



Informare de presa

Workshop-ul organizat de APIA in comun cu Asociatia pentru Siguranta Rutiera privind **locul Romaniei in Europa din perspectiva sigurantei rutiere** organizat in cadrul **Salonului International de Automobile Bucuresti – SIAB 2018 la Romexpo**

Ieri, 29 martie, a avut loc workshop-ul organizat de APIA in parteneriat cu Asociatia pentru Siguranta Rutiera in cadrul Salonului International de Automobile Bucuresti ce se desfasoara in noile pavilioane Romexpo in perioada 23 martie - 01 aprilie.

Problematika ce a precedat practic automobilul, siguranta rutiera a devenit o preocupare serioasa abia dupa ce autoturismele au devenit produs de masa, la inceputul secolului XX insa a cunoscut “consacrarea” abia dupa cel de-al doilea razboi mondial, cand parcul auto a inceput sa creasca geometric, autoturismele au devenit mult mai rapide si mai grele iar infrastructura din ce in ce mai putin prietenoasa si incapatoare.

Eforturile in directia imbunatatirii gradului de siguranta rutiera s-au desfasurat pe multiple planuri, avand in vedere entitatile implicate (in primul rand autoturismul, urmat de conducatorul auto, infrastructura rutiera si nu in ultimul rand pietonii, care utilizeaza infrastructura in comun cu cei susmentionati) in ritmuri si prin metode diferite de la o zona a lumii la alta.

In ceea ce priveste prima entitate respectiv autovehiculul, s-a inregistrat o evolutie relativ omogena, avand in vedere dinamismul si caracterul specific al acestei industrii privind inovarea, cercetarea si dezvoltarea. De-a lungul timpului, constructorii auto au investit masiv in sistemele si dotarile cu rol in siguranta rutiera imbunatatindu-le si diversificandu-le continuu, lista acestora fiind in prezent una extrem

de stufoasa, o parte dintre ele devenind obligatorii prin legislatie (ABS, ESP, DRL, TPMS, LDWS, eCall, altele impuse practic de piata (airbag, windowbag, centuri de siguranta pretensionate, etc).

Prin urmare, dezbaterile care au avut loc au generat o serie de constatari care sunt importante pentru cei interesati dar mai ales pentru autoritati.

D-l Florentin Bracea, Comisar Sef, Directorul Directiei Rutiere al Politiei Romane a afirmat ca, in ceea ce priveste Romania, situatia este una extrem de ingrijoratoare avand in vedere urmatoarele aspecte:

- In vreme ce Uniunea Europeana si SUA inregistreaza reduceri constante ale numarului de victime, Romania prezinta o evolutie descurajatoare: scaderi foarte mici si tendinte de crestere;
- Romania ocupa in continuare ultimul loc in topul statelor UE privind siguranta rutiera;
- Numarul victimelor rezultate din accidentele rutiere este de doua ori mai mare decat media europeana;
- O pondere importanta in numarul total de victime o au copiii care pot fi pasageri in autovehicule implicate in accidente sau pietoni;
- Una dintre cele mai viabile solutii alternative pentru mobilitatea urbana (bicicleta) se remarca drept unul dintre cele mai periculoase mijloace de transport, numarul biciclistilor care isi pierd viata fiind in crestere substantiala.

Din discutiile pe marginea subiectului a reiesit ca principalele cauze pentru aceasta situatie sunt legate preponderent de conducatorul auto, pietoni si infrastructura:

- Pregatirea initiala deficitara (din ratiuni de costuri sau legislatie!) sau chiar gresita (din ratiuni de competenta a instructorilor) a viitorilor conducatori auto;
- Cunoasterea deficitara a functiilor si dotarilor unui autovehicul echipat cu numeroase sisteme de siguranta activa ceea ce induce insa o incredere exagerata in respectivul autovehicul;
- Indisciplina in trafic, atat a conducatorilor auto dar si a pietonilor si, dupa cum mentionam mai devreme, a biciclistilor;
- Infrastructura rutiera cu multiple deficiente si profund deficitara atat in zonele urbane cat si pe trasee lungi.

Din pacate, automobilul are la randu-i o contributie demna de luat in seama la aceste bilanturi cutremuratoare:

- Un numar important de automobile din parcul national fie nu sunt echipate cu sisteme de siguranta activa si / sau pasiva, fie sunt functionale dar sunt de generatie veche, fie chiar nu functioneaza deloc;
- Un numar important de autovehicule au diverse deficiente tehnice cu efect asupra tinutei de drum / stabilitatii /franarii (amortizoare, pneuri, elemente de suspensie sau directie);
- Un numar important de autovehicule care prezinta deficiente la nivelul sistemelor de climatizare sau iluminare ceea ce afecteaza vizibilitatea conducatorilor auto in anumite situatii de trafic;

- Exista si cazuri de automobile care au suferit in prealabil o avarie care s-a remediat necorespunzator ceea ce prezinta un risc important in cazul unui accident ulterior care implica acelasi segment de caroserie / acelasi element de siguranta pasiva;
- Prezenta in trafic a numeroase autoturisme cu volan pe dreapta.

D-l Claudiu Mija, Sef Departament ITP in cadrul RAR a afirmat ca, din pacate, in privinta vehiculelor cu volan pe dreapta, autoritatea pe care o reprezinta are la indemana putine solutii din ratiuni ce tin de conformarea cu legislatia comunitara care interzice restrictionarea circulatiei sau refuzul inmatricularii unor vehicule omologate sa circule in spatiul UE, atata timp cat sunt adaptate la circulatia pe partea corespunzatoare (opacizarea farurilor, pozitionarea corecta a stopurilor de ceata, etc). Dupa incheierea procesului de despartire a Marii Britanii de UE, este asteptata o repositionare a autoritatilor comunitare pe acest subiect insa nu exista nici o certitudine in acest sens.

D-l Marius Tudor, Secretar General APIA a propus analizarea posibilitatii de ajustare a pretului asigurarii RCA in functie de acest parametru avand in vedere ca riscul potential este considerabil mai mare. Pe de alta parte, acesdta a informat auditoriul ca pe site-ul APIA <https://siab.ro/conferinta-30-martie-2018/> sunt postate mai multe materiale de informare legate de siguranta rutiera, inclusiv descrierea echipamentelor de siguranta activa sau pasiva cu care sunt dotate autovehiculele.

D-l Gabriel Anghelache profesor la UPB, sectia Vehicule Rutiere, cu o experienta de peste 30 de ani in sisteme de siguranta active si pasive, a reiterat gradul ridicat de risc al anumitor participanti la trafic (de 14 ori mai mare la biciclisti decat la automobilisti, de 20 de ori mai mare la motociclisti) precum si faptul ca gravitatea situatiei din traficul rutier romanesc este mult mai mare decat reiese din statisticile prezentate de autoritatile nationale. Daca se tine cont de numarul de autovehicule din trafic sau de dimensionarea infrastructurii, situatia ar fi nu de doua ori mai nefavorabila ci de intre 5 si 15 ori (!) ceea ce nu compromite doar statisticile Romaniei ci si ale altor state din UE unde ajung soferi romani! Iar aceasta situatie se datoreaza, in opinia domniei sale, in foarte mare masura indisciplinei crase pe care o constata zi de zi in traficul preponderent bucurestean. Chiar si in aceste conditii, domnia sa se declara izolat in sensul ca autoritatile romane nu-i solicita sprijinul si nu recurg la expertiza domniei sale pentru a remedia situatia dezastruoasa de pe soselele Romaniei. Norocul nostru este ca Uniunea Europeana se pregateste sa innaspreasca procedura de examinare in vederea obtinerii permisului de conducere.

D-l Vlad Marinescu de la Academia Titi Aur a readus in discutie problema pregatirii initiale deficitare si mai ales a deprinderilor gresite ale unor conducatori auto "cu experienta" si a solicitat reprezentantilor autoritatilor publice prezenti la dezbateri sa identifice o posibilitate de a introduce obligativitatea cursurilor de conducere defensiva.

D-l Vali Porcisteanu a completat cele afirmate de d-l Marinescu in sensul ca numerosi participanti la astfel de cursuri, trimisi cu forta de proprii angajatori, isi manifesta neincrederea in respectivul demers motivand ca au suficienta experienta. Dupa incheierea cursului, peste 90% dintre acestia recunosc faptul ca au invatat lucruri noi, extrem de utile in traficul de zi cu zi.

Din partea scolii de soferi "TEO" a participat *d-l Andrei Stan* care a recunoscut ca pregatirea initiala lasa de dorit insa instructorii au doar o parte din vina si anume ca exista o concurenta acerba pe piata care obliga la superficialitate. Cealalta parte de vina este a instructorilor neinstructi in privinta carora scoala "TEO" a demarat deja o sesiune de pregatire si a legislatiei care interzice deplasarea cu cursantii pe autostrazi si drumuri nationale.

D-l Bogdan Marisca a sustinut pozitiile d-lor *Marinescu* si *Porcisteanu* si a propus sa se ia niste decizii in privinta aspectelor dezbatute in cursul intalnirii.

D-l comisar sef Bracea a intervenit cu informatia ca Uniunea Europeana a acordat Sloveniei in 2015 premiul PIN (Road Safety Performance Index). Premiul a fost obtinut ca urmare a unor eforturi masive si concertate ale autoritatilor: siguranta rutiera a devenit politica de stat si prioritate guvernamentala. Pentru aceasta, autoritatile slovene au modificat legislatia de circa 6 ori si au alocat resurse importante. In Romania, o ordonanta de urgenta (OUG 21/2007) ajunsa in Parlament in 2008 este in continuare in procedura legislativa.

Ca raspuns la propunerea *d-lui Marisca* si tinand cond de ideile dezbatute, dl. *Virgil Mihailovici* a coagulat urmatoarele recomandari:

- Revizuirea criteriilor de pregatire in scolile de soferi;
- Analizarea in comun cu reprezentantii Politiei Rutiere a posibilitatii de a introduce obligativitatea cursurilor de conducere defensiva in cazul conducatorilor auto sanctionati cu suspendarea dreptului de a conduce;
- Implementarea mai energica a legislatiei curente de catre Politia Rutiera;
- Constituirea unui forum de dialog functional al partilor implicate in vederea unificarii mesajelor destinate autoritatilor;
- Abordarea mai ferma a autoritatilor nationale responsabile pentru siguranta rutiera in Romania.

===== // =====