



Pense 2020
Roteiro para a Segurança Rodoviária 2020

Europa

O ACP aderiu ao manifesto do Eurocouncil da Federação Internacional do Automóvel com o objetivo de reduzir em 40% o número de mortos nas estradas da Europa nos próximos 10 anos.

O “Roteiro para a Segurança Rodoviária 2020” surge num momento crucial em que a Comissão Europeia se prepara para desenvolver a estratégia para os próximos dez anos sobre segurança rodoviária.

Este documento apresenta uma série de princípios aplicáveis a todos os campos de ação da política de segurança rodoviária, cujas melhorias podem e devem ser alcançadas com esforços e responsabilidades partilhados por todos os agentes envolvidos.

Mas, mais do que isso, a vontade política e a liderança são necessárias para se fazerem mudanças drásticas.

Os clubes membros da FIA, como o ACP, pedem a todos os agentes políticos, locais, nacionais e comunitários para que acompanhem as mudanças de curto e longo prazo legislativo com muita informação e campanhas educativas. A FIA, por sua vez, apela ao envolvimento das autoridades ao mais alto nível e de personalidades mundiais, que se devem empenhar pessoalmente em atingir metas ambiciosas para a segurança rodoviária.

Baseado na experiência e conhecimento dos clubes, o Roteiro do Eurocouncil aponta as áreas-chave para melhorar a segurança rodoviária – tendo em conta que os desafios enfrentados pelos 27 Estados membros variam muito entre si.

O maior objetivo dos clubes da FIA é reduzir em 40% o número de mortos nas estradas até 2020:

- reduzir em 40% o número de ocupantes de viaturas mortos
- reduzir em 40% o número de crianças ocupantes de viaturas mortas
- reduzir em 30% o número de feridos graves ocupantes de viaturas
- reduzir em 50% o número de acidentes com envolvimento de veículos pesados
- reduzir em 40% o número de condutores mortos e feridos graves de motas pesadas
- reduzir em 35% a sinistralidade nos peões e ciclistas

O risco de morte nas estradas é substancialmente diferente entre os Estados membros da União Europeia. Em 2008, a taxa de risco dos países com maior risco foi 4 vezes superior à dos países de baixo risco.

Tendo em consideração estas diferenças, o manifesto propõe também metas diversas para reduzir a sinistralidade até 2020, com vista a uma segurança rodoviária convergente na Europa:

- reduzir em 50% a taxa de sinistralidade em países com risco claramente superior a 25% da média da EU
- reduzir em 35% a taxa de sinistralidade em países com risco no intervalo de 25% acima ou abaixo da média da EU
- reduzir em 22% a taxa de sinistralidade em países com risco claramente abaixo de 25% da média da EU

A segunda parte do Roteiro para a Segurança Rodoviária 2020 é preenchida com uma série de medidas detalhadas e recomendações à União Europeia (EU).

- as diferentes estatísticas e a conexão das autoridades na EU dificultam a definição de uma política focada na segurança rodoviária. Por esta razão, os clubes membros da FIA instam a EU a prosseguir com os trabalhos sobre dados padrão da segurança rodoviária.
- os veículos, em particular os de passageiros, aumentaram imenso as suas performances de segurança nos últimos anos. De forma a continuar esta tendência, os clubes da FIA pedem que se adote uma série de medidas para reduzir a sinistralidade até 2020, com base nos valores de 2010: redução de mortos em 40% para adultos e crianças ocupantes de viaturas, redução de 50% em acidentes com veículos pesados e redução de 30% do número de feridos graves.
- Motociclistas, ciclistas e peões continuam desproporcionalmente em risco. A adoção de um regulamento abrangente sobre a homologação de motos de alta cilindrada e trek e uma segunda fase de formação para condutores de motos de alta cilindrada são outras das ações que a FIA gostaria de ver implementadas com vista a reduzir em 40% o número de condutores mortos e feridos graves até 2020. A FIA pede ainda mais programas de prevenção rodoviária de forma a reduzir em 35% a sinistralidade nos peões e ciclistas.
- os comportamentos perigosos podem ser combatidos de várias formas. Os clubes FIA entendem que a aposta na educação desde a infância é um importante contributo para a segurança rodoviária. As oportunidades de formação avançada devem estar acessíveis a todos os condutores. A FIA solicita a inclusão de habilitações de formação de condutores obrigatório na segunda fase da diretiva de licença de condução.
- por último, a FIA solicita aos agentes envolvidos maior atenção na melhoria das infraestruturas rodoviárias. Em particular, deve ser dada uma atenção específica ao desenho das novas estradas, bem como às estradas mais perigosas e às vias rurais. O financiamento comunitário (TERN, fundos estruturais) devia ser condicionado à entrega de estradas seguras.

Novos desafios, novas estratégias

O Gabinete Europeu da FIA prevê a criação de um relatório anual sobre

acidentes rodoviários na EU a 27, que será publicado nas revistas dos clubes. O documento deverá aumentar a consciência pública sobre a situação da segurança rodoviária na Europa, a chamada de atenção para normas de segurança rodoviária adequadas e fornecer dicas e recomendações a quem anda na estrada.

No campo da segurança rodoviária, os clubes estão na melhor condição para desenvolver e pôr em prática um programa de avaliação do potencial de segurança e risco de cada Estado-Membro à escala europeia.

Ainda há muito por fazer em termos de segurança rodoviária na Europa. Se a tendência geral aponta para a redução de vítimas mortais e feridos graves, os motociclistas, ciclistas e peões continuam em risco.

Há que adaptar também as mudanças da sociedade nas estratégias de segurança rodoviária. O facto de vivermos mais tempo com saúde traz-nos uma série de novos desafios e oportunidades. As necessidades específicas de melhorar a proporção de pessoas idosas no trânsito terão de ser levadas em conta nas políticas futuras de segurança rodoviária.

Clubes representam 35 milhões de automobilistas europeus

Contribuir para melhorar a segurança rodoviária é uma das prioridades dos clubes membros da FIA, como é o caso do ACP. Em toda a Europa, os clubes automóveis realizam testes de segurança a veículos e equipamentos, treinos de condução, campanhas de sensibilizam para o uso do cinto de segurança e também avaliam a segurança das infraestruturas.

Através de uma série de iniciativas e meios para chamar a atenção da opinião pública, os clubes têm um poder enorme para mudar os comportamentos dos condutores e dos peões, bem como têm uma importante palavra a dizer na conceção das infraestruturas rodoviárias e na construção dos automóveis.

Basta dizer que os clubes representam 35 milhões de automobilistas em toda a Europa, tornando-se um agente incontornável na segurança rodoviária.

A experiência e conhecimento dos clubes sobre os comportamentos dos condutores e dos peões, os conceitos de segurança dos automóveis e das infraestruturas é amplamente reconhecido e contribui de forma significativa para tornar as estradas mais seguras.

As campanhas levadas a cabo pelos clubes contribuem para a sensibilização das pessoas para os desafios da segurança rodoviária e os seus vários programas e avaliações contribuem para alcançar as metas definidas pela União Europeia.

Através de programas como a Avaliação de Carros Novos na Europa, o EuroTest, Avaliação das Estradas Europeias (EuroRAP), avaliação dos túneis na Europa (EuroTAP), bem como os inúmeros planos nacionais dos clubes membros da FIA, contribuíram

para salvar muitas vidas. O papel positivo destes programas é amplamente reconhecido e demonstra que as melhorias na segurança rodoviária podem ser induzidas, mesmo na ausência de legislação.

Melhorias significativas na diminuição da taxa de mortalidade

Em 2001, a União Europeia colocou a si própria um desafio muito ambicioso: reduzir para metade o número de acidentes rodoviários até 2010.

A maioria dos clubes membros da FIA, onde o ACP se incluiu, assinaram a Carta Europeia de Segurança Rodoviária, assumindo o compromisso de apoiar esta iniciativa através da sensibilização e de campanhas pedagógicas nos seus países.

Este objetivo – difícil mesmo para uma Europa a 15 – manteve-se com o alargamento a 25 Estados-membros em 2004 e a 27, em 2007.

Mesmo sabendo que essa meta não seria atingida por todos, contribuiu para significativas melhorias na segurança rodoviária e convenceu os novos membros a melhorarem os respetivos programas nacionais.

De facto, apesar do aumento do uso do automóvel, a sinistralidade rodoviária diminuiu largamente na maioria dos Estados-membros: em 2008 diminuiu 35% na Europa a 15 e mesmo na Europa a 27 diminuiu 27% em comparação com 2001.

Mas ao definir uma meta para reduzir a sinistralidade rodoviária, a União Europeia não contou com os feridos graves. Entre 2001 e 2008, o número de feridos graves diminuiu de forma menos expressiva: 18% na Europa a 27.