



Sinistralidade Rodoviária em Portugal

O repto da *Estrada Viva - Liga contra o Trauma*

A *Estrada Viva – Liga contra o Trauma* integra um conjunto de organizações e personalidades com interesse na intervenção social na área da prevenção do Trauma, e preocupadas com as consequências trágicas da sinistralidade rodoviária.

A *Estrada Viva - Liga contra o Trauma* considera fundamental o reconhecimento colectivo de que a sinistralidade rodoviária é uma epidemia com um impacto social sem paralelo em termos de saúde pública em Portugal.

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:

- sensibilizando os cidadãos para a necessidade da prevenção do trauma, da sua gestão e do seu apacramento;
- alertando as autoridades públicas para a premência de agir de forma articulada e eficaz aos vários níveis dos processos traumáticos;
- promovendo a investigação e a formação académica de profissionais na área do tratamento do trauma, numa perspectiva transdisciplinar.

Assim, propomos:

O reconhecimento de que a responsabilidade pela sinistralidade rodoviária não se esgota na acção infractora ou errática dos utentes das vias, e deve ser claramente assumida pelos gestores políticos e técnicos pela construção e manutenção dos ambientes rodoviários;

A revisão do princípio de aplicabilidade genérica e universal do segredo de justiça, no âmbito da sinistralidade rodoviária;

A definição de responsabilidades quanto aos aspectos comunicacionais entre as vítimas, as famílias das vítimas e o Estado, representado pelos poderes central e local e pelas autoridades policiais, judiciais e de saúde.

A implementação efectiva do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, revisto no sentido de um melhor entrosamento com os axiomas do Plano *Horizonte Zero Mortes*, inicialmente desenvolvido pelas autoridades públicas suecas e posteriormente promovido pela Organização Mundial de Saúde e pela Comissão Europeia; e da integração nos projectos de prevenção do acidente e do trauma a incidência específica de cada área geográfica, o tipo e o mecanismo de lesão;

A admissão de que o actual quadro institucional de prevenção da sinistralidade rodoviária, que atribui ao Ministério da Administração Interna funções organizativas e estratégicas, não é efectivo, na medida em que não atende às características do problema como epidemia social e como um problema grave de saúde

pública; devendo ser assumido pelo Ministério da Saúde um papel de maior relevo e coordenador na investigação e mitigação das causas dos acidentes rodoviários e no combate à sinistralidade

A criação de um organismo de supervisão, directamente dependente do Conselho de Ministros, que pode assumir (ou não) a designação de *Alta Autoridade para a Segurança Rodoviária*, com a função de coordenar, de forma transversal e com poderes vinculativos, as acções de todos os organismos de estado, em conjunção com entidades privadas e organizações da sociedade civil – para tal, deverá ser reformulado o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária, passando a integrar essas entidades e organizações não estatais, e que deverá ter uma função consultiva e fiscalizadora da “Alta Autoridade para a Segurança Rodoviária”.

A criação de *Gabinetes de Crise*, de nível Municipal, com intervenção na sinistralidade rodoviária e no apoio às vítimas e respectivas famílias;

A revisão urgente do ordenamento territorial das diferentes redes de referência social, judicial e da saúde, concertada com o ordenamento administrativo, num quadro de integração e eficácia, e de minimização de custos para a população;

O desenvolvimento de estudos de análise epidemiológica, de repercussão económica e social sobre os acidentes rodoviários e promover sobre os mesmos ampla discussão e informação pública;

A criação das condições para a expansão das peritagens a desastres rodoviários, hoje circunscritas à actividade de equipas da Brigada de Trânsito da GNR, já que esta tarefa é fundamental para a recolha de prova com qualidade para a resolução judicial dos muitos milhares de desastres graves e muito graves;

A revisão urgente da organização e estrutura do sistema de emergência pré-hospitalar, e das redes de referência na emergência de forma a torná-lo equitativo, socialmente justo e eficaz.

A redefinição das práticas da medicina de emergência, assim como a integração das várias áreas que nelas se encontram implicadas, nomeadamente a área da saúde mental;

A criação de uma rede de trauma - *Sistema Integrado de Cuidados em Trauma*; e de um registo nacional de trauma, que considere como vítima de acidente rodoviário não apenas os mortos no local e durante o transporte para o hospital, mas quem, em consequência directa desse acidente, morrer durante os trinta dias seguintes;

A regulamentação e implementação das Auditorias de Segurança Rodoviária, previstas no *Livro Branco: A Política de Transportes no Horizonte 2010*, da Comissão Europeia, e consagradas no Plano Nacional de Prevenção Rodoviária – regulamentação que deve prever a garantia clara de independência técnica face aos gestores da infra-estrutura rodoviária (garantia essa que não pode certamente ser dada pela Prevenção Rodoviária Portuguesa, a cujos corpos dirigentes pertence por inerência de função o Presidente do Instituto de Estradas, o Director-Geral de Viação e um representante do Conselho de Administração da Brisa);

A criação urgente de *Livros de Normas Construtivas* de estruturas viárias coerente e detalhado, para orientação das entidades autárquicas, e a revisão do Livro de Normas do Instituto de Estradas de Portugal, de modo a incorporar de forma concreta e sistemática o princípio de rodovia “tolerante”, “intuitiva” e auto-explicativa”;

A criação de *Dispositivos de Avaliação e de Manuais de Procedimento*, baseados nas boas práticas de outros países europeus, para a projecção, construção e manutenção de vias e dispositivos de segurança rodoviária.

O desenvolvimento de um mapa indicador dos pontos brancos nas estradas e ruas portuguesas (zonas de tráfego não rarefeito onde não tenham ocorrido desastres graves e muito graves num período de pelo menos 5 anos) – como evidência da aplicação efectiva da normalização e das boas práticas de construção e gestão das redes viárias;

A revisão integral e urgente de toda a sinalização rodoviária do país, horizontal e vertical, resolvendo o caos em espaço urbano e nos diferentes tipos de estradas; e a criação de condições para a circulação segura dos peões, associada à co-responsabilização do Instituto de Estradas de Portugal e das autoridades municipais, na medida em que as estruturas viárias e as respectivas sinaléticas constituem, objectivamente, factores adjuvantes da sinistralidade;

A criação de quadro penal e/ou cível de penalização do crime rodoviário aplicável a técnicos e políticos que por omissão ou acção ponham objectivamente em perigo a vida dos utentes das vias rodoviárias, e a promoção de uma cultura judicial tendente a sancionar essa responsabilidade, cabendo aqui ao Ministério Público a iniciativa concreta de alargamento do campo de responsabilização criminal e cívica;

A elaboração e divulgação da *Carta dos Direitos da Pessoa Traumatizada* e da *Carta dos Direitos do Peão*, que contemple a flexibilização dos processos formativos e de avaliação escolar das vítimas de acidentes rodoviários, durante o período de reabilitação, nomeadamente, através do recurso à Internet e outras tecnologias de informação e comunicação;

A integração nos programas de formação contínua dos diferentes níveis e sectores da administração (dirigentes e profissionais da saúde, justiça, educação, forças policiais e para militares), e de grupos da sociedade nomeadamente os profissionais de comunicação social, de módulos específicos sobre Segurança Rodoviária; tendo em especial atenção as competências que lhes são atribuídas e as necessidades deste problema, com prioridade na área do trauma físico e psicológico, a comunicação do risco e a cultura de segurança.

A criação do Curso Superior de *Técnico de Segurança Rodoviária* e do Curso Superior de *Paramédico*, para dotar o País com um corpo de técnicos, cientificamente preparados, nas áreas da prevenção do desastre rodoviário e da intervenção em emergência;

A revisão dos pressupostos formativos da instrução de condução, e os pressupostos técnicos do exame de condução. A melhoria do nível técnico dos examinadores em matérias como ergonomia, aprendizagem perceptivo-motora, traumatologia, prevenção rodoviária, técnicas de condução defensiva e condução avançada; e criar um programa nacional de aperfeiçoamento de condução segundo metodologia de condução pró-activa;

O desenvolvimento do *Programa informático Sinais de Vida* – de participação dos cidadãos na melhoria das condições de segurança na estrutura viária, oferecendo-lhes a possibilidade de participar rapidamente, por via da internet, às autoridades gestoras das estruturas viárias problemas estruturais ou conjunturais que contribuam para a insegurança e sinistralidade viárias;

A divulgação dos dados estatísticos completos e discriminados acerca das operações policiais, nomeadamente sobre as multas por excesso de velocidade, em que além de quantas infracções é necessário saber a que velocidades e, sobretudo, onde. Dessa forma poder-se-á saber se a acção das forças policiais é efectiva e eficaz na redução dos acidentes;

A realização de Campanhas de segurança não genéricas, não abstractas, com apelos a noções vagas de “prudência ou consciência”, mas sim baseadas na identificação clara de comportamentos de risco e na proposta objectiva de comportamentos/actuações de segurança;

A colocação sobre pressão das imagens publicitárias e campanhas promocionais e patrocinadoras de eventos (ou outras) que possam, directa ou indirectamente, induzir ao culto irresponsável da velocidade e ao consumo excessivo do álcool;

A inclusão de mecanismos de informação, sensibilização e de fiscalização, que visem a promoção de uma cultura de segurança e a adopção de medidas de segurança aquando da realização de quaisquer eventos comunitários (casamentos, festas, romarias, concertos, etc.).

Integram a Estrada Viva - Liga contra o Trauma as seguintes organizações:

Associação A Nossa Âncora

Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados

Associação Contra a Exclusão pelo Desenvolvimento

Associação Nacional dos Industriais do Ensino de Condução Automóvel

Associação Nacional dos Médicos de Saúde Pública

Associação Nacional dos Treinadores de Futebol

Associação Nacional para a Cidadania Ambiental

Associação Portuguesa de Apoio à Vítima

Associação Portuguesa de Deficientes

Associação Portuguesa de Enfermeiros de Urgência

Associação Portuguesa de Famílias Numerosas

Associação Portuguesa de Medicina de Emergência

Associação Portuguesa de Pilotos de Automóvel

Associação Portuguesa de Psicologia

Associação Portuguesa dos Direitos dos Cidadãos

Associação para a Promoção da Segurança Infantil

Associação de Utilizadores do IP4

Associação Abraço

ATLS (Advanced Trauma Life Support) / Sociedade Portuguesa de Cirurgia

CRM - Formação Activa de Condução

Cruz Vermelha Portuguesa

Federação dos Sindicatos de Transportes Rodoviários e Urbanos

Grupo de Trauma do Hospital de S. João

Instituto Arade

Motoclube Virtual

Rodar - Associação Portuguesa de Lesionados Medulares

Sindicato dos Jogadores Profissionais de Futebol

Sociedade Portuguesa de Trauma