

CONTRIBUTOS VISÃO ZERO 2030



Maria de Fátima Pereira da Silva

Introdução

No âmbito da auscultação pública solicitada pela ANSR, visando recolher contributos para a definição do Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030 e tendo por objetivo o estabelecimento de uma possível rede cooperativa, a InOutCister, Lda em estreita colaboração com a World Association for Connecting People (WACP) tem o prazer de apresentar algumas ideias e contributos que esperamos serem válidos para o fim em questão.

Recentemente e após a Terceira Conferência Ministerial Global de Segurança Rodoviária em Estocolmo (19 e 20 de Fevereiro de 2020) foi proclamada a Resolução A/RES/74/2999 pela Assembleia das Nações Unidas a 31 de Agosto, decretando a Segunda Década de Segurança Rodoviária. Paralelamente a política de segurança rodoviária definida pela Comissão Europeia 2021-2030 e a proclamação de um Sistema Seguro assumem-se de forma concordante com um objetivo desafiante que valoriza a participação de todos na construção de uma realidade que, ambiciosa, chama a si a contribuição global de entidades e sociedade civil que, direta ou indiretamente se relacionam com esta realidade: Caminhar para a redução de mortes e feridos nas estradas ao nível mundial com a ambição de atingir uma ambição comum: Um cenário de mobilidade sem acidentes nas nossas estradas.

Como representante da empresa InOutCister e Presidente da World Association for Connecting People (WACP) e face a um percurso de três décadas de trabalho na área, este desafio não podia ser de forma alguma ignorado, pelo que coloco à consideração de V. Excia. Exmo. Sr. Presidente da ANSR, Professor Doutor Rui Ribeiro algumas contribuições que esperamos ser pertinentes e válidas.

Creemos que de 2021 a 2030 serão muitos os desafios que se nos colocam e terão todo o sentido envolver parceiros que se dedicam a esta ambição desde há várias décadas. Será, assim, uma honra poder contar com a nossa colaboração e aceite estes contributos como um mero e primeiro exercício reflexivo.

Breve Apresentação

InOutCister, Lda

Empresa privada com sede em Almalaguês, Coimbra, nasce da ambição de ligar o conhecimento e experiência de todos aqueles que se dedicam à construção de melhores cenários de mobilidade. Durante vários anos centrou a sua atividade na avaliação psicológica de condutores, para múltiplas empresas públicas e privadas e condutores em nome individual, contando no seu histórico com mais de 7000 avaliações psicológicas de condutores e candidatos a condutores. Paralelamente investiu durante anos na formação de condutores, como Centro de Formação acreditada pelo IMT. Os desafios com os jovens e a organização de seminários na área foram igualmente um dos desafios desta organização. Liderou assim e integrou o comité de organização do Dia Mundial em Memória das Vitimas da Estrada em 2014, organizou em 2015 um Seminário Internacional em Alcobaca (Do Século XIX ao Século XXI: três séculos, três boas práticas em três minutos- o Fator Humano Rumo a Zero acidentes) e em 2017 organizou ainda o Seminário Internacional: Thinking Together - Pense2020, tendo como parceiros e apoiantes a OPP e a ANSR.

Em 2019 e fruto do seu trabalho sistemático de envolvimento e sensibilização com jovens sobre os perigos de condução sob o efeito de álcool e em contexto de festas académicas, foi honrosamente premiada pela EU e ERSC em Bruxelas, com um dos prémios europeus de Excelência em Boas Práticas de Segurança Rodoviária.

World Association for Conneting People (WACP)

A WACP nasce do desafio de juntar vários peritos nacionais e internacionais no sector da Segurança, Sustentabilidade e Mobilidade, com o objetivo de partilhar conhecimento e abraçar projetos conjuntos e comuns em termos nacionais e europeus.

Recentemente liderou a organização da Conferência do International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS) em Coimbra. Esta Conferência foi cancelada devido ao contexto pandémico Covid 19.

O documento que se segue assume-se como uma primeira base de trabalho, assumindo dois princípios fundamentais:

- a) A filosofia PDCA que vise a melhoria contínua*
- b) A aplicação de KPIs em todos os momentos de ação*
- c) O Trabalho conjunto com vários atores e peritos especialistas em mobilidade, sustentabilidade e qualidade de vida em cenários de Mobilidade*

Pilar 1.- Gestão da Segurança Rodoviária

Objetivo Estratégico:

- 1- Envolver todos os atores, peritos, stakeholders, na promoção de uma cultura de segurança.
 - 1.1. Envolver todas as organizações públicas e privadas que intervêm na promoção de uma cultura de Segurança Segura, promovendo continuamente a comunicação, fomentando as redes de cooperação e implementação de *focus grupos* de discussão, com o objetivo de divulgar a sua intervenção e ações significativas, através das redes de comunicação
- 2- Alocar recursos Financeiros para a Promoção de uma cultura de segurança rumo a zero acidentes
 - 2.1. Promover o desenvolvimento de parcerias com entidades públicas e privadas para o desenvolvimento de ações de sensibilização relacionadas com a segurança e mobilidade junto das Escolas do Ensino Básico, Secundário e Superior
 - 2.2. Desenvolver estudos sistemáticos e de caracterização regional sobre a tipologia de acidentes e fatores precipitantes
 - 2.3. Incentivar o desenvolvimento de iniciativas locais envolvendo a comunidade civil
 - 2.4. Valorizar as boas práticas em qualquer sector de atividade e/ou organização através de um Prémio de reconhecimento anual. Este prémio semelhante ao que existe ao nível europeu (ERSC/EU) pretende premiar e incentivar a adoção de práticas que contribuam para a melhoria da segurança nos cenários de mobilidade
- 3- Criar Observatórios de Regionais de Segurança Rodoviária
 - 3.1. Desenvolver sistemas de comunicação em rede que permitam uma articulação permanente entre as Autoridades Locais e Municípios
 - 3.2. Criar sistemas de monitorização de dados tendo em conta todos os tipos de acidentes, feridos graves e ligeiros e considerando as várias modalidades de mobilidade.
 - 3.3. Criar uma base de dados nacional em parceria com entidades locais que se assuma como uma ferramenta essencial e preventiva relativa à origem dos acidentes: p.e. tipologia de acidente/colisão, comportamentos inerentes: comportamento do condutor, infraestruturas, condições dos veículos, condições climatéricas, má visibilidade.
 - 3.4. Analisar continuamente os dados recolhidos e redefinir estratégias de intervenção permanentemente adaptáveis, de acordo com a origem e tipologia dos acidentes.
- 4- Melhorar a legislação e a fiscalização
 - 4.1. Melhorar a fiscalização e exigência relativa à Avaliação e Formação Inicial e Contínua de condutores
- 5- Estabelecer relações de trabalho e cooperação em rede com entidades nacionais e internacionais.
 - 5.1. – Valorizar o trabalho das equipas multidisciplinares com a partilha de conhecimento entre especialistas de várias áreas que possam trabalhar em conjunto quer no planeamento, quer na implementação, quer na avaliação do impacto das medidas que visem a reorganização das

infraestruturas, da sinalização, do ordenamento dos espaços e locais e que potenciem melhorias rumo a cidades mais sustentáveis e seguras.

5.2. Estabelecer redes de cooperação, de partilha de conhecimento e investigação com entidades internacionais, associações, universidades e politécnicos que possam contribuir para a melhoria conjunta em qualquer dos pilares estratégicos de intervenção.

6- Sensibilizar/Formar/Atualizar todos os atores que contribuem para uma Visão Segura apostando na partilha de conhecimento e visando a melhoria das práticas.

6.1.- Atualizar/formar os Agentes Fiscalizadores com vista a um conhecimento consolidado de todos os fatores precipitantes que podem contribuir para a Segurança

6.2- Atualizar/Formar as Forças de Segurança com vista a incrementar uma imagem positiva junto de todos os utilizadores das vias

6.3. - Atualizar/Formar as Forças de Segurança relativamente à emergência do aparecimento de novas drogas, medicamentos e suas implicações no comportamento do condutor.

6.4.- Atualizar/Formar as autoridades judiciárias com vista a sensibilizar para a importância/Implicação do seu papel e decisão, bem como para a importância de manter uma visão holística de todos os fatores intervenientes, nomeadamente no que concerne ao comportamento humano, pressupostos e metodologias relativas à avaliação médica e psicológica e processo formativo.

7- Avaliar sistematicamente a condução sob o efeito de álcool e drogas

7.1.-Adotar procedimentos consistentes que permitam o despiste sistemático de condução sob o efeito de álcool e/ou drogas em situações de fiscalização.

Pilar 2- Utilizadores Mais Seguros

- 1- Promover uma Cultura de Segurança, implicação e responsabilidade pelo espaço partilhado por todos: o Cenário Rodoviário
 - 1.1. Integrar a sensibilização e formação para uma Cultura de Segurança em todos os níveis de ensino (do ensino básico ao ensino superior), focando a importância da promoção de espaços seguros e sustentáveis
 - 1.2. Estabelecer relações de parcerias com entidades públicas e privadas e associações para criação de Programas e Campanhas de sensibilização para jovens.
 - 1.3. Estabelecer protocolos de colaboração com Escolas Superiores de Educação para a formação de futuros professores visando a promoção de uma cultura de segurança rodoviária sustentável.
 - 1.4. Incentivar a criação de projetos e ideias para a promoção de uma cultura segura junto de alunos do Ensino Superior (p.e. Licenciaturas de Comunicação Organizacional, Marketing, Animação Socioeducativa, entre outras)
 - 1.5. Integrar a sensibilização e formação para uma Cultura de Segurança integrada na construção de espaços e cidades sustentáveis junto das Câmaras Municipais, Juntas de Freguesias, Associações de Pais, Associações Recreativas e Culturais, entre outras
 - 1.6. Implementar os Planos de Segurança Municipais e intermunicipais (CIMs), visando uma cultura de segurança sustentável.
 - 1.7. Fomentar e reforçar a importância de uma Cultura de Segurança e Sustentabilidade nas organizações com e sem fins lucrativos (independentemente da sua tipologia) sensibilizando para a importância da implementação da Norma ISO 39001.
 - 1.8. Sensibilizar a gestão de topo das organizações com ou sem fins lucrativos para a importância na implementação de uma cultura de segurança e sustentabilidade, envolvendo os seus colaboradores e incentivando a sua participação ativa.
 - 1.9. Fomentar a criação de sistemas de Incentivos e benefícios fiscais para as organizações que sejam certificadas pela norma ISO 39001
 - 1.10. Estabelecer relações de parceria com Associações Comerciais e Industriais para a sensibilizar dos seus Associados para uma Cultura de Segurança e Sustentabilidade em cenários de mobilidade
 - 1.11. Estabelecer relações de parceria com entidades públicas e privadas visando a sensibilização de Cultura de Segurança e Sustentabilidade em cenários de mobilidade no sector do Turismo.

- 2- Promover uma Cultura de Segurança visando a diminuição de comportamentos relacionados com a condução sob o efeito de álcool, drogas e ou qualquer tipo de substância que interfira no comportamento do condutor.
 - 2.1.- Testar sistematicamente o comportamento dos condutores na condução de qualquer tipo de veículo motorizado ou não, relativamente ao uso de álcool e drogas.

-
- 2.2. Estabelecer protocolos de colaboração com entidades públicas e privadas (empresas, Associações....) para a realização de campanhas de sensibilização sobre os perigos de condução sob o efeito de álcool/drogas para jovens e adultos.
 - 2.3.- Utilizar planos de comunicação usando os meios de comunicação social, redes sociais e marketing digital para a sensibilização sistemática sobre os perigos de condução sob o efeito de álcool e drogas.
 - 2.4 – Implementar sistemas de inibição/controlo (Alcohol interlocks) para os profissionais da condução.
 - 2.5.- Realizar estudos e investigação sobre atitudes e comportamentos, percepção de risco, auto-imagem, imagem social, integração social (entre outras variáveis que se considerem pertinentes) tendo em conta o género, a faixa etária, habilitações escolares, contexto familiar, situação face ao emprego, rendimento familiar, entre outras variáveis que se afigurem como importantes.
- 3- Promover uma Cultura de Segurança visando a diminuição de comportamentos relacionados com o excesso de velocidade, condução distraída (uso de telemóveis e outros dispositivos) e fadiga.
 - 3.1. Estabelecer protocolos de colaboração para a realização de campanhas de sensibilização para jovens e adultos sobre os perigos do excesso de velocidade, condução distraída (uso de telemóveis) e fadiga.
 - 3.2. Utilizar planos de comunicação usando os meios de comunicação social e as redes sociais para a sensibilização sistemática sobre os perigos do excesso de velocidade, condução distraída (uso de telemóveis) e fadiga.
 - 3.3. Realizar estudos e investigação sobre atitudes e comportamentos, percepção de risco, auto-imagem, imagem social, integração social (entre outras variáveis que se considerem pertinentes) tendo em conta o género, a faixa etária, habilitações escolares, contexto familiar, situação face ao emprego, rendimento familiar, entre outras variáveis que se afigurem como importantes.
 - 4- Promover uma Cultura de Segurança que vise a diminuição de acidentes em condutores de tratores
 - 4.1. Estabelecer protocolos de colaboração para a realização de campanhas de sensibilização que visem a adoção de comportamentos seguros na condução de tratores
 - 5.-Promover uma Cultura de Segurança que vise a adoção adequada de sistemas de retenção e a utilização de sistemas seguros para o transporte de crianças
 - 5.1. Implementar ações de sensibilização dirigidas a Associações de Pais, visando a consciencialização dos mesmos para a aquisição de sistemas seguros e certificados no transporte de crianças, reforçando ainda a vital importância na sua utilização.
 - 5.2. Desenvolver campanhas de sensibilização junto os meios de comunicação social.

5.3. Implementar campanhas de sensibilização nas Escolas e Creches, envolvendo os professores em dinâmicas ativas com a participação das crianças.

6- Otimizar a competência dos condutores e candidatos a condutores profissionais

6.1. Repensar os requisitos legalmente estipulados relativamente ao perfil de aptidões do condutor face aos novos contextos e exigências

6.2. Harmonizar os requisitos relativos ao perfil de aptidões psicológicas tendo como referencial a tarefa de condução, as atuais exigências e as aptidões definidas e avaliadas em outros países europeus.

6.3. – Reconhecer e certificar as práticas dos profissionais que atuam no âmbito da avaliação médica e psicológica de condutores, tendo por objetivo a adoção de modelos de intervenção estandardizados e que obedeçam às mesmas metodologias de avaliação.

6.4.- Avaliar as práticas instituídas no âmbito da avaliação de condutores e garantir que as mesmas se pautam por critérios uniformizados e consonantes com uma cultura orientada para a segurança e concordante com os critérios definidos ao nível europeu.

7- Promover formação focada na reabilitação de condutores tendo por objetivos o incremento de comportamentos adequados e consequente diminuição de comportamentos disfuncionais.

7.1.- Analisar, comparar, ajustar e/ou adaptar os modelos de formação relativos à reabilitação de condutores de acordo com outros modelos europeus e tendo em conta a especificidade do comportamento ou comportamentos a modificar

8. Valorizar a formação e atualização contínua de condutores, em qualquer faixa etária.

8.1. Promover Programas de atualização de condutores dando ênfase à sensibilização para os novos desafios da sustentabilidade

8.2- Criar condições de suporte e apoio médico e psicológico para os condutores séniores, face à incerteza, incapacidade, receio e ou medo de conduzir

8.3.Traçar planos conjuntos de atuação entre médicos e psicólogos especializados na área relativos à avaliação e manutenção da aptidão para conduzir no âmbito da população sénior.

8.4. Criar programas de sensibilização orientados para a população sénior e respetivas famílias, sobre exigências, comportamentos e riscos da tarefa de condução.

9- Promover uma Cultura de Segurança junto os “utilizadores mais vulneráveis”.

9.1. Sensibilizar os peões para a adoção de comportamentos seguros em cenários de mobilidade, tendo em consideração as mudanças decorrentes do atual e futuro contexto pós-pandemia e valorização de uma cultura orientada para a sustentabilidade

-
- 9.2. Promover campanhas de sensibilização sobre os cuidados a ter como peões, os perigos em atropelamentos, o caminhar sobre o efeito de álcool, drogas e/ou medicamentos, bem como o uso de telemóvel
- 9.3. Promover campanhas de sensibilização sobre a importância da interação dos peões com outros utilizadores da via, visando o estabelecimento de uma comunicação adequada e cultura de respeito pelo espaço partilhado (p.e. interação entre peão e condutor)
- 9.4. Incentivar junto das Câmaras Municipais e poder local a criação de espaços seguros para caminhar
- 9.5. Sensibilizar os peões para a importância de respeitar as normas de sinalização e a devida utilização dos locais de atravessamento de vias.
- 9.6. Desenvolver ações de sensibilização nas Escolas do ensino básico, secundário e superior, junto dos jovens visando a adoção de comportamentos seguros como peões
- 9.7. Promover e incentivar o desenvolvimento de Programas de sensibilização para as crianças sobre os comportamentos a ter como peões, envolvendo a sua participação ativa, quer através de jogos lúdicos, quer através da construção de material pedagógico desenvolvido para o efeito.
- 9.8. Difundir e partilhar informação sistemática através dos meios de comunicação social relativos aos indicadores e números de atropelamentos nas vias públicas.
- 9.9. Sensibilizar os utilizadores de velocípedes para a adoção de comportamentos seguros em cenários de mobilidade, tendo em consideração as mudanças decorrentes do atual e futuro contexto pós-pandemia e valorização de uma cultura orientada para a sustentabilidade
- 9.10. Promover campanhas de sensibilização sobre os cuidados a ter como ciclistas e os perigos de condução sob o efeito de álcool, drogas e/ou medicamentos, bem como o uso de telemóvel.
- 9.11. Fomentar o trabalho multidisciplinar junto das entidades locais e governamentais para o incremento de ciclovias nas cidades integradas nos planos de Mobilidade Sustentável
- 9.12.- Implementar sistemas de sinalização adequada e colocação de sinalética de sensibilização para os automobilistas, relativa ao distanciamento de segurança para com os ciclistas.
- 9.13. Implementar sinalética e painéis informativos para os ciclistas relativos a irregularidades nos pisos, subidas, desníveis e afins
- 9.14. Fomentar a criação de sistemas de incentivos pelas empresas, por forma a que estas valorizem a deslocação dos seus colaboradores em bicicleta para o trabalho.
- 9.15. Criar sistemas de incentivos para a aquisição de bicicletas.
- 9.16. Criar campanhas de sensibilização visando o incremento da utilização da bicicleta, tendo por objetivo a criação de um ambiente mais sustentável e alertando para a utilização dos sistemas de proteção, bem como o uso de capacete.

9.17. Promover campanhas de sensibilização envolvendo as várias Associações de Ciclismo existentes no País.

9.18. Promover campanhas de sensibilização sobre os cuidados a ter como condutores de veículos de duas rodas e os perigos de condução sob o efeito de álcool, drogas e/ou medicamentos, bem como o uso de telemóvel.

9.19. Desenvolver programas específicos de educação/accompanhamento para os utilizadores da via com incapacidades mentais ligeiras

9.20. Sensibilizar as Câmaras Municipais para a reestruturação/Adaptação de vias e espaços de circulação para peões com dificuldades de locomoção e ou handicaps físicos e motores

9.21. Criar e desenvolver programas de formação/sensibilização para os comportamentos a ter em conta como peões seguros com dificuldades de locomoção e ou handicaps físicos e motores

Pilar 3- Infraestrutura Mais Segura

1 Estabelecer com as autarquias locais planos que visem uma mobilidade mais sustentável e segura, incentivando a implementação de Cidades Sustentáveis Seguras e Felizes.

1.1.- Estudar planos incentivo à utilização dos veículos de 2 rodas (Bicicletas)

1.2. – Incentivar a reestruturar dos espaços de mobilidade por forma a permitir a mobilidade dos peões e a utilização de bicicletas de forma segura

1.3.- Melhorar a sinalética relativa aos velocípedes e condutores de veículos de duas rodas

Pilar 4- Veículos Mais Seguros

Adotar as novas orientação da Comissão Europeia relativa à Utilização de veículos mais seguros, mais sustentáveis e devidamente equipados para a resposta em situações de emergência.

Enquadrar os novos desafios com os ITS, no âmbito das orientações europeias.

Valorizar os Alcohol interlocks e a sua aplicação em contexto profissional

Pilar 5- Melhor Assistência e Apoio às vítimas

- 1- Otimizar o socorro às vítimas de acidente
 - 1.1. Criar sistemas de comunicação que garantam um pronto socorro às vítimas
 - 1.2. Promover cursos de atualização sistemática em emergência médica
 - 1.3. Promover formação contínua em primeiros socorros e suporte básico de vida, nas escolas dos ensinos secundários e ensino superior, bem como nas Câmaras Municipais, Juntas de Freguesias, Empresas e população em geral.
 - 1.4. Promover uma aprendizagem sistemática através de cursos de primeiros socorros e suporte básico de vida para todos os candidatos a condutores e incentivar a frequência dos mesmos cursos para condutores através de uma bonificação (p.e. na carta por pontos).
- 2- Apoiar, acompanhar e fornecer apoio médico e psicológico às vítimas de acidentes com ferimentos graves ou ligeiros
 - 2.1.- Criar sistemas de apoio médico e psicológico por forma a minimizar os efeitos decorrente da situação traumática pós acidente
 - 2.2.- Apoiar e acompanhar a sua inserção na vida ativa,
- 3- Apoiar psicologicamente as famílias das vítimas
 - 3.1.- Criar espaços de apoio psicológico e acompanhamento familiar às famílias das Vítimas
 - 3.2.- Sensibilizar as vítimas de acidentes e respetivas famílias para a importância da partilha de informação sobre as vivências, alterações de vida e traumas decorrente da situação de acidente, tornando-os agentes ativos de sensibilização para a mudança
- 4- Criar sistemas de compensação às vítimas sobreviventes e suas famílias ao nível do suporte social, mental e legal.
- 5- Rever os sistemas de sanção de infratores
 - 5.1.- Aumentar a rapidez na aplicação das sanções a todos os infratores responsáveis pelos acidentes nomeadamente decorrentes de condução sob o efeito de álcool e drogas.
- 6- Sensibilizar nacionalmente para a importância do Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada

-
- 6.1.- Incentivar as entidades locais, organizações governamentais e não governamentais para a importância de uma consciência coletiva sobre o significado do Dia Mundial em Memória das vítimas das estradas.
 - 6.2. Incentivar a criação de campanhas, ações, estratégias de comunicação nas escolas por forma a sensibilizar os jovens para a importância do Dia em Memória das Vítimas na estrada
 - 6.3. Difundir, divulgar, apoiar e implicar as organizações com e sem fins lucrativos a desenvolver em conjunto com os seus colaboradores campanhas sensibilização para o Dia em Memória das Vítimas da Estrada
- 7- Monitorizar e acompanhar a reabilitação das vítimas recolhendo indicadores de reabilitação e posterior adaptação às suas rotinas de vida como antes do acidente
 - 8- Usar os meios de comunicação social para sensibilizar sobre as alterações drásticas e dramáticas de vida decorrentes de um acidente.
 - 9- Criar parcerias que visem a prestação de apoio psicológico a todos aqueles que direta ou indiretamente vivenciaram a situação de acidentes

Alcobaça, 06 de novembro de 2020

Maria de Fátima Pereira da Silva