

Check
upon delivery

CONFERÊNCIA INTERPARLAMENTAR DE LISBOA

Uma Política Europeia para a Segurança Rodoviária

Lisboa, Setembro 29-30, 2008

Miguel Frasquilho

Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Caros Colegas Parlamentares,

Caros Convidados,

Senhoras e Senhores,

Debatemos hoje a Segurança Rodoviária na Europa.

Os números das Nações Unidas não deixam margem para dúvidas: os acidentes rodoviários constituem a principal causa da morte na população até aos 25 anos. Pelo mundo fora, cerca de 400 mil jovens morrem em acidentes rodoviários todos os anos – e milhões ficam feridos ou incapacitados.

Não pode, pois, haver dúvidas de que se trata de uma área cuja importância é fundamental – e a que a Europa tem vindo a conferir uma atenção crescente.

É bem conhecido o objectivo, definido em 2001, de poupar 25 mil vidas até 2010, reduzindo para 29 mil, nesse ano, o número de mortos resultante de acidentes de viação. Trata-se de um objectivo ambicioso – uma redução de quase 50% do número de vítimas mortais em 9 anos. E que, de acordo com os dados mais recentes, para que possa ser alcançado, implica um ainda maior empenho da Europa como um todo, pois entre 2001 e 2007, o número de mortes na estrada na União Europeia desceu 21% – ainda longe, portanto, dos cerca de 50% almejados para 2010.

E, no entanto, os avanços têm sido notáveis: a situação que hoje enfrentamos tem muito pouco a ver com o que sucedia há 20 ou mesmo 10 anos atrás em matéria de segurança rodoviária. Isto é, já invertemos a tendência, mas ainda há muito por fazer.

A grande maioria dos presentes deve-se lembrar do tempo em que se circulava livremente sem cintos de segurança, sem apoios de cabeça, sem sistemas de retenção adequados para as crianças; ou, por incapacidade técnica da altura, sem algumas “modernices”, como os airbags, os pré-tensores de cintos de segurança, ABS, controlos de tracção ou direcções assistidas.

Para além destas tecnologias que nos parecem evidentemente ligadas à segurança rodoviária, também chamo a vossa atenção para alguns novos *gadgets* que, sem nos apercebermos, podem salvar vidas em acidentes que, porventura, até podem deixar de

se verificar graças à sua utilização. Refiro-me nomeadamente aos aparelhos GPS, aos computadores de bordo e a todos os demais dispositivos que, facultando informação devida aos condutores, tornam as suas conduções mais previsíveis e seguras.

Não me espantaria sequer que, na próxima década, viéssemos a ter uma fusão entre os actuais GPS e sistemas camarários de gestão de tráfego, o que, sucedendo, permitirá não só evitar acidentes, como resolver um das maiores dores de cabeça das edilidades: a sinistralidade rodoviária urbana.

Também gostaria de destacar o papel das Inspeções Obrigatórias ao parque automóvel circulante. Longe da mera "taxa extra" que muitos previam, as inspeções têm-se mostrado um forte aliado na manutenção do patamar de segurança exigido para a via pública.

Quero aqui também deixar expressa a minha congratulação pelo facto de irem longe os tempos em que as nossas crianças eram transportadas de forma que hoje é vista como inconsciente.

Recordo, a este propósito, a legislação já aprovada em Portugal relativa ao transporte colectivo de crianças.

Sem entrar em justificações técnicas, verifico com agrado que estamos finalmente a proteger devidamente as crianças, que para além de representarem o futuro de qualquer país, constituem também os utilizadores mais frágeis de toda a rede viária, pois a

decisão de serem transportadas é-lhes, na maior parte dos casos completamente alheia – logo, há que garantir que a máxima segurança lhes seja conferida.

No que toca ao transporte individual, e no meu caso pessoal, posso adiantar que, não tendo filhos (pelo menos até agora...), tenho acompanhado o crescimento dos meus dois sobrinhos desde o seu nascimento pela evolução das cadeirinhas que periodicamente vou trocando no banco de trás da minha viatura.

Bem sei que ainda nos falta percorrer alguns passos até que todos os portugueses – e europeus – sintam a necessidade de proceder da mesma forma para com as suas crianças; todavia, vejo com agrado que finalmente temos legislação que aponta claramente neste sentido. Ao proteger devidamente as crianças, mais não fazemos do que a minha obrigação.

Caros Colegas Parlamentares,

Aqui chegados, não poderia deixar de notar com satisfação que o meu país foi o segundo melhor na Europa a reduzir o número de vítimas mortais entre 2001 e 2007 (42%), logo atrás da França (43%). Mas a verdade é que, em conjunto, todos temos que nos esforçar mais para que a meta global possa ser alcançada em 2010.

Neste sentido, creio que podemos concluir que esta conferência, as comunicações e intervenções, o debate e a troca de ideias contribuíram para que avançássemos neste sentido.

E será igualmente importante que os bons exemplos ao nível dos Estados-membros nas mais diversas áreas sejam adoptados – eu diria mesmo copiados. Não creio que seja negativo copiar bons exemplos, boas práticas!...

Por exemplo, os países do sul da Europa, latinos, podem – e devem – evoluir na direcção das práticas dos países nórdicos no que toca aos sistemas de controlo de velocidade.

E os países do norte da Europa terão a ganhar se repararem na evolução que as infra-estruturas rodoviárias de protecção aos utilizadores de veículos de maior risco têm conhecido nos países do sul.

Neste particular, deixem-me que lhes transmita, caros colegas, que foi com agrado que aprovei, juntamente com os meus colegas, nesta Assembleia, na anterior legislatura, em 2004, a nossa Lei 33/2004, em que o Estado passou a cumprir a sua parte, protegendo os prumos dos rails de segurança anteriormente causadores de mortes e amputações aos utilizadores dos veículos de duas rodas – uma classe de que nos lembramos pouco, mas que tem cada vez um maior número de utilizadores, como é o caso dos motociclos mas também das bicicletas e mesmo trotinetes.

Para além de ser um exemplo português para toda a Europa, esta Lei, que adoptou os chamados "rails duplos" para segurança dos utilizadores de duas rodas, encontra-se, agora, a ser re-analisada porque poderá inspirar também a adaptação dos actuais rails convencionais para protecção de veículos pesados, o que, como apurou – e bem – a Comissão de Inquérito ao infelizmente conhecido acidente da A23 (a auto-estrada da Beira Interior), poderá revelar-se muitíssimo positivo para perdermos cada vez menos vidas humanas em sinistros rodoviários.

Se é verdade que os acidentes acontecem, ao menos que possamos aprender alguma coisa com eles, para evitar que se repitam!...

Caros colegas,

Agindo desta forma estaremos, sem dúvida, a contribuir para uma crescente harmonização de conceitos e princípios relativos à Segurança Rodoviária na Europa.

A este propósito, importa recordar que desde que a então Comunidade Económica Europeia foi fundada, em 1957, houve sempre quem duvidasse – e foram muitos a fazê-lo ao longo do tempo... – da possibilidade de integração e harmonização fosse do que fosse entre os vários países europeus.

A história tem vindo a demonstrar, com meridiana clareza e com mais ou menos atrasos, que estavam enganados – o que tem

também sucedido no que diz respeito à aproximação e integração de conceitos e práticas na Segurança Rodoviária.

Caminharmos neste sentido é benéfico para todos: quer na harmonização das regras de construção de estradas, quer das leis e normas que nelas se aplicam, todos podemos sair a ganhar.

Mas atenção – não tenhamos ilusões: a prova do nosso sucesso ou insucesso nesta missão só poderá ser descoberta aquando da harmonização mais importante de todas: a harmonização de uma condução segura por todos os condutores europeus.

Porque a responsabilidade é de todos; é do Estado e também é do cidadão.

E a harmonização também passará pela actuação das diferentes forças de autoridade europeias – sendo que, neste particular, não posso deixar de saudar a nossa GNR e a nossa PSP pelo trabalho louvável, de rigor e actualização que têm desenvolvido nos últimos anos.

Caros Colegas Parlamentares,

Quando abordamos as questões da Segurança Rodoviária, vemos imediatamente à cabeça o número de vidas que são ceifadas nas estradas todos os anos, e, obviamente, o número de vidas que podemos salvar.

Sendo eu economista de formação, não quereria deixar de terminar abordando o impacto económico do tema desta conferência, algo que afecta toda a vida dos países e dos seus povos, incluindo o seu estágio de desenvolvimento e a respectiva felicidade.

Para além da verdadeira tragédia humana que são os milhares de mortos e feridos rodoviários, todos os países são afectados directa e indirectamente pela consequência do que se passa nas estradas. Pelos dados das Nações Unidas e do Observatório Europeu para a Segurança Rodoviária, a sinistralidade custa, em média, aos países europeus, em todos os anos, cerca de 2% do seu PIB.

Esta percentagem que até poderá, porventura, ser conservadora para alguns países, representa, para o meu país, cerca de 340 milhões de euros por ano. Repito: 340 milhões de euros por ano, a preços de 2008.

Pois bem: creio que enquanto político e condutor que sou, posso propor que um valor desta grandeza seja acautelado em investimento em prevenção, educação e obras públicas – ao invés de continuarmos, como até aqui, a alocar igual montante de despesa, ou até superior, em áreas como as relativas à saúde ou à Segurança Social, em resultado directo da sinistralidade rodoviária.

E, estou certo, teremos um país muito mais feliz, mais justo e mais próspero!...

É que, caros colegas, caros convidados, senhoras e senhores, transpondo este meu desejo, esta minha ambição – que creio ser partilhada por todos – para a realidade, isso já não significa que esteja a falar de números: significa vidas humanas que deixam de se perder!... Pelo que, creio que seria visto com muito bons olhos que esta matéria – e estas verbas... – pudessem ser passadas para ministérios como a Educação, as Obras Públicas ou Administração Interna, agindo verdadeiramente em prevenção! Como em qualquer opção política inteligente, o Estado não aumenta os seus encargos nem sequer perde receitas. Limita-se, simplesmente, a alocar a sua acção onde verdadeiramente faz falta, ao contrário de continuar a apostar nas velhas fórmulas falhadas do passado.

Seria um óptima ajuda da Europa para o Mundo – e creio que podemos concluir que, desta forma, estaríamos a contribuir para melhorar em muito o Planeta em que todos vivemos.

O meu muito obrigado a todos.