

PLANO ESTRATÉGICO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030 VISÃOZERO2030

Comentários e contributos da APSI

1. Nota introdutória

A APSI elaborou estes comentários na sequência do pedido da ANSR tendo em vista a elaboração do Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030.

Estes contributos pretendem responder às duas solicitações recebidas, nomeadamente, como organização da sociedade civil e como perita com assento no Conselho não executivo de Especialistas.

Estes primeiros contributos e comentários decorrem de uma primeira reflexão solitária e resultante do conhecimento e experiência da associação, bem como, das suas participações em vários grupos de trabalho e fóruns a nível nacional e europeu. Todavia, foram uma primeira tentativa que não é exaustiva nem completa. Consideramos essencial que uma reflexão e discussão conjunta com outros especialistas seja feita futuramente para que estas propostas possam ser aprofundadas e validadas.

2. Considerandos:

- os acidentes rodoviários são a maior causa de morte nas crianças e jovens e o maior problema de saúde pública nestas idades;
- as crianças são utilizadores do ambiente rodoviário especiais e especialmente vulneráveis devido às suas características físicas, percetivas e cognitivas;
- no caso das crianças, e dos utilizadores vulneráveis de uma forma geral, as medidas mais eficazes para reduzir o risco rodoviário são as que assentam na adaptação/alteração da fonte/perigo (infraestruturas, veículos, envolvente), às necessidades, dificuldades e características dos utilizadores; medidas que não dependam da sua maior ou menor capacidade para avaliar, decidir, do seu esforço e/ou da sua disposição; medidas que “absorvem” estas naturais e inevitáveis características e erros de perceção e/ou avaliação; medidas intuitivas e que dependem o mínimo possível do comportamento do utilizador; quanto mais vulnerável o utilizador mais a redução do risco rodoviário depende deste tipo de medidas;
- andar a pé e de bicicleta é um direito da criança e um comportamento essencial para manter a sua saúde física e mental; igualmente, brincar na rua e no espaço público é uma necessidade premente, agora acentuada pela pandemia e pelas medidas sanitárias dela decorrentes;
- a mobilidade autónoma das crianças e o brincar na “rua” estão comprometidos pela presença excessiva de veículos no espaço público (tráfego, velocidade, estacionamento) nas zonas que são “suas” por direito (bairros, zonas residenciais e proximidade de escolas);
- a redução do risco rodoviário passa necessariamente pela consideração e integração da mobilidade suave e dos modos de deslocação ativos; estes para além de contribuírem para a segurança e sustentabilidade, concorrem para a saúde individual e coletiva das pessoas;
- as comunidades e as organizações da sociedade civil são parceiros essenciais e incontornáveis na implementação e monitorização das políticas de redução do risco rodoviário.

3. Comentários e contributos

VISÃO, METAS E METODOLOGIA

1. A APSI congratula-se com o estabelecimento da Visão Zero para a próxima estratégia nacional de segurança rodoviária. A vida e a qualidade de vida das pessoas não são mensuráveis e nenhuma morte ou ferimento grave evitável é aceitável. É isto que ambicionamos: que ninguém morra, fique ferida com gravidade ou fique incapacitada para toda a vida nas ruas e estradas portuguesas. Para além disso, assumir a Visão Zero coloca-nos num patamar diferente em termos de paradigma na abordagem ao risco rodoviário com o foco no ambiente construído, nos veículos, sistemas e políticas que influenciam o comportamento das pessoas.
2. O Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária deve reconhecer e plasmar nos seus objetivos que a mobilidade ativa é um requisito essencial para a promoção de cidades, vilas e bairros seguros, inclusivos, saudáveis, acessíveis e sustentáveis.
3. No âmbito do Plano devem ser criadas condições para a constituição de um grupo multidisciplinar que reúna os vários *stakeholders* relevantes em torno da definição de metas, objetivos e ações e na monitorização da sua execução. Este deve incluir a sociedade civil e as organizações não governamentais que representam e zelam pelos direitos dos utentes mais vulneráveis.
4. As organizações não governamentais devem ser apoiadas na implementação de ações que contribuam para a execução dos objetivos delineados.
5. Deve ser criado um grupo de coordenação para a implementação dos Planos de Ação definidos e que será responsável por reportar com carácter periódico os resultados de execução e o impacto obtido pelas medidas implementadas.
6. Estes planos de ação devem ser elaborados e revistos/adaptados no máximo de 2 em 2 anos, com relatórios de execução no mínimo, anuais.
7. O Plano Estratégico Nacional deve incluir a criação de Planos Municipais que devem igualmente possuir uma comissão local com os diversos interlocutores chave para a gestão e implementação do mesmo.
8. Considerando que os acidentes rodoviários não afetam da mesma forma todos os utilizadores do ambiente rodoviário e que existem, reconhecidamente, utentes mais vulneráveis e contextos de risco rodoviário mais elevado importa que, para além de uma meta global indexada à redução de mortes e feridos, como tem acontecido em estratégias anteriores, se estabeleçam metas mais específicas atentando diferentes utilizadores, contextos (ex: zonas urbanas) e fatores de risco distintos. Ver, por exemplo, os *Global Road Safety Performance Targets*.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OPERACIONAIS

As propostas de objetivos estratégicos (OE) e operacionais (OP) foram elaboradas tendo em conta os considerandos anteriores bem como os 5 pilares do Sistema de Transportes Seguro. Em alguns casos são ainda elencadas algumas propostas de ações/atividades (A) para a execução dos objetivos operacionais.

Assim,

OE. Criar um sistema de avaliação e gestão do risco rodoviário eficaz, confiável e célere

OP. Capacitar as organizações e os profissionais-chave envolvidos na avaliação e gestão do risco rodoviário

A. Elaborar um programa de formação e promover/apoiar a realização de ações de formação para técnicos das autarquias com responsabilidade na mobilidade e planeamento e gestão de tráfego

OP. Criar um sistema rápido, eficaz e fiável de recolha, tratamento e consulta de informação relevante

A. Criar uma plataforma on-line dinâmica que possibilite a consulta de informação estatística sobre acidentes rodoviários (com a possibilidade de diferentes desagregações e cruzamento de variáveis, por exemplo, por idade, modo de transporte e contexto geográfico)

A. Desenvolver estudos de conveniência associados a diferentes fatores de risco (ex: uso do telemóvel, utilização de sistemas de retenção, consumo de álcool, velocidade) e sobre os impactos ambientais diretos e indiretos do uso excessivo de veículos automóveis (incluindo aqueles associados à poluição ambiental e a estilos de vida sedentários)

A. Criar um grupo multidisciplinar para a investigação dos acidentes rodoviário

OP. Garantir a adequação, atualização e aplicação da legislação relevante

A. Rever e atualizar a legislação do Transporte Coletivo de Crianças

A. Introduzir na legislação:

- a obrigatoriedade da utilização de Sistemas de Retenção para Crianças nos táxis (pelo menos em alguns trajetos)

- a obrigatoriedade da utilização de capacetes por crianças e adolescentes quando andam de bicicleta

- a proibição da utilização do banco elevatório antes do 125 cm

- a responsabilidade do condutor em termos do ónus da prova em situações de colisão envolvendo crianças e adolescentes (peões ou ciclistas)

A. Criar um “grupo de trabalho” responsável pela análise e discussão da aplicação da legislação existente, de forma a garantir a interpretação e aplicação homogênea da mesma (exemplo: Lei do Transporte Coletivo de Crianças, Artigo 55º do Código da Estrada). Este deve poder emitir pareceres ou documentos interpretativos com carácter vinculativo

OE. Promover a mobilidade suave e a mobilidade partilhada

OP. Promover e incentivar iniciativas que promovam a mobilidade ativa como modo predominante nas deslocações diárias

A. Apoiar iniciativas já em curso que promovam a mobilidade ativa (ex: projeto Sigapé/APSI; iniciativa Ciclo Expresso do Oriente)

A. Elaborar e disseminar junto das autarquias um Programa/Plano Nacional para a promoção da utilização de modos de deslocação suaves

A. Criar uma rede de autarquias (à semelhança da Rede Portuguesa de Cidades Saudáveis ou Cidades Amigas das Crianças) aderentes a este programa

OP. Promover e incentivar iniciativas que promovam a ocupação definitiva e/ou temporária do espaço público

A. Apoiar iniciativas já em curso que promovam a ocupação do espaço público (ex: playstreets – ver projeto Brincapé/APSI; parklets – ver iniciativa Bicicultura)

OP. Criar uma rede urbana de transportes públicos acessível, inclusiva e multimodal

OE. Garantir uma infraestruturas rodoviária que permita a mobilidade segura, suave, acessível, intuitiva e livre de todos os seus utilizadores

OP. Criar uma rede pedonal contínua, segura, conveniente e inclusiva junto de estabelecimentos educativos

A. Conceber e disseminar junto das autarquias um Manual de Boas Práticas para a promoção de uma mobilidade segura das crianças e adolescentes junto dos estabelecimentos educativos

A. Avaliar o risco rodoviário junto dos estabelecimentos educativos

OP. Promover a criação de zonas 20 e 30 junto de estabelecimentos educativos e zonas residenciais

A. Definir uma zona crítica mínima em torno dos estabelecimentos educativos livre da circulação de veículos motorizados ou com grandes restrições à sua velocidade (através de medidas de acalmia de tráfego) e estacionamento

OE. Promover a cidadania rodoviária

- OP. Promover a educação das crianças e dos jovens para a cidadania rodoviária
 - A. Promover a utilização dos Recursos Educativos Digitais sobre Educação Rodoviária, da ANSR, Júnior Seguro
 - A. Apoiar iniciativas de educação das crianças e jovens já em curso (ex: promovidas pela APSI, A-CAM, Estrada Viva, Gare, Mubi)
 - A. Elaborar um programa de formação para professores e educadores de infância e promover/apoiar a realização de ações de formação para estes profissionais
 - A. Elaborar um programa de formação para estudantes do ensino superior a frequentar cursos com acesso a profissões na área da mobilidade e planeamento e gestão de tráfego (engenharia, arquitetura) e promover/apoiar a realização destas ações de formação
- OP. Incentivar a participação dos jovens na definição e implementação de medidas para a redução do risco rodoviário
 - A. Criar em Portugal uma iniciativa semelhante ou em articulação com Youth for Road Safety
- OP. Incentivar a participação da sociedade civil na definição de medidas para a resolução do risco rodoviário

OE. Incentivar a utilização de veículos e equipamentos de proteção individual, que visem uma maior proteção dos utilizadores mais vulneráveis

- OP. Promover a utilização correta e sistemática do cinto de segurança e sistemas de retenção pelas crianças e jovens
 - A. Elaborar um programa de formação para agentes de autoridade e instrutores de condução e promover/apoiar a realização de ações de formação para estes profissionais
 - A. Introduzir na inspeção automóvel a verificação da correta instalação dos Sistemas de Retenção para Crianças (SRC)
 - A. Elaborar um programa de formação para inspetores de automóvel para a verificação da correta instalação dos SRCs e apoiar/promover estas ações de formação

OE. Criar um sistema integrado de apoio às vítimas de acidente rodoviário

- OP. Criar Redes Regionais de Trauma e um Registo Nacional de Trauma
- OP. Criar uma rede integrada de prestação de apoio psicológico, social e jurídico às vítimas de acidentes rodoviários e aos seus familiares, que inclua a criação de linhas telefónicas específicas, o apoio social local, advogados especializados na defesa da pessoa traumatizada, apoio terapêutico à pessoa traumatizada e família, e apoio na área da reabilitação e reinserção social
- OP. Definir protocolos de atuação no atendimento pré-hospitalar e hospitalar à criança e adolescente com trauma rodoviário, particularmente, traumatismos cranioencefálicos e vertebro- medulares
- OP. Capacitar a população para a prestação de primeiros socorros
 - A. Integrar a formação em primeiros socorros nos conteúdos programáticos obrigatórios da formação para obtenção da carta de condução
 - A. Criar referenciais de educação para todos os níveis de ensino para conteúdos relacionados com os primeiros socorros
 - A. Promover e apoiar a realização de ações de formação na área dos primeiros socorros para a população em geral

Sandra Nascimento, Presidente da Direção