

# Propostas Contra a Guerra Civil nas Estradas

## Generalidades

O automóvel não é apenas um meio de transporte. É também um factor de socialização. Quando utilizado indevidamente, conduz ao autismo, à violência e ao crime. Pode tornar-se uma arma letal, no interior da qual o condutor perde a sua consciência social, quando se deixa dominar por sensações de prazer e risco.

A impunidade, a falta de civismo, o autismo anti-social domina as estradas portuguesas. Muitos utentes do meio rodoviário encontram-se totalmente impreparados para conviver no meio rodoviário, considerado como factor de socialização.

Não há que olhar para este grave problema numa perspectiva de divisão de culpas e de rejeição de responsabilidades. Não faz sentido desresponsabilizar o condutor culpando as estradas, a sinalização, a má fiscalização, e o mau funcionamento da autoridade estatal. Inversamente, não faz sentido responsabilizar e condenar os condutores sem que o Estado assuma a sua própria responsabilidade como garante do direito público ao uso de infra-estruturas rodoviárias seguras e pacíficas.

Atentos ao que desde há quase quatro anos vimos designando como uma guerra civil nas estradas portuguesas, e tendo em conta o contexto actual de aumento do número de mortos e de auto-desautorização do Parlamento, vimos apresentar um conjunto de propostas práticas, em várias áreas, para redução desta verdadeira chaga da sociedade portuguesa.

## Legislação

- Aprovação urgente de um plano nacional de segurança rodoviária, após recepção de relatórios detalhados sobre a situação rodoviária nacional, encomendados a organismos internacionais de reconhecido mérito, com estabelecimento de metas concretas a cumprir a curto, médio e longo termo.
- Melhoramento da legislação sobre o transporte público colectivo de crianças.
- Revisão da legislação reguladora das obrigações extra-contractuais do estado: definição da figura de “crime rodoviário” afectando ocupantes de cargos de concepção, decisão, gestão de infra-estruturas rodoviárias que ponham objectivamente em perigo os utentes das estradas.
- Controlo legislativo e fiscalizador da publicidade tendente a exponenciar comportamentos rodoviários agressivos e temerários – obrigação de promoção da segurança rodoviária por parte dos fabricantes e vendedores de veículos automóveis, de telemóveis e de bebidas alcoólicas, dos gestores de infra-estruturas rodoviárias, etc.).
- Prolongamento do tempo de inibição de condução para condutores com antecedentes criminais (praticantes reincidentes de crimes rodoviários).

- Prolongamento do período probatório após obtenção de licença de condução.
- Obrigatoriedade de inclusão de coletes fosforescentes no kit de acessórios obrigatórios do automóvel.
- Consideração da redução gradual da taxa de alcoolemia permitida, tendo em consideração as recomendações da Comissão Europeia sobre este assunto (em particular, a redução para 0,2gr/ltr, no caso dos condutores profissionais de passageiros e mercadorias).

## **Economia e fiscalidade**

- Maior investimento nos meios e agentes de transporte público colectivos.
- Controlo do endividamento familiar envolvendo a aquisição de mais de um automóvel por agregado familiar.
- Contabilização dos custos complementares do transporte (poluição, congestionamento, sinistralidade, etc.).

## **Educação**

- Revisão do conceito de educação rodoviária, introdução o conceito de educação para a cidadania rodoviária.
- Estabelecimento de programas educativos e de prevenção para adolescentes e jovens (condução cívica, uso de telemóveis, consumo de álcool, etc.).
- Generalização dos programas de reeducação de condutores infractores, programas de reciclagem de condutores idosos.
- Melhoramento do sistema de instrução e de exame para obtenção de licença de condução – programas mais realistas de preparação para a condução (generalização dos parques de manobras) e introdução do ensino da condução cívica e defensiva.

## **Justiça**

- Efectivação do serviço à comunidade como pena acessória (articulação das condenações com as instituições de acolhimento), celeridade nos processos de contra-ordenações, na fase instrutória dos processos-crime, nos julgamentos, revisão da função e qualidade das peritagens a acidentes, penalização dura para criminosos reincidentes.
- Agilização da possibilidade de participação e denúncia às autoridades, por parte dos cidadãos, de situações de crimes rodoviários, praticados ou intentados (seja por utentes das estradas, seja por gestores e responsáveis das infra-estruturas rodoviária e da segurança automóvel, ou por fabricantes de veículos).
- Criação de uma base de dados jurídica abrangente das infracções, condenações e penalizações na área da criminalidade rodoviária, e articulação com bases de dados da sinistralidade rodoviária.

## **Investigação e ensino**

- Desvinculação do Observatório da Segurança Rodoviária em relação à Direcção-Geral de Viação – controlo partilhado entre o Ministério da Administração Interna e o Ministério do Ensino Superior, da Ciência e Tecnologia.
- Reformulação profunda do Observatório da Segurança Rodoviária, em articulação com as instituições de ensino superior e com os organismos estatais de ciência e tecnologia, e reforço da sua internacionalização no contexto europeu.
- Criação e desenvolvimento da especialidade universitária de estudos do trânsito, numa perspectiva interdisciplinar, com o contributo de instituições europeias de reconhecido mérito.
- Criação e desenvolvimento de programas de preparação de instructores de condução em institutos politécnicos.
- Criação e desenvolvimento de cursos superiores de peritagem de acidentes e programas de reciclagem de peritos.
- Melhoria do sistema de recolha e tratamento de dados relativos à sinistralidade rodoviária, com incorporação de dados económicos, jurídicos, sócio-antropológicos, psicológicos, médicos, etc.
- Requalificação dos técnicos responsáveis pela colocação e manutenção de sinalização rodoviária.
- Estudo e acompanhamento do funcionamento das diversas instâncias ligadas à fiscalização rodoviária (inspectores do ensino da condução, forças policiais, brigadas de fiscalização do transporte de mercadorias, do transporte público individual e colectivo, etc.).

## **Saúde**

- Valorização da importância da sinistralidade rodoviária como factor fortemente negativo em termos de saúde pública.
- Acompanhamento e tratamento do *stress* pós-traumático e criação de especialização médica nesta área.
- Melhoria da coordenação das equipas de apoio médico aos acidentados rodoviário, melhoria das viaturas de apoio médico equipadas para situações de urgência e eventual utilização de veículos de duas rodas para equipas socorristas, para situações em que o acesso ao local do acidente é difícil para viaturas automóveis.
- Melhoria do sistema de cuidados intensivos, em coordenação com o Corpo Nacional de Bombeiros.

## **Actividade seguradora**

- Revisão do sistema contractual do seguro automóvel, que implique uma maior responsabilização das seguradoras na diminuição da sinistralidade rodoviária.
- Obrigatoriedade de maior agravamento do valor das apólices de seguros para condutores comprovadamente reincidentes na prática de condução perigosa e eventual obrigação de negação de seguro a condutores reincidentes na prática de crimes rodoviários.

## **Coordenação administrativa**

- Extinção do Conselho Nacional Rodoviário e suspensão da participação do Estado na Prevenção Rodoviária Portuguesa, com reatribuição a organismos públicos das funções acometidas a esta entidade (educação, promoção e prevenção rodoviária).
- Criação de uma Alta Autoridade para a Segurança Rodoviária, participada por representantes da sociedade civil e organismos estatais, responsável pela execução e controlo permanente de um plano nacional rodoviário (a elaborar e a aprovar pela Assembleia da República) - este organismo deverá possibilitar uma articulação constante e efectiva entre as forças policiais, o Serviço Nacional de Bombeiros, os tribunais, as brigadas de fiscalização das condições das infra-estruturas viárias, etc., mas também que articule a investigação pura e aplicada sobre o trânsito e a sinistralidade, faça a gestão da promoção pública da segurança rodoviária, dos programas de educação rodoviária.
- Eventual fusão entre a DGV e a DGT, e/ou alteração das atribuições respectivas destes organismos.

### **Promoção da segurança rodoviária**

- Campanhas de desencorajamento do uso de telemóveis em viaturas em movimento.
- Campanhas de desencorajamento do consumo de álcool na estrada.
- Campanhas de desencorajamento da condução perigosa, temerária e anti-social – manobras perigosas, aproximação excessiva ao veículo da frente, velocidade excessiva, comportamentos anti-sociais, etc.
- Reconhecimento público, por parte do Estado, da tragédia rodoviária nacional – edificação de um monumento aos mortos nas estradas que homenageie a sua memória e favoreça uma pacificação entre os sobreviventes.
- Entrada em funcionamento imediato do controlo da velocidade média, remodelação de troços, de sinalização e de equipamentos (como os *rails*) considerados perigosos.
- Introdução de câmaras fotográficas em zonas de cruzamento (combate ao desrespeito pela semaforização);
- Apoio às autarquias para a introdução de radares de controlo da velocidade nas localidades.
- Eliminação do conceito de vias rápidas no interior das localidades – promoção do princípio da acalmia do trânsito.
- Criação de programas de identificação de troços perigosos e de levantamento de sinalização ausente ou mal colocada, com a participação activa dos condutores e outros utentes das vias rodoviárias (através da criação de um site de queixas na internet e de impressos RSFF à disposição dos condutores em bombas de gasolina).
- Colocação de placas sinalizadoras em zonas de acumulação de acidentes (“pontos negros”) – introdução de silhuetas antropomórficas evocadoras de sinistrados falecidos.
- Melhoramento da imagem pública, do reconhecimento social e do promoção do brio profissional das forças de polícia (ex: abandono imediato do uso de pequenos motociclos envelhecidos por parte da PSP-DT);

## **Fiscalização**

- Aumento da quantidade e qualidade do patrulhamento policial nas estradas e em meio urbano.
- Combate ao estacionamento indevido (passeios, passadeiras, etc.) – de acordo com o princípio de que o combate às pequenas infrações contribui para a redução do sentimento de impunidade e para a construção de um ambiente de cumprimento das leis.
- Aumento das operações-stop diurnas e nocturnas (em particular, junto a zonas de divertimento onde seja promovido o consumo de álcool).
- Combate à corrupção nas forças policiais (agentes das brigadas de trânsito, anulação de regimes de excepção na autuação, etc.).
- Combate à corrupção e laxismo na fiscalização de veículos e condutores de transporte de mercadorias (irregularidades nas inspecções periódicas, laxismo na inspecção de tacógrafos, etc.).
- Fiscalização mais rigorosa do uso de telemóveis, do consumo de álcool na estrada, de manobras perigosas, da velocidade excessiva, etc.