



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 125/VIII

PROGRAMA NACIONAL DE URGÊNCIA SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A sinistralidade rodoviária em Portugal é a mais elevada em toda a União Europeia. Em cada 100 000 habitantes morrem por ano, em média, 19 pessoas nas estradas portuguesas, ou seja, +58,3% que no conjunto dos países da UE.

Essa realidade não tem sofrido melhorias sensíveis. Ao longo da década de 90 verificaram-se, em média anual, quase 50 000 acidentes, resultando daí que, na prática, aconteceu, em cada duas horas, um acidente rodoviário com vítimas (mortos ou feridos)!

As razões dessa elevada sinistralidade são, com certeza, múltiplas. Desde a incúria, irresponsabilidade e inépcia dos condutores até à própria concepção das estradas e vias rodoviárias, ausência ou deficiente esforço de manutenção, assegurando as melhores condições para a plena utilização da rede nacional de estradas e diferentes vias rodoviárias nos centros urbanos, são muitas as razões que poderão ser invocadas para explicar essa evolução.

Mas, independentemente da pertinência e razoabilidade dessas justificações, parece também indiscutível que, apesar das melhorias introduzidas na rede nacional de estradas, designadamente com a aplicação do Plano Rodoviário Nacional (aprovado em 1985 e revisto em 1998), e, particularmente, com a construção de novos IP e IC, mantêm-se graves



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

insuficiências na fiscalização e manutenção das melhores condições de exploração da rede nacional de estradas.

A evolução da realidade da sinistralidade rodoviária exige a adopção de novos mecanismos legais que procurem responder à natureza dos acidentes rodoviários verificados em Portugal.

A ocorrência de inúmeras situações de má concepção e/ou má manutenção da rede de estradas nacionais e a ausência e/ou insuficiência de acções fiscalização e de controlo da construção da rede rodoviária, por parte do Estado, tem estado na origem de inúmeros acidentes, o mais recente e trágico dos quais se produziu na ponte rodoviária de Entre-os-Rios, no passado dia 4 de Março.

O Estado não pode, por isso, eximir-se de assumir as responsabilidades, quer por acção de mau exercício das suas competências de fiscalização e controlo quer por omissão dessas mesmas responsabilidades.

Impõe-se, neste particular, um balanço efectivo do modelo organizativo que os sucessivos governos têm prosseguido na última década, através da transferência sistemática de serviços públicos da esfera da competência do Estado para uma esfera de intervenção que, em muitos domínios, se aproxima cada vez mais da esfera de actuação privada, seja pela lógica redutora dos meios que emprega seja pelos critérios de avaliação do desempenho ao nível do controlo dos seus resultados.

Esta lógica privatista no funcionamento dos serviços públicos do Estado é, quanto a nós, Bloco de Esquerda, absolutamente inaceitável e, em muitos casos, nomeadamente se transposta para o capítulo dos transportes e da segurança rodoviária, pode assumir dimensão criminosa.

O único resultado visível tem sido o de alimentar uma lógica de clientelismo político e de grande promiscuidade na distribuição e garantia



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

de cargos para «novíssimos» gestores públicos, os quais, na grande maioria dos casos, não configuram qualquer competência específica para acrescentar qualquer valor à concepção, gestão e exploração das responsabilidades do Estado no aprovisionamento desses bens e serviços.

A pulverização dos serviços públicos do Estado por uma série de entidades de tipo empresarial, como os institutos, e os riscos de desagregação e desarticulação que isso comporta, quando essa lógica é levada ao exagero, é outra das possíveis consequências desta orientação. A situação actual dos três institutos que substituíram a ex-Junta Autónoma de Estradas demonstra-o com evidência.

Esta situação é particularmente grave em matéria de infra-estruturas de transporte. Neste domínio o modelo de gestão tem sido o da promoção de uma desregulamentação desenfreada, definindo regras de aprovisionamento de bens públicos segundo modelos de gestão privados, a qual, possivelmente por se tratar de um processo ainda relativamente recente, não teve ainda as repercussões tão graves que se conhecem em alguns países da União Europeia e em alguns sectores de transporte, como o transporte ferroviário ou aéreo.

No transporte rodoviário em Portugal o estado geral de inacção em matéria de segurança rodoviária, reconhecido implicitamente pelo próprio presidente do IEP, ICOR e ICERR (a que terá chegado a situação conjunta dos três institutos rodoviários, criados pelo Governo através do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de Junho), aconselha a adopção de um Programa Nacional de Urgência sobre Segurança Rodoviária que englobe medidas de correcção do modelo e da estrutura de gestão deste serviço público do Estado e medidas correctoras de prevenção e segurança rodoviária.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Nesse sentido, justificam-se novas medidas para fiscalização, controlo e correcção das anomalias e insuficiências na exploração da rede de estradas nacionais - incluindo pontes, viadutos, túneis e outros atravessamentos rodoviários - e também acções de correcção da própria estrutura de gestão desses institutos, tendo por objectivo recuperar, pelo menos, os anteriores padrões de desempenho da ex-Junta Autónoma de Estradas.

Por outro lado, os níveis extremamente preocupantes da sinistralidade rodoviária em Portugal impõem igualmente uma adequação do normativo jurídico conducente à responsabilização do Estado e dos cidadãos em relação a este problema, agravadas pelo próprio comportamento dos cidadãos em situação de condução dos veículos.

De acordo com os termos duma petição recentemente entregue nesta Assembleia, «para que se institua uma cultura de responsabilização colectiva que altere a situação de tragédia diária que se vive nas estradas e ruas do País o Estado português deve fazer da resolução do problema da insegurança rodoviária um desígnio nacional, com vista à redução drástica dos desastres e atropelamentos rodoviários».

Para tal, e ainda nos mesmos termos, afigura-se indispensável que a Assembleia da República «legisle sobre o crime rodoviário, de modo a punir criminalmente todos os comportamentos de que, por acção ou omissão, resultem objectivamente perigo de lesão para a vida e integridade física dos utentes das estradas e dos peões».

Esta responsabilização colectiva exige igualmente a introdução de medidas sancionatórias mais gravosas contra as repetidas práticas de inúmeros condutores que atentam, por inépcia, desleixo ou irresponsabilidade, contra a segurança de outras pessoas e bens. O acidente rodoviário donde resultem sacrifícios de vidas humanas deve ser



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

considerado crime grave, o que exige um regime sancionatório semelhante à prática de homicídio, nos termos previstos no Código do Processo Penal, para além das sanções específicas em matéria de inibição de condução.

No mesmo sentido, justifica-se também um processo de educação cívica permanente em matéria de segurança e circulação rodoviária, que actue no sentido do aprofundamento da consciência cívica e de um comportamento na estrada e nas ruas de prevenção e de reacção contra os riscos inerentes à circulação rodoviária, seja como condutor seja como peão.

O esclarecimento e a valorização das boas práticas dos cidadãos em matéria de circulação rodoviária deve passar a fazer parte dos currícula do ensino básico e complementar e deverá servir de base a uma ampla e continuada campanha de esclarecimento e de educação cívica no âmbito do serviço público de informação, especialmente nos meios de comunicação na posse do Estado.

Assim, a Assembleia da República decide recomendar ao Governo a adopção do seguinte conjunto de medidas:

1 — No âmbito da administração da Rede Rodoviária Nacional:

1.1 - Extinção do Instituto de Estradas de Portugal (IEP), do Instituto para a Construção Rodoviária (ICOR) e do Instituto para a Conservação e Exploração da Rede Rodoviária (ICERR).

1.2 - Criação de um único Instituto do Sistema Rodoviário de Portugal (ISRP), instituto público dotado de personalidade jurídica, autonomia administrativa e financeira e património próprio, ficando sujeito à tutela e superintendência do Ministério do Equipamento Social.

1.3 - O património autónomo do futuro ISRP deverá ser constituído pela universalidade de bens e direitos que integram o património privativo dos actuais IEP, ICOR e ICERR.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

1.4 - Todos os bens patrimoniais do futuro ISRP serão do domínio público.

1.5 - Qualquer desafecção do estatuto dominial público relativo a bem ou bens administrados pelo futuro ISRP deverá obrigar a despacho conjunto de autorização dos Ministros das Finanças e da tutela.

1.6 - Todos os contratos de trabalho celebrados no âmbito dos anteriores institutos - IEP, ICOR e ICERR - deverão permanecer válidos, sem quaisquer perda de direitos ou regalias estabelecidas anteriormente.

1.7 - Aprovação pelo Governo, no prazo de 30 dias, dos novos estatutos do ISRP.

2 — No domínio da segurança rodoviária:

2.1 - Implementação nos próximos três anos (2001-2003) de um Programa Nacional de Urgência sobre Segurança Rodoviária, que deverá incluir necessariamente as seguintes medidas prioritárias:

a) Implantação em todos os Itinerários Principais (IP) e Itinerários Complementares (IC), que não tenham perfil de auto-estrada ou via rápida, de separadores centrais em todos os pontos negros do seu traçado de elevada sinistralidade rodoviária;

b) Promoção de um levantamento exaustivo de todas as deficiências e falhas de sinalização horizontal e vertical na rede de estradas nacional, tendo em vista a adopção, por parte das entidades responsáveis, dos procedimentos correctivos necessários ao longo do período de aplicação do programa de urgência e definição de uma normativa a aplicar não só nas estradas nacionais como também nas municipais;

c) Revisão de todos os projectos de construção de itinerários principais e complementares que, pelo seu volume de tráfego e pelo grau de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

sinistralidade das estradas a substituir, justifiquem a adopção de duas faixas de rodagem com separador central e escapatórias adequadas ao seu perfil longitudinal;

d) Aplicação, em conjunto com as autarquias locais, de um plano nacional de emergência de verificação e controlo de todas as pontes e viadutos da rede nacional e municipal de estradas, que conduza à realização das intervenções necessárias nas obras de arte que se revelem em condições precárias de estabilidade e de segurança ou à decisão eventual sobre novos atravessamentos para substituir os que estão em fim de vida útil ou para responder a novas necessidades de deslocação de pessoas e de bens;

e) Garantia de iluminação nocturna de todos os nós de acesso aos IP e de intersecção dos IC, integrantes da rede nacional de estradas fundamental e complementar;

f) Protecção de todos os prumos dos *rails* existentes no conjunto da rede nacional de estradas construídas ou a construir com material adequado, visando a minimização dos graves efeitos no que concerne à sinistralidade especificamente envolvida nos acidentes de motociclos;

g) Responsabilização das entidades privadas concessionárias da exploração de troços da rede de estradas nacional e das actuais entidades responsáveis pelos troços não concessionados pela obrigação de proceder à implantação das normas referidas nos pontos anteriores.

2.2 - Aplicação, em conjunto com as autarquias locais dos principais centros urbanos, de um plano de cobertura sistemática de todas as áreas residenciais com medidas de sinalização horizontal e vertical, tendo em vista mais segurança e protecção ao atravessamento de peões (localização adequada de passadeiras, piso anti-derrapante nas suas proximidades,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

semaforização actuada com prioridade ao seu atravessamento por peões, etc) e medidas de acalmia de tráfego, sobretudo nas proximidades das escolas, e grandes equipamentos colectivos contra o excesso de velocidade no tráfego de atravessamento (bandas sonoras, semáforos actuados por velocidade, etc).

2.3 - Melhoria das condições de circulação dos transportes públicos e de estada nas paragens, tendo em vista a garantia de eixos viários com prioridade aos transportes públicos, e uma eventual revisão da localização e dimensionamento das paragens dos transportes, especialmente nas áreas urbanas.

2.4 - No quadro duma eventual revisão da programação financeira associada à implementação do Plano Rodoviário Nacional (PRN), deverá ter-se em conta a prioridade das intervenções referentes à fiscalização, conservação e reparação da rede nacional de estradas com repercussão directa na segurança rodoviária face a novas construções.

3 - No domínio da prevenção:

3.1 - Introdução, a partir do ano lectivo 2001-2002, do ensino da circulação e segurança rodoviária ao nível do ensino básico (6.º e 9.º ano de escolaridade) e secundário, tendo por referência aquela temática e a adopção de comportamentos preventivos na estrada e ruas para automobilistas e peões.

3.2 - Promoção, anualmente, de campanhas pedagógicas de sensibilização sobre a segurança e circulação rodoviária, subordinada à ideia de «uma semana por ano com uma taxa de acidentes sem mortos ou feridos», com expressão obrigatória nas escolas e nos principais centros urbanos e também nos serviços públicos de televisão, de radiodifusão e nos órgãos de comunicação em geral.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

3.3 - Reforço das medidas de fiscalização, inspecção e controlo sistemático dos veículos automóveis sob a responsabilidade da Direcção-Geral de Viação, nomeadamente dos veículos pesados de transporte público de passageiros e de mercadorias, e ainda de um controlo de qualidade mais apertado sobre os centros de inspecção técnicas dos veículos.

4 - No domínio da responsabilidade dos acidentes rodoviários:

4.1 - Introdução da figura jurídica do crime rodoviário, incluído no previsto em relação com o atentado à segurança rodoviária, aplicando-se:

a) Aos responsáveis das entidades e órgãos da Administração Central ou local que projectem, construam ou assegurem a conservação de estradas ou outras vias de circulação que, por deficientes condições de circulação existentes, provoquem ou potenciem acidentes de viação;

b) Aos responsáveis das entidades e órgãos da Administração Central ou local que não garantam a adequada instalação de sinalização rodoviária nos centros urbanos (especialmente, na proximidade de escolas ou equipamentos colectivos) a implantação de passeios nas áreas urbanas e vias reservadas para a circulação de velocípedes, sempre que os volumes de tráfego o justifiquem, por forma a defender o direito à vida e integridade dos cidadãos quando circulem a pé ou em vias reservadas para velocípedes;

c) Aos responsáveis das empresas e demais entidades públicas ou privadas concessionárias de estradas ou auto-estradas que não garantam a adequada sinalização horizontal e vertical nessas vias rodoviárias;

d) Aos titulares dos órgãos de gestão das entidades públicas responsáveis pela segurança rodoviária, dentro e fora dos centros urbanos, que não garantam, a partir do ano de 2001, e num prazo de 90 dias, a remoção de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

todos os obstáculos perigosos existentes nas vias rodoviárias, especialmente aqueles que se situam nas suas bermas ou que não procedam à protecção adequada dos prumos dos *rails* de protecção existentes;

e) Aos condutores de veículos motorizados que conduzam sob o efeito do álcool ou de substâncias psicotrópicas inibitórias das faculdades de conduzir.

4.2 - No quadro do regime sancionatório abrangendo os acidentes rodoviários graves, para além da eventual responsabilidade criminal dos intervenientes, deverá proceder-se à revisão do Código Penal e do Código da Estrada tendo em vista o agravamento geral das penas e a inibição de condução por períodos nunca inferiores a um ano.

Palácio de São Bento, 14 de Março de 2001. Os Deputados do BE: *Luís Fazenda — Helena Neves.*