

**Uma Política Europeia para a Segurança Rodoviária –  
Harmonização de Conceitos e Princípios para a Segurança  
Rodoviária na Europa**

**Audição Deputado Luís Queiró**

**Vice-Presidente da Comissão dos Transportes, Turismo e  
Comunicações do Parlamento Europeu**

Exmo. Senhor Presidente,

Caros colegas parlamentares,

Minhas senhoras e meus senhores,

Em primeiro lugar, gostaria de congratular a Assembleia da República pela realização desta "3ª Conferência Inter-parlamentar sobre a Segurança Rodoviária na Europa". A discussão destes temas é de toda a importância, pelo que é com muito prazer que aqui me encontro, na qualidade de Vice-presidente da Comissão dos Transportes e Turismo do Parlamento Europeu.

"Todos temos a nossa hora, mas devemos evitar que ela aconteça ao volante." Quem o costuma dizer é o nosso bem conhecido Ari Vatanen, em tempos famoso piloto de rallyes, particularmente bem sucedido em Portugal, hoje um respeitado Deputado Europeu, empenhado no combate à sinistralidade rodoviária.

Se quisermos dar a esta discussão uma abordagem europeia, podemos começar por recordar como a mobilidade é basilar para uma das liberdades fundamentais da União Europeia: a liberdade de circulação; e para a realização do mercado interno, objectivo central à nossa comunidade de 27 Estados Membros.

Essa ideia, aparentemente evidente, tem como consequência que num mercado em desenvolvimento crescente – como, apesar dos percalços, é o nosso – há cada vez mais pessoas e mercadorias em circulação. Daqui não pode, no entanto, decorrer que a probabilidade de ocorrer um acidente é necessariamente maior e, conseqüentemente, mais tolerável. Pelo contrário. O mesmo desenvolvimento a que se fez alusão impõe uma maior protecção da vida e da integridade física de todos.

Infelizmente, porém, a história da mobilidade europeia tem o seu lado negro, que não podemos ignorar e que, só muito lentamente, tem vindo a ser aliviado.

Numa primeira análise os dados são encorajadores. A realidade de hoje é muito diversa da dos anos 70. Em três décadas (1970-2000), o tráfego rodoviário triplicou. Todavia, em quinze anos (dados recentes) reduziu-se substancialmente a gravidade dos sinistros rodoviários. Em termos globais, passámos de 76.076 fatalidades em 1991, para 42.953 no ano de 2006.

Todavia, os acidentes rodoviários continuam a ser a principal causa de mortalidade das pessoas com menos de 50 anos. Por outro lado, os custos anuais directos e indirectos desses acidentes para a UE-25 são de cerca de 200 mil milhões de euros, ou seja, 2% do PNB da UE.

Mesmo considerando que a tendência na UE alargada tem sido positiva, não há motivos para complacência. Até porque o fosso entre os Estados Membros com melhores e piores resultados está a alargar-se, com a

consequência de que o grau de segurança nos Estados Bálticos, por exemplo, é 8 vezes menor do que no Reino Unido.

Nesta matéria, sendo português, e considerando a longa história da sinistralidade rodoviária nacional, gostaria de aproveitar esta ocasião para saudar os resultados do esforço que Portugal tem vindo a desenvolver, muito em particular desde 2002 e que, como já aqui foi sublinhado, têm sido uma constante.

Como é sabido, em 2002 morriam diariamente em Portugal, em média, 4 pessoas em consequência de acidentes de viação, com elevados custos humanos (mais de um milhar de vidas perdidas por ano) e materiais (quase 3% do PIB), daí decorrentes. Em 2006, apenas 4 anos após a implementação do primeiro Plano Nacional de Prevenção Rodoviária Nacional o número de mortes diminuiu para pouco mais de 2 pessoas por dia. Embora continuasse a ser um número elevadíssimo, é sinal de que a realidade se estava a alterar e de que havíamos iniciado um caminho, longo, mas bem direccionado.

Quatro anos antes da meta de 2010, quando o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) pretendia alcançar uma redução em 50% do número de mortos e feridos graves, de acordo com a média ocorrida entre 1998 e 2000, os objectivos encontravam-se atingidos.

Portugal foi, a par da França, o país da União Europeia que mais reduziu os índices da sinistralidade. Apesar de ainda figurar entre os países da União Europeia com maiores índices neste domínio, esta recuperação permitiu ao nosso país apresentar índices superiores a Espanha ou à Áustria. Para continuar este esforço importa, com certeza, continuar a executar o PNPR e actualizar os nossos esforços com aquilo que é a orientação da União Europeia. A partilha de boas práticas e de melhores

métodos deve ser, a par do aproveitamento da inovação tecnológica, uma estratégia nacional.

Retomando a abordagem europeia, também aqui o objectivo comum é o de, até 2010, reduzir para metade o número de vítimas mortais nas estradas. Trata-se de salvar 25 000 vidas nas estradas europeias. É imperioso e é realizável. No entanto, alguma coisa está a falhar, porque continuamos aquém dos objectivos previstos.

Procuremos, pois, saber o que temos de fazer.

As acções propostas a nível europeu incidem nos três domínios considerados centrais: veículos, infra-estruturas e comportamentos; isto é, as três componentes que constituem o sistema de trânsito. São acções que procuram ser complementares e coadjuvantes das medidas tomadas a nível nacional.

O propósito desta abordagem é o de construir um quadro global europeu de reforço da segurança rodoviária, de carácter permanente, capaz de prever indicadores de desempenho que permitam avaliar os progressos efectuados e que nos possibilite trabalhar de forma ajustada com o princípio acordado da "responsabilidade partilhada", na medida em que cada um de nós tem um papel a desempenhar para tornar as estradas da Europa mais seguras.

Na verdade, a segurança é uma responsabilidade comum que recai sobre todos.

**No que diz respeito aos veículos, por força de um continuado empenho e de uma legislação exigente, os fabricantes produzem veículos cada vez mais seguros. De igual modo, o progresso**

**tecnológico, a par da mesma exigência imposta pelo legislador, tem permitido a construção de estradas também elas mais seguras.**

Uma gestão bem sucedida da segurança rodoviária tem que ter em conta vários critérios. Por um lado, deve tentar identificar todos os pontos fracos do sistema, que contribuem para a ocorrência de acidentes ou para que os acidentes ocorridos sejam graves ou mortais, com vista atenuar as suas consequências.

Por outro lado, todas as iniciativas em matéria de segurança rodoviária devem – ou deveriam – basear-se em estatísticas fidedignas sobre as causas dos acidentes e demais questões relevantes. A recolha e a análise de dados, actualmente abrangidas pela **base de dados europeia sobre acidentes de viação (CARE)** são essenciais para planear medidas eficazes e adequadas com vista a melhorar a segurança rodoviária.

Outro instrumento importante para a participação de todos é a **Carta Europeia da Segurança Rodoviária**, que apela a todos os membros da sociedade, sejam eles uma pequena escola de aldeia, uma associação rural ou uma grande empresa multinacional, para que contribuam de forma significativa para melhorar a segurança rodoviária.

No mesmo sentido, o respeito dos limites de velocidade, a aplicação da legislação sobre condução sob a influência do álcool, a melhoria da formação dos condutores e a **Carta de Condução Europeia**, cujo **primeiro objectivo** é evitar o chamado "turismo da carta de condução", são medidas de substancial importância.

Por outro lado, as novas vias abertas pela inovação tecnológica, desde as normas em matéria de testes de colisão, aos *air bags* ou aos sistemas electrónicos de estabilidade, e as possibilidades técnicas de desenvolvimento de estradas mais seguras, que vão desde a concepção e manutenção das estradas, às barreiras de segurança, à sinalização vertical

e horizontal ou às auditorias de segurança, são elementos fundamentais deste conjunto global de medidas.

Ainda assim, podemos fazer mais, até porque, como é sabido, a maior parte dos acidentes rodoviários são provocados por infracções a regras básicas, essenciais.

Sabendo-o, temos de agir preventivamente sobre os comportamentos humanos, cuja correcção é, de longe, o factor com maior probabilidade de produzir resultados positivos no curto prazo.

A força desta ideia é impressionante, mas a verdade é que se todos respeitassem as regras de trânsito, as mortes na estrada reduzir-se-iam em 90%.

Se todos utilizassem o cinto de segurança (seja qual for o trajecto em causa), respeitassem os limites de velocidade legais e nunca conduzissem sob a influência do álcool, as mortes reduzir-se-iam em mais de 60% e teríamos cumprido e até mesmo ultrapassado o objectivo de reduzir para metade o número de mortos em acidentes de viação.

Não sendo esse o caso, porém, e sabendo-se que as restantes componentes da segurança rodoviária influenciam igualmente o resultado, temos outras frentes de batalha que devem ser empreendidas.

No **âmbito das tecnologias**, o Programa **eSafety** é uma excelente iniciativa de desenvolvimento e introdução de novas tecnologias de segurança que prevê uma cooperação estruturada entre a indústria, a Comissão e o Parlamento Europeus e todas as demais partes interessadas.

Há ainda muitas melhorias a incrementar no plano da segurança passiva, desde os dispositivos de incentivo ao uso dos cintos de segurança, aos dispositivos de eliminação dos ângulos mortos nos espelhos retrovisores ou à melhor protecção dos peões, o que tem a ver com as zonas de

impacto e absorção dos veículos – áreas em que o Parlamento Europeu se tem empenhado, procurando garantir a maior segurança possível na própria concepção dos veículos. No entanto, o futuro mais promissor está na melhoria da segurança activa, ou seja, nos chamados “veículos inteligentes”.

É neste quadro que o já referido programa **eSafety** tem vindo a acelerar este processo. Através dele contamos aumentar as possibilidades proporcionadas pelas aplicações telemáticas para reduzir no médio/ longo prazo o número de acidentes mortais.

Uma das iniciativas mais interessantes é o **sistema eCall**, que faz parte da iniciativa eSafety, e que consiste no estabelecimento de um serviço pan-europeu e harmonizado de chamadas de emergência a partir dos veículos, automaticamente accionado em caso de acidente. Estima-se que esta iniciativa permita salvar cerca de 2 500 vidas por ano na UE e poupar 26 mil milhões de euros em custos imputáveis a acidentes e aos congestionamentos que advêm dos mesmos. Ora, não podemos ignorar estes números e devemos, pois, impulsionar a introdução no mais curto espaço de tempo deste sistema como equipamento standard em todos os veículos novos comercializados.

Não menos interessante no domínio das novas tecnologias, é o **dispositivo de bloqueio da condução por excesso de álcool, integrado na própria chave do veículo**. São dispositivos inteligentes deste tipo, ou ainda as tecnologias inteligentes de assistência à velocidade, que deverão ser introduzidos no maior número possível de veículos – e a preço acessível. Eles contribuirão para melhor proteger, não só os condutores mas também os utentes mais frágeis da estrada, como sejam os peões e os ciclistas.

Quanto às infra-estruturas, o Parlamento Europeu, aprovou um relatório sobre a proposta de directiva relativa à **gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária**, no qual os euro deputados afirmam querer contribuir para uma melhor abordagem da segurança nas infra-estruturas rodoviárias, reconhecendo que estas têm evoluído, fundamentalmente, aquém do crescimento do tráfego.

A melhoria e adaptação da rede rodoviária aos níveis de tráfego actuais são importantes, até porque hoje é possível fazer uma integração sistemática das questões de segurança rodoviária em todas as fases da concepção, construção e utilização das estradas, com recurso às avaliações de impacto, auditorias e inspecções de segurança, cuja necessidade e eficácia em termos de custo/benefício ninguém contesta. Portanto, as questões de segurança devem, também, passar a constituir um pré-requisito da concepção, construção, manutenção e utilização das estradas.

Hoje em dia, este aspecto é decisivo – fomentar uma **cultura de segurança na engenharia rodoviária**, que respeite a subsidiariedade – é certo – mas que se torne num instrumento que abranja todos os domínios da segurança rodoviária.

A listagem das iniciativas em curso, e do nosso dever de colaboração é, como se vê, extensa. Não me querendo alongar, gostaria, ainda assim, de sublinhar as duas vertentes viradas para o futuro em que há, na minha opinião, um trabalho de fundo a fazer: por um lado, a formação dos jovens utentes da estrada e, por outro, a sensibilização dos produtores de automóveis relativamente à introdução em massa de sistemas de segurança inteligentes, que revelem ter uma boa relação custo-eficácia neste domínio.

Se há lugar onde o brocardo “a liberdade de cada um termina onde começa a liberdade do próximo” é verdadeiro, esse lugar é a rodovia. E é em homenagem a esse princípio que temos o indeclinável dever de continuar a agir em conjunto. A medida do nosso sucesso em matéria de legislação sobre segurança rodoviária, caros colegas, quer aqui quer no PE, são as vidas que ajudamos a salvar.

Muito obrigado!