

PLANO ESTRATÉGICO

DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

(PENSE 2020)

-Aos 65 anos de idade

vamos alimentar mais um negócio?

Está em discussão pública (até 8 de janeiro de 2017) o **Plano Estratégico de Segurança Rodoviária (PENSE 2020)** e olhando para o que a comunicação social tem dito, parece que a grande novidade é a obrigatoriedade de formação para quem queira renovar a carta de condução aos 65 anos de idade.

Seguramente que o documento tem outras medidas mais relevantes do que esta, mas já sabemos como funciona muitas vezes a comunicação social e até as redes sociais: privilegia-se o que é mais sonante e vendável, ou se quer transformar em tal, em prejuízo de questões menos “*titulares*” mas muitas vezes fundamentais para determinar a verdadeira essência de uma estratégia ou medida.

Li com alguma atenção este documento PENSE 2020, que tem 83 páginas, avalia o que já foi feito, aponta falhas e dificuldades de evolução (não esqueçamos que se fala de mortes e feridos graves nos acidentes rodoviários, portanto coisa séria para nos fixarmos apenas na tal ação de formação...) faz o ponto da situação atual e avança com o mais importante: as metas até 2020 (41 mortos/ano/milhão de habitantes e 178/feridos graves/ano/milhão de habitantes,

pp.63-65) os cinco objetivos estratégicos, definindo-os e indicando para cada um deles os respetivos objetivos operacionais (pp.64-69) e, finalmente, partindo daqueles objetivos, o Plano de Ação (pp.71-80).

O Plano de Ação conta com 34 ações, desdobradas em 106 medidas. A questão da formação obrigatória para a “revalidação do título de condução”, vulgo, renovação da carta, aos 65 anos, faz parte da ação 17,

“Programa de acompanhamento do envelhecimento dos condutores”

e é a medida 73.

Olhando para esta medida a primeira coisa que me veio à cabeça é que não passa de mais um negócio da treta, desenhado à medida para alguém ganhar uns *tustos* à conta do erário público e seguramente dos cidadãos. Depois, como qualquer dia lá terei de fazer a tal ação de formação (felizmente nunca tive nenhum acidente, nem o provoquei e não sou propriamente um condutor que ande pouco, mesmo atualmente), dei por mim a pensar, mas que raio, então isto é aos 65 anos porque dá jeito (a atual legislação obriga à renovação nessa idade e é fácil garantir a obrigatoriedade...) ou porque o assunto é sério e resulta das conclusões que a estatística possibilitou? Enfim, também me passou pela cabeça esta coisa de aos 65 anos ainda estar na idade ativa, pois a reforma em 2016 está nos 66 e 2 meses e nos anos seguintes a fasquia será sempre a subir e não consta que haja ações de formação para *acompanhar o envelhecimento dos trabalhadores*

!

Voltei ao documento, para ver se encontrava alguma conclusão objetiva para estes exatos 65 anos de idade (para além da já indicada, que não acrescenta nada em matéria de prevenção rodoviária) e cheguei às seguintes conclusões:

1.^a- **O grupo etário com mais mortes é dos 45 aos 64 anos de idade**; em 2015 este grupo registou 32,8% no total de vítimas no local e 31,5% no total de vítimas a 30 dias; a pergunta é óbvia, por que razão não há formação a partir dos 45 anos de idade?

2.^a- **Em termos comparativos com outros países, o grupo etário com mais mortes é dos 25 aos 49 anos de idade** (não se percebe muito bem estas diferenças de organização dos grupos etários, pois não permite grandes comparações, mas enfim); em 2014 este grupo etário registou os seguintes valores em relação ao total de mortes - Portugal, 34%, Espanha, 38%, França, 37%, Áustria, 30% - sendo a média da EU-28 de 35%; evidentemente que se

impõe outra pergunta óbvia: não deverá a formação ser encarada como uma necessidade contínua e definida em função de outros valores que não uma data aleatória?

3.^a-**Não vejo mais formação obrigatória depois desta que é indicada aos 65 anos de idade** . Quer isso dizer que a partir dessa idade já não há acompanhamento no envelhecimento dos condutores? Certamente que o assunto não se resolve com *“Promover a sensibilização dos condutores idosos pelos profissionais de saúde no sentido de alertar para os problemas relacionados com a idade, as doenças, a medicação e os seus potenciais efeitos na condução.”* “P
(Ação 17, medida 74). Então depois da tal ação de formação obrigatória, aos 65 anos de idade, a questão passa apenas por sensibilização? Nem uma palavra sobre o controlo dos atestados médicos que são passados para a renovação da carta de condução... aos 80...aos 90...Devem estar a brincar, não?

Como disse, apesar desta questão da formação obrigatória, *apenas*, aos 65 anos de idade me parecer muito mal explicada no documento, ele contém muitas outras medidas, algumas claramente importantes, como *“Implementar a recolha obrigatória, nos inquéritos levados a cabo pelas forças de segurança, de informação relativa a indícios de “condução distraída” e de “fadiga” como fatores contributivos para a ocorrência do acidente”*
(A11.40.) embora eu ache que a medida devia ser mais objetiva de forma a permitir também identificar os condutores responsáveis por provocar acidentes e os mortos e feridos graves daí resultantes. Evidentemente que falamos em recolha de elementos que permitam o estudo estatístico. Em muitos casos a informação até já existe, não tem é qualquer tratamento.

É que, pese embora o drama de todas as vítimas serem lamentáveis, independentemente da responsabilidade nos acidentes, e de o objetivo essencial ser evitar que elas existam, a distinção entre quem provoca um acidente e quem dele é vítima não é de somenos importância. E não haverá dados para isso?

A ação 12. **“Desenvolver um plano de combate à sinistralidade com tratores”** parece-me bem mais estruturada e com medidas que, embora venham a causar muita discordância, já deviam ter sido tomadas há muito tempo, tal como *“Promover a alteração legislativa no âmbito da habilitação legal para conduzir, no sentido de impor a obrigatoriedade de frequência de ação de formação sobre segurança para todos os condutores que não possuam licença de condução de tratores agrícolas”*
(A12.49.) ou *“Promover a alteração legislativa no âmbito da utilização adequada dos sistemas anti*

capotamento e de retenção.”

(A12.50.) A questão da inspeção obrigatória dos tratores está neste documento em termos bem mais aceitáveis, pois aponta-se para

“Estudar a viabilidade de realização de inspeção obrigatória aos tratores agrícolas, com recurso a centros de inspeção móveis.”

(A12.48.) que é como quem diz, não obrigar um veículo destes a fazer quilómetros e quilómetros de estrada para ir a um centro de inspeções.

Este documento contém ainda, na ação 14., o **“Plano nacional de proteção pedonal e de combate aos atropelamentos”**

. Apontam-se nove medidas e todas elas relevantes e urgentes, pois o próprio documento deixa claro que *“a sinistralidade dentro das localidades é um problema que afeta o nosso país de forma muito particular, sendo o principal fator que contribui para o desempenho negativo de Portugal em termos de segurança rodoviária na União Europeia (...).”*

Os números não podem ser mais expressivos. Em 2015, 45% do total de vítimas mortais no local ocorreram dentro das localidades, subindo o valor para 51,3% no caso das vítimas mortais a 30 dias, sendo certo que nestes números reside a quase totalidade de mortes de peões.

É, de facto, um problema sério. Muitas das razões são conhecidas e este Plano de Ação reflete esse conhecimento mas **existe um aspeto para o qual não se encontra nenhuma medida: o comportamento de risco dos próprios peões!**

Não atravessar nas passadeiras, não circular nos passeios, não respeitar a sinalização luminosa, são alguns exemplos e suponho que não se resolverá apenas com sensibilizações na escola! Aliás, à semelhança do que se prevê para as causas dos acidentes e seus responsáveis, deveria fazer-se o mesmo em relação aos peões. É evidente que na generalidade são vítimas, mas em alguns casos (provavelmente mais do que se pensa) também são a causa.

Já se percebeu que, apesar daquela *“irritação”* com a história da formação obrigatória, *tão à medida do negócio*

, considero este documento muito importante e por essa razão acabei por contribuir para a sua divulgação, esperando que outros olhem para ele pelo menos com a atenção que eu lhe dispensei.

E sendo assim, não gostaria de finalizar sem tocar em mais um aspeto igualmente importante e muitas vezes escamoteado nesta questão da sinistralidade rodoviária, que é a qualidade das nossas estradas, sobretudo as municipais e nacionais. Basta olhar para a EN 315 no troço

Sendim da Ribeira cruzamento de Parada (para não falar, em toda ela, na sinalização, marcações de via e estruturas de proteção lateral) o mesmo na EN 215, nem valendo a pena entrar nas municipais...

Um dos cinco objetivos estratégicos é dedicado a este assunto, depois tem dois objetivos operacionais, sete ações e dezasseis medidas. De tudo isto retiro três medidas que me parecem importantíssimas, assim se cumpram: *“Elaborar e implementar um plano de avaliação e classificação da Rede Rodoviária Nacional (RRN).”*

(A19.78.);

“Elaborar e implementar o plano de avaliação e classificação dos trechos de infraestrutura rodoviária sob responsabilidade autárquica.”

(A24.89.);

“Elaborar uma norma técnica para a aplicação a estradas municipais/urbanas (não abrangidas pelo Plano Rodoviário Nacional 2000) abordando nomeadamente o tema da hierarquização em rede estruturante e rede local.”

(A25.91.)

F. Lopes

2016-10-12