



Exmo. Sr. Dr. Luís Campos Ferreira
Presidente da Comissão Parlamentar de Economia e
Obras Públicas
Assembleia da República
1249-068 Lisboa

Lisboa, 12 de Setembro de 2011

Assunto: Apresentação do compromisso Estrada Viva para a Década Global de Acção para a
Segurança Rodoviária – OMS

Exmo. Sr.,

A Estrada Viva - Liga contra o Trauma é uma rede informal de organizações e personalidades que se reúnem com o objectivo de promover iniciativas conjuntas e coordenadas:

- de combate ao trauma (rodoviário);
- de sensibilização para a necessidade da sua prevenção, da sua gestão e do seu aplacamento;
- de alerta das autoridades públicas para a premência de agir de forma articulada e eficaz aos vários níveis dos processos traumáticos;
- de promoção de investigação e de formação académica de profissionais na área do tratamento do trauma, numa perspectiva transdisciplinar.

Recentemente, por ocasião do lançamento oficial da *Década Global de Acção Para a Segurança no Trânsito*, iniciativa da Organização Mundial de Saúde (OMS), as organizações subscritoras da Estrada Viva - Liga contra o Trauma apresentaram publicamente um Compromisso conjunto, que propõe diversas linhas de acção respeitando os cinco pilares para a Década estabelecidos no *Plano da Década de Acção Global* aprovado pela Assembleia Geral das Nações Unidas (Compromisso anexado à presente carta), conforme à *Carta de Moscovo* (aprovada na Assembleia Interministerial das Nações Unidas, em Outubro de 2009), e à *Declaração de Bruxelas*

(aprovada na 1ª Conferência Mundial das Organizações Não-Governamentais Dedicadas à Segurança Rodoviária e ao Apoio às Vítimas da Estrada, em Maio de 2009).

Os dados objectivos indiciados na situação presente da sinistralidade rodoviária em Portugal demandam resposta urgente. São, neste âmbito, especialmente preocupantes a inversão da tendência de queda da mortalidade e morbidade estradais a partir de 2010, os níveis elevadíssimos de prescrição de coimas, as taxas superiores a 30% de mortalidade a trinta dias, a reconhecida falta de recursos financeiros, humanos e materiais na fiscalização viária, os problemas graves de manutenção de vias urbanas e inter-urbanas, as falhas evidentes na legislação cível e penal e na aplicação das sanções judiciais, as incapacidades várias no tratamento e reabilitação da pessoa vítima de desastre rodoviário, e a ausência de programas estruturados de educação para a cidadania rodoviária.

Consideramos, e temos vindo a defender durante vários anos, ser essencial a criação de um *Plano Estratégico Nacional de Redução do Risco e Trauma Rodoviários* que resulte de um consenso alargado, suportado pelo contributo das diversas entidades representativas da sociedade civil, que acolha a aprovação efectiva dos partidos com representação parlamentar, e cuja aplicação seja acometida a um organismo sob a intendência directa da presidência do Conselho de Ministros.

Lamentavelmente, os três planos governamentais produzidos na década de 2000-2010 (PISER 2001, PNSR 2003, ENSR 2007) não cumpriram os requisitos supra-mencionados e, conseqüentemente, o sucesso das medidas estatais tomadas nas últimas quatro legislaturas, no âmbito da redução do risco rodoviário, foi negativamente condicionado pela mudança de ministros, pela demissão de governos, e pela falta de competência administrativa dos organismos designados para as efectivarem (Direcção-Geral de Viação e, posteriormente, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária).

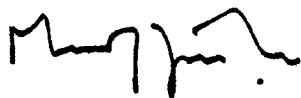
Nesta perspectiva, a Estrada Viva – Liga contra o Trauma considera prioritário que o processo de elaboração e aprovação de tal plano estratégico para a presente Década seja célere, eficaz e competente, que acolha consenso social e partidário, que a sua aprovação em sede parlamentar garanta a sua perenidade nesta e nas próximas duas legislaturas, e que o organismo responsável pela sua efectivação tenha poderes e competências suficientes para articular, de forma empenhada e responsável, as acções dos sectores da administração, tanto local como central (Administração Interna, Educação, Justiça, Transportes, Saúde, Ordenamento do Território e Trabalho).

A Estrada Viva propõe que os trabalhos de elaboração de um futuro *Plano Estratégico de*

Redução do Risco e Trauma Rodoviários assentem nas linhas de acção propostas pelo *Plano da Década de Acção Global*, se articulem com a *Carta da União Europeia para a Década 2011-2020*, e considerem as perspectivas e acções propostas pelo *Compromisso da Estrada Viva*.

Dada a necessidade que perspectivamos de alterações legislativas nesta matéria, e dada a proximidade do Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada (20 de Novembro, domingo), vimos assim, pela presente, solicitar uma audiência a V. Exa. com o intuito de apresentar as propostas contidas no nosso *Compromisso* e de estabelecer eventuais formas de cooperação neste âmbito com o Grupo Parlamentar a que preside.

Gratos desde já pela atenção dispensada a esta nossa solicitação, apresentamos os nossos respeitosos cumprimentos,



(Manuel João Ramos)

Representante da Estrada Viva – Liga contra o Trauma

Pres. da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados



COLABORAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Década Mundial de Acção para a Segurança Rodoviária

Planos, ideias e compromissos da para a Década Mundial de Acção para a Segurança Rodoviária no contexto português:

1º Eixo - Gestão do risco rodoviário

Durante a década que agora se inicia, as organizações subscritoras da *Estrada Viva – Liga Contra o Trauma* comprometem-se a exigir do Estado português e das instituições da União Europeia:

- a revisão aprofundada da legislação rodoviária – e em particular do Código da Estrada – de modo a introduzir o princípio da equidade entre os diversos utentes do espaço viário, dignificando aqueles que usam modos de transporte mais vulneráveis e mais sustentáveis (peões e ciclistas) e restringindo conceptualmente os princípios actuais de prioridade e de precedência dos modos mais agressores;
- a realização de campanhas públicas que promovam eficazmente estratégias direccionadas para a minimização dos riscos rodoviários e que apelem à utilização de modos de transporte mais seguros e sustentáveis, através da redução do risco na fonte, i.e. na concepção dos veículos automóveis, dos ambientes rodoviários e na formação dos utilizadores;
- o desenvolvimento de abordagens baseadas em prova científica ou boas práticas de eficácia comprovada, a formação dos voluntários das nossas organizações, bem como acções que promovam parcerias entre nós e as instituições académicas e científicas portuguesas;
- a avaliação independente da subavaliação da sinistralidade rodoviária em Portugal, e o estabelecimento de programas de acção contra os impactos sanitários e ambientais directos e indirectos do uso excessivo de veículos automóveis (incluindo aqueles associados à poluição ambiental e a estilos de vida sedentários);
- o desenvolvimento de programas com outras ONGs para promover a inclusão na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), da investigação multidisciplinar de sinistros rodoviários, do tratamento da síndrome do stress pós-traumático causado por desastre

rodoviário, e da investigação dos impactos na saúde, na economia e na sociedade das incapacidades e do luto associados à sinistralidade rodoviária;

- o acompanhamento e a avaliação sistemáticos da qualidade dos vários sectores responsáveis pela investigação da sinistralidade rodoviária;
- a promoção da formação de profissionais com responsabilidade, directa ou indirecta, na segurança rodoviária, de que são exemplo, os profissionais da educação e da saúde, os agentes de autoridade, os motoristas profissionais, os fabricantes de automóveis e de sistemas de retenção para crianças, os profissionais com responsabilidade no planeamento urbano e gestão viária, etc..

2º Eixo – Segurança das vias

Durante a próxima década, continuaremos a exigir:

- a implantação e regulamentação de auditorias independentes de segurança rodoviária;
- a adaptação das redes rodoviárias urbanas ao uso, em segurança, de todos os modos de transporte, especialmente dos mais benignos quer do ponto de vista económico e social ao nível da saúde das populações, de forma a aumentar o número de viagens a pé e em bicicleta (modos não poluentes e com impactos benéficos para a saúde);
- participação na iniciativa Cidades Móveis Portuguesas, a fim de promover a concepção, a adaptação e sobretudo a reafecção das vias e de espaços públicos urbanos de forma a dar prioridade aos peões em detrimento do transporte motorizado.
- a adopção da Carta de Direitos dos Peões (ACAM/APSI) pelos municípios portugueses;
- a participação na iniciativa da Unicef, Cidades Amigas das Crianças, que, entre outros, promove os direitos da criança a andar sozinha nas ruas com segurança.

3º Eixo – Segurança dos veículos

Durante a próxima década, continuaremos lutar pela:

- adopção de tecnologias de segurança activa e passiva que reduzam os principais factores de risco rodoviário - a velocidade, o álcool, a não utilização de uso do cinto de segurança, etc. – nos vários meios de transporte motorizado;
- adopção de legislação adequada para a aplicação atempada, por parte da indústria automóvel, dessas tecnologias de segurança;
- redução do risco na fonte através do uso de Sistemas Inteligentes em Automóveis, de

Alcolocks, e de Caixas Negras, e a diminuição da potência dos motores e da dimensão dos veículos automóveis;

- a redução do potencial de perigo, para os utentes mais vulneráveis, dos veículos de grandes dimensões, em particular em áreas urbanas, incluindo a eliminação de “pontos cegos”;
- a adopção em Portugal e na Europa em geral, do conceito de *softcar* (ou “veículo não agressor”), no desenho e fabricação automóvel.

4º Eixo – Segurança dos utentes

Durante a próxima década, iremos defender:

- uma maior consciência dos perigos associados à velocidade, e em geral a promoção de uma melhor percepção dos riscos da condução automóvel;
- a necessidade do aumento da taxa de utilização do cinto de segurança no banco traseiro;
- a necessidade do aumento da taxa de utilização correcta dos sistemas de retenção para crianças;
- a utilização de capacete por ciclistas, crianças e adolescentes em particular;
- a redução dos limites de velocidade nas zonas urbanas, de forma a aumentar as possibilidades de sobrevivência de peões em caso de atropelamento;
- a necessidade de criação de redes pedonais contínuas dentro das localidades, livres de obstáculos, acessíveis, bem concebidas e sinalizadas, com boa visibilidade e luminosidade;
- a necessidade de inverter os impactos negativos da publicidade automóvel que induz ao excesso de velocidade, dos produtos com substâncias que reduzem as capacidades de reacção em caso de desastre (álcool, medicamentos e substâncias psicotrópicas), e de equipamentos causadores de distrações nos vários utentes das estradas (telemóveis, leitores de música com auriculares, etc.);
- a necessidade de melhor qualidade do transporte de carga e de transporte colectivo, nomeadamente reduzindo as possibilidades de importação de veículos em fim de vida útil;
- o aumento do investimento na investigação sobre segurança rodoviária, designadamente integrando e realçando estudos sobre questões de saúde pública e sobre o impacto económico e social da sinistralidade rodoviária;
- a criação de legislação e de políticas que valorizem o direito à vida e a dignificação do estatuto dos peões e outros utentes vulneráveis das rodovias, com particular atenção para os aspectos associados ao envelhecimento da população portuguesa, mas também para o facto de a sinistralidade rodoviária ser uma das principais causas de morte e incapacidade de

- crianças, adolescentes e jovens adultos;
- a promoção a nível nacional dos meios de transporte alternativos ao automóvel no espaço urbano, particularmente através do uso de veículos menos poluentes, menos agressivos para o ambiente urbano e pedonal; bicicletas, viaturas eléctricas ou outras, bem como do transporte público;
 - a criação obrigatória de zonas de circulação em baixa velocidade (zonas 30 ou *woonerf*) em zonas residenciais e outras zonas urbanas de elevada utilização pedonal, e o correspondente encerramento ou limitação de acessos ao trânsito automóvel;
 - a melhoria da mobilidade escolar e infantil considerando principalmente os trajectos casa/escola, particularmente através da criação de trajectos seguros, da promoção da deslocação pedonal ou do uso da bicicleta em curtas distâncias e o uso de veículos colectivos de transporte em detrimento do transporte automóvel individual nas longas distâncias;
 - O desenvolvimento de meios mecânicos de apoio à pedonalidade em zonas urbanas de elevado relevo geográfico (elevadores, escadas mecânicas, etc) considerando o envelhecimento da população e a geografia de muitas cidades portuguesas;
 - A obrigatoriedade de inclusão de uma disciplina de prevenção e segurança rodoviária ao nível do ensino secundário (10º, 11º e 12º anos), que inclua entre outros temas, o estudo do código da estrada.

5º Eixo - Assistência após desastre

Durante a próxima década, iremos defender:

- a melhoria do atendimento da vítima de trauma, a standardização dos procedimentos de saúde através da criação de Redes Regionais de Trauma, de um Registo Nacional de Trauma e de um Programa Nacional de Avaliação Contínua de Aferição e Melhoria de Qualidade.
- a necessidade de criar uma rede integrada de prestação de apoio psicológico, social e jurídico às vítimas de desastres 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;
- a necessidade de criação de um sistema de referenciação rápido e eficaz para apoio à vítima de acidentes rodoviários e seus familiares;
- o reconhecimento, por parte do Estado português, de que as síndromes associadas ao stress

- pós-traumático devido a desastre rodoviário têm efeitos duradouros e debilitadores semelhantes às síndromes desenvolvidas em situação de guerra e de catástrofe;
- a criação de sistemas de prestação de informações práticas sobre os procedimentos a seguir em caso de desastre rodoviário, no que respeita à investigação criminal, aos processos e acções criminais e cíveis de indemnização, incluindo a difusão generalizada de manuais contendo tais informações;
 - o fim da discriminação contra as vítimas de acidentes rodoviários por parte do sector judicial, nomeadamente o não reconhecimento do estatuto de vítima de crime;
 - a garantia de que as vítimas de desastre rodoviário são devidamente contabilizadas, consultadas, representadas e apoiadas, e que as vítimas de crime rodoviário têm os mesmos direitos que as outras vítimas de crime;
 - melhor justiça e por melhor legislação, a fim de aumentar os níveis de co-responsabilidade individual e colectiva em desastres rodoviários;
 - a discussão sobre legislação relativa à sinistralidade rodoviária com grupos profissionais particularmente relacionados com os efeitos dos desastres no sentido da valorização do apoio e ressarcimento de danos às vítimas e da diminuição do sentimento de impunidade por parte do infractor;
 - a melhoria dos padrões da investigação de desastres e da acção penal, incluindo total transparência em matéria de decisão sancionatória;
 - a reforma do sistema de indemnização cível;
 - a introdução do princípio de “responsabilidade estrita” na legislação rodoviária portuguesa, de forma a melhor proteger os utentes vulneráveis e introdução do princípio da inversão do ónus da prova em situações de colisão envolvendo peões e ciclistas;
 - que seja dada voz pública às vítimas de desastres rodoviários, que os seus direitos sejam devidamente protegidos e que a sua vulnerabilidade não seja manipulada politicamente;
 - o alargamento do estudo do trauma rodoviário, seus efeitos e consequências mais abrangentes, junto de instituições de ensino superior e de investigação científica dedicadas às ciências da saúde;
 - o estabelecimento de uma rede nacional de defesa das vítimas da estrada, de modo a assegurar que elas tenham voz em todas as instâncias onde possa ser decidida a redução do risco rodoviário e a defesa dos seus direitos;
 - a necessidade da formação da população e dos profissionais em primeiros socorros e suporte básico de vida.

Finalmente, iremos continuar a:

- celebrar anualmente em Portugal o Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada, procurando a sua melhor divulgação e visibilidade públicas;
- promover a construção de um memorial nacional às vítimas da estrada em Portugal antes do final desta década;
- continuar a desenvolver a nossa coligação nacional contra o trauma rodoviário (*Estrada Viva - Liga contra o Trauma*), que já inclui muitos dos que lutam pela minimização do trauma rodoviário;
- certificarmo-nos que o Dia da Memória, que foi já reconhecido oficialmente pelo Estado português, não é utilizado como uma ferramenta de promoção de acções de segurança rodoviária, e que se continue a centrar na homenagem pública das vítimas por parte dos seus familiares e amigos.