciar comportamentos;
- Consideram-se muito importantes a existência de “guidelines” para a fiscalização policial; auditorias por entidades independentes; avaliações; estudos e investigação;
- É essencial o suporte financeiro para as acções;
- O conhecimento em tempo real dos problemas através de uma estatística adequada.

A Suécia

A Suécia é o país mais seguro da Europa no âmbito da rodovia, mas nem por isso deixa efectuar um debate permanente sobre os problemas do ambiente rodoviário e a forma como as diversas sociedades o utilizam.

Neste momento a Suécia está a estabelecer a velocidade controlada de 30 km/h junto às escolas e aos centros ou espaços públicos utilizados por idosos.

Existe o conhecimento, transformado em consciência, de que é necessário reduzir a velocidade para se reduzirem os riscos.

O álcool é outro aspecto a que a Suécia entende dar uma atenção particular, combatendo a condução sob o seu efeito através da fiscalização preventiva e activa, mas sobretudo pela identificação clara do problema junto das crianças nas escolas.

Os suecos têm estado a actuar nos problemas de ambiente rodoviário há 12 anos com um total de 42 mil milhões de euros já investidos nas acções programadas.

Neste momento estão a ser dados os primeiros passos para a instalação de equipamentos de adaptação inteligente da velocidade, que poderão ser instalados nas viaturas por acção voluntária do condutor, estando a ser discutida a hipótese de poder vir a ser imposta por via judicial, em situações decididas em tribunal.

A investigação sobre este tema é uma das acções onde o investimento tem sido efectivo. Um dos últimos estudos publicados sobre novos condutores explicita que as circunstâncias de perigosidade nestes condutores são essencialmente a inexperiência, a juventude (limites muito elásticos), busca de novas experiências e desafios e a posição social. Nesse estudo determinou-se que as causas mais comuns de acidentes eram a juventude dos passageiros que acompanham o condutor, a velocidade excessiva, o álcool, o facto de não colocarem os cintos de segurança e o cansaço.

Há doze anos que na Suécia existe um curriculum mínimo com os respectivos conteúdos educacionais devidos para todos os candidatos a condutor e que são impostos a todos os instrutores. Os candidatos antes do exame deverão ter uma boa experiência de condução, fundada na prática efectiva em todos os ambientes

rodoviários, com um profissional instrutor capaz de induzir comportamentos adequados e preventivos, antes de passar no teste que deve ser tão exigente quanto possível.

Para a indústria a segurança rodoviária deverá ser tida como um investimento e não como um custo e a Associação Sueca de Transportes Rodoviários, estabeleceu um critério de apoio financeiro da parte das empresas e indústrias, para sensibilizar os jovens e melhorar as estratégias para a educação e formação de condutores.

Também está estabelecido que todas as direcções das empresas de transportes têm que ter formação adequada na área da Segurança Rodoviária, motivando e estabelecendo uma maior eficácia no transporte de mercadorias, como exemplo.

A Noruega

Na Noruega as questões mais prementes coincidem com as que têm prioridade na Europa, sendo que a obrigatoriedade da circulação com as luzes acesas e a prioridade permanente aos peões são duas matérias em plena avaliação.

O Reino Unido

Estudos realizados no Reino Unido determinaram que:

- o uso dos cintos de segurança salvou 50.000 vidas nos últimos 20 anos de utilização, fazendo passar para metade dos riscos de existência de ferimentos graves;
- os avisadores de cintos de segurança podem reduzir 20% das mortes dentro das viaturas acidentadas, são muito baratos e o benefício resultante é enorme (6x);
- a capacidade de deformação de material, devidamente estudada, capaz de absorver energia num impacto, pode reduzir em 12% os danos pessoais nos ocupantes;
- deverá ser preparado o limitador de velocidade activo para camiões, podendo ser através do tacógrafo digital, devendo ser avaliado e discutido o sistema para utilização noutros veículos, em especial como punição acessória à coima.

A Europa

Aumentar a mobilidade na U.E. significa aumentar a segurança em todos os países da Europa e estabelecer normas e regras uniformes, com ligeiras adaptações a cada uma das sociedades.

Para conter a condução sob o efeito do álcool há que concentrar esforços em toda a U.E. para consensualizar uma linha de actuação em cada país que leve ao longo de alguns anos a uma normalização de conduta europeia.

Os principais objectivos de actuação na Europa sobre o ambiente rodoviário, pelo menos os mais prioritários, são: o excesso de velocidade, a condução sob o efeito do álcool e os cintos de segurança em todos os lugares, com indicadores de colocação.

Os objectivos complementares a que a Europa está a dedicar a sua atenção de forma mais especial, são: as questões de segurança em túneis rodoviários, a introdução dos tacógrafos digitais e a criação de um Observatório Europeu para a Segurança Rodoviária.

Deveremos procurar um sistema de sanções justo, nivelado para cada país mas com critérios de horizontalidade europeia, procurando que esse sistema seja parte da solução para um problema que só pode ser razoavelmente resolvido na base de alterações comportamentais, tanto do utilizador, como das próprias autoridades.

Todos os estudos apontam para que os custos de investimento em fiscalização policial são facilmente excedidos pelos custos de perdas e danos resultantes dos acidentes.

A intenção de promover o uso sistemático do cinto de segurança e a introdução da exigência de avisadores para todos os cintos da viatura, podem vir a salvar 5.000 vidas por ano em toda a Europa dos 25.

Já é possível avançar para a possibilidade de não existir ignição da viatura sem a colocação dos cintos de segurança e no caso do álcool temos o exemplo mais explícito. Cada vez mais estamos próximos dos dias em que uma viatura só funcionará após um teste de alcoolémia negativo.

No conselho europeu para a segurança dos transportes discute-se desde já a necessidade de protecções frontais para peões em caso

de embate. Após se ter avançado imenso na segurança no habitáculo das viaturas, assistimos à tentativa de assegurar a segurança no exterior da viatura em prejuízo até da estética. Há que adquirir as cinco estrelas no exterior.

Na Europa já se determinou que 93% dos acidentados em ambiente rodoviário, custam 2% do PIB e que ciclistas e peões tem 8 a 5 vezes mais risco do que os utilizadores de viaturas de 4 rodas, considerando os circuitos urbanos.

As estatísticas europeias demonstram que 57% dos mortos em ambiente rodoviário são ocupantes das viaturas acidentadas, os restantes 43% são externos a essas viaturas, usualmente promotoras do acidente.

O Euro-RAP é um programa que tem como objectivos uma melhor e mais uniforme estatística, melhores resultados nas estradas e na sua concepção de engenharia, promover a discussão sobre a possibilidade de sentidos únicos em meios rurais para melhorar a segurança rodoviária neste meio, promover a existência de cartas de risco. Este trabalho está em fase de desenvolvimento na I, IRL, CH e A, em fase de consolidação no UK, NL, S e E e em fase de discussão em 6 países da Europa entre os quais a França e Portugal.

Dada a quantidade enorme de parlamentares hoje na U.E. e a importância do tema, deveriam ser organizadas mais reuniões pelos parlamentos, com troca de ideias e objectivos indutores de legislação ou até normalização regulamentares, tão necessárias às nossas sociedades.

Razões Parlamentares

A razão da organização deste seminário teve a ver essencialmente com o facto de sentir-se que o tema da Segurança Rodoviária é já considerado como um problema de Saúde Pública, eleito este ano pela Organização Mundial de Saúde como tema principal para discussão.

Temos a consciência que cada vez mais vivemos em sociedades com grupos de interesse e por isso os transportes são um grupo que importa regulamentar na nossa sociedade democrática, em particular os transportes individuais que têm sido menos avaliados.

Por essa razão se considera necessário criar um grupo de parceria entre os parlamentares europeus de forma a estabelecer normas e

objectivos globais, com acordos horizontais de regras normalizadoras, bem como do estabelecimento de metas a atingir.

O parlamento sueco propôs que o próximo seminário sobre o tema pudesse ser assumido pelo parlamento francês, tendo havido alguma abertura por parte do presidente francês da comissão respectiva.

Paradigmas como Conclusões:

Os erros humanos existirão sempre presentes em ambiente rodoviário;

Minimizar os seus efeitos através da legislação e fiscalização, melhorar os sistemas de protecção activa e passiva em caso de colisão, reduzir acidentes melhorando as infra-estruturas, impedir a execução de outras funções quando se conduz, apoiar estudos que promovam a alteração de comportamentos mais pacíficos;

Efectuar uma classificação de risco de todas as estradas, mantendo-a actualizada e dinâmica;

Prolongar e apoiar parcerias de conhecimento e investigação;

Desenhar uma nova geração de sistemas de segurança;

Efectuar planeamento prospectivo e preventivo à evolução do tráfego previsto;

Promover auditorias independentes às estradas, durante as suas diversas fases de concepção, construção e manutenção;

Suportar sempre a concepção e a pesquisa (investigação) em estruturas independentes dos actores.

Uma referência especial neste relatório para o Embaixador Português na Suécia, Dr. João Paulo Zanatti, pelo apoio e interesse prestado à delegação parlamentar Portuguesa.

Dada a relevância dos documentos distribuídos nesta Conferência, são anexados a este relatório os seguintes documentos :

Anexo 1 – Programa da Conferência.

Anexo 2 – Lista de Participantes.

Anexo 3 – Contributos da delegação Portuguesa.

Anexo 4 – Composição da Comissão dos Transportes e Comunicações Sueco.

Anexo 5 – Contributos de outros participantes na Conferência.

Anexo 6 – Relatório do Parlamento Europeu sobre Prioridades na União Europeia sobre segurança rodoviária .

Anexo 7 – Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária.

Anexo 8 – Informações sobre inovações e novas tecnologias para o reforço da segurança rodoviária.

Os deputados da delegação portuguesa:

Pedro Moutinho

Nelson Baltazar

Anexo 1 – Programa da Conferência.

Anexo 2 – Lista de Participantes.

Anexo 3 – Contributos da delegação Portuguesa.

Anexo 4 – Composição da Comissão dos Transportes e Comunicações Sueco.

Anexo 5 – Contributos de outros participantes na Conferência.

Anexo 6 – Relatório do Parlamento Europeu sobre Prioridades na União Europeia sobre segurança rodoviária .

Anexo 7 – Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária.

Anexo 8 – Informações sobre inovações e novas tecnologias para o reforço da segurança rodoviária.