

VisãoZero2030 - Contributos

Senhor Presidente da
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
Eng. Rui Ribeiro

Antes de mais quero, em meu nome pessoal e em nome da GARE, agradecer o honroso convite para participar na discussão, necessária e fundamental, para a construção de uma nova estratégia de segurança rodoviária, com objetivos tão elevados como a visão zero.

Permita-me que enuncie alguns considerandos prévios, que entendo que devem ser tomados em linha de conta com o objetivo de prevenir que esta discussão que agora se tenta iniciar, seja objetiva, aborde todos os ângulos com a profundidade necessária, e que se faça um grande esforço para ouvir muitos dos que, ou nunca são ouvidos, ou são ouvidos mas não são compreendidos.

Em primeiro lugar, após tantos meses de pandemia COVID 19, todos devemos ter uma noção muito clara, de que alguns setores da sociedade portuguesa, nomeadamente as escolas, algumas organizações da sociedade civil, estão privadas do exercício das atividades para que foram criadas. As escolas precisam dos alunos para se completarem e as ONG's precisam do seu público alvo para se realizarem.

Em segundo lugar, todos temos tido oportunidade de nos últimos anos, assistir à publicação de diversos Planos e Estratégias virados para a Segurança Rodoviária, alguns até supostamente construídos após discussões e contribuições de diversas entidades oficiais e associações da sociedade civil, que se revelaram claramente insuficientes e cujos objetivos e resultados, quantitativos e qualitativos, ficaram longe das expectativas.

Em terceiro lugar, a identificação de algumas questões fundamentais, muitas vezes citadas, mas que nunca passaram de letra morta, mas que ajudam a dar corpo a um qualquer texto que se queira contemporâneo, democraticamente participado e socialmente aceite.

Este último considerando, é aquele que vai ser a base deste contributo que queremos aqui deixar, pois sempre entendemos que as questões que consideramos fundamentais para que qualquer plano estratégico de segurança rodoviária tenha sucesso, têm de ter em atenção os seguintes aspetos:

A EDUCAÇÃO

Todas as Estratégias anteriores são sempre apoiadas por um bastante grande número de entidades, grande parte delas ligadas a diversos ministérios, e claro, a educação e a saúde estão sempre presentes.

No entanto, além de ser claramente notório que a coordenação entre estes ministérios é quase nula, a questão fundamental é que a educação para a segurança rodoviária, é educação para a cidadania, é educação para a saúde, e portanto, tem que ser responsabilidade da sociedade no seu todo, da família e da escola em particular.

Relativamente à escola, desde o primeiro ciclo do ensino básico ao ensino secundário, revestindo formas e conteúdos muito diversos, a educação para segurança, tem que ser um objetivo integrante de qualquer plano pedagógico.

A educação para a cidadania constrói-se na ligação da escola à sociedade, trazendo a escola para fora dos seus portões sempre que possível e útil, e levando a sociedade civil para dentro da escola em múltiplas ocasiões, e é desta interação que resultam as aprendizagens e a construção da cidadania.

A SOCIEDADE CIVIL

A sociedade civil, organizada ou não, tem normalmente um papel muito importante, sempre que é pedida a intervenção de algum dos seus membros, nomeadamente junto das escolas, dos professores ou dos alunos.

Na sociedade civil, é muito fácil encontrar sempre alguém que está disponível para nos ajudar a compreender certas questões que não estão nos manuais escolares e não são da área específica de um qualquer professor.

A sociedade civil organizada, na qual temos que obviamente incluir a Estrada Viva e todas as organizações que a integram, têm sido sistematicamente impossibilitadas de contribuir para a promoção de uma cultura de segurança rodoviária, porque não lhes é dada a possibilidade de contribuir efetivamente para desenvolver projetos, junto das crianças, dos jovens, ou dos adultos, incluindo aqui a população em geral, mas também diversos tipos de profissionais como os professores, os profissionais de saúde, os profissionais de transportes e até os militares e agentes policiais.

Aqui, queremos deixar claro, que a PSP e a GNR, sendo os garantes fundamentais do cumprimento da lei, não podem ser os únicos responsáveis pela educação rodoviária da população portuguesa.

O APOIO ÀS VÍTIMAS

O apoio às vítimas continua a ser um dos grandes problemas por resolver em Portugal, embora todas as estratégias incluam de alguma maneira a sua abordagem.

Neste capítulo, é importante estabelecer aqui alguma forma de distinção do tipo apoio às vítimas que é fundamente e muito urgente ser pensado, organizado e implementado em todo o país.

Vamos colocar de lado aqui, a emergência médica aos sinistros e o posterior tratamento médico e recuperação física dos sinistrados, porque vai funcionando relativamente bem, havendo a salientar, no entanto, que em alguns pontos do país, o tempo que a emergência leva a chegar ao local do sinistro continua ser muito elevado.

Após um sinistro grave, particularmente quando há vítimas mortais, crescem de imediato, familiares diretos que são completamente abandonados, quando mais precisam de apoio psicológico, jurídico e até financeiro, que ficam completamente ignorados por todos, o que é facilitado pela tendência destas vítimas, em se fecharem numa concha muito apertada.

Isto tem que ser resolvido. Tem que haver uma estrutura nacional, pública ou privada, estatal ou civil, com profissionais devidamente preparados para, em primeiro lugar identificar e chegar junto de quem precisa de apoio e em segundo lugar prestar esse apoio de forma personalizada, individual, sigilosa, completa e gratuita.

PARA CONCLUIR

Este contributo, é da responsabilidade da GARE, por não ter havido capacidade técnica de trabalhar com a ESTRADA VIVA.

No entanto, o contributo da ESTRADA VIVA, também é o nosso contributo.

Évora, 6 de Novembro de 2020

O Presidente da Direção da GARE

António Adérito Araújo