

Melhoria da segurança rodoviária global

Definição de metas regionais e nacionais de redução de vítimas de acidentes rodoviários



Relatório e recomendações



Nações Unidas

Comissão Regionais das Nações Unidas

Relatório de implementação do projecto

“Melhorar a Segurança Rodoviária Global: definir objectivos regionais e nacionais para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários”,

Financiado pela Conta de Desenvolvimento das Nações Unidas



NAÇÕES UNIDAS
Nova Iorque e Genebra, 2010

NOTA

As designações utilizadas e a apresentação do material constante desta publicação não constituem a expressão de qualquer opinião, sob qualquer forma, por parte do Secretariado das Nações Unidas no que diz respeito ao estatuto legal de qualquer país, território, cidade ou região, ou das suas autoridades, ou no que diz respeito à delimitação das suas fronteiras ou dos seus limites.

AGRADECIMENTOS

Este relatório sobre a implementação do projecto “Melhorar a Segurança Rodoviária Global: definir objectivos regionais e nacionais para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários”, financiado pela Conta de Desenvolvimento das Nações Unidas, foi encomendado pela Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), com o financiamento adicional da Parceria Global de Conhecimento sobre Transportes (gTKP - Global Transport Knowledge Partnership), da Sra. Kate McMahon, Consultora de Segurança Rodoviária; e foi produzido em cooperação com os secretariados de todas as Comissões Regionais das Nações Unidas.



O SECRETÁRIO-GERAL

INTRODUÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DA UNDA SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Num mundo onde mais de 1 milhão de pessoas morre e mais de 50 milhões são feridos todos os anos em acidentes de viação, esta publicação fornece um serviço essencial.

Mais de metade de todas as vítimas de acidentes rodoviários são em idade activa. Logo para além de causar um incalculável sofrimento humano, as mortes e lesões dos acidentes rodoviários em todo o mundo impõem um custo financeiro anual na ordem das centenas de milhar de milhões de dólares. Em países de rendimento baixo e médio, isto ultrapassa a ajuda ao desenvolvimento que recebem.

A segurança rodoviária é portanto uma importante preocupação social, económica, de desenvolvimento e saúde pública global. E como o número de viaturas nas estradas está a aumentar em muitos países, o problema poderá piorar rapidamente. Existe uma necessidade premente de maiores esforços para reduzir estas mortes e lesões desnecessárias.

Muitos acidentes são causados por factores que são conhecidos e podem ser evitados. Estes incluem a condução a alta velocidade ou sob a influência de álcool; a falha em usar cintos de segurança, dispositivos de segurança para crianças e capacetes; uma falta de respeito por utilizadores da estrada vulneráveis, incluindo peões e ciclistas; e infra-estruturas rodoviárias inseguras. Sabemos como lidar com esses factores. Mas precisamos de preencher a lacuna entre o saber e o fazer.

Os estudos demonstram que os países com metas de vítimas de acidentes rodoviários apresentam um melhor registo de segurança rodoviária e menos mortes do que aqueles que não as têm. Determinar metas ajuda a motivar as pessoas a agir, e a ganhar apoio político e institucional.

Um novo projecto das comissões regionais das Nações Unidas analisou o modo como a definição de metas pode ajudar os países a implementar políticas de segurança rodoviária de forma eficaz, ao longo de um período de dois anos. Esta publicação é o resultado desse projecto. Fornece directrizes e recomendações para a definição e cumprimento de metas adequadas para cada país e região.

Recomendo esta publicação a todos os que se preocupam com as mortes e ferimentos nas estradas. Exorto os Estados-membros das Nações Unidas e os parceiros globais da segurança rodoviária a promover a cooperação sob os auspícios das Nações Unidas, para implementar as estratégias que sabemos que irão aumentar a sensibilização, melhorar a segurança e, em última análise, salvar vidas.

BAN Ki-moon

ÍNDICE

Secção 1 Introdução	4
1.1 Introdução	4
1.2 Historial	4
1.3 Objectivos e filosofia do projecto	6
1.3.1 A importância de uma abordagem direccionada.....	
1.3.2 Tipos de objectivos	
1.3.3 Exemplos de objectivos nacionais de segurança rodoviária.....	
1.3.4 Objectivos ambiciosos a longo prazo e a abordagem ao Sistema Seguro.	
1.3.5 Objectivos e metodologia do projecto de Objectivos da Conta de Desenvolvimento das Nações Unidas (UNDA).....	
Secção 2 Implementação do projecto na região da Comissão Económica para a Europa (CEE)	14
2.1 Situação da segurança rodoviária na região da CEE	15
2.2 Situação da segurança rodoviária na CEE por agrupamentos sub-regionais	22
2.2.1 Estados-Membros da União Europeia (UE)	
2.2.2 Europa Oriental, Cáucaso e Ásia Central	
2.2.3 Europa do Sudeste	
2.3 Escolha de países para a tomada de medidas	31
2.4 O seminário regional da CEE	32
2.4.1 Participação.....	
2.4.2 Sessões de abertura	
2.4.3 Situação da segurança rodoviária por país	
2.4.4 Relatórios das outras Comissões Regionais das Nações Unidas.....	
2.4.5 Apresentações de peritos internacionais	
2.5 A conferência sobre como melhorar a segurança rodoviária na Europa do Sudeste	38
2.5.1 Participação.....	
2.5.2 Sessões de abertura	
2.5.3 Segurança rodoviária na Grécia.....	
2.5.4 Segurança rodoviária na Europa do Sudeste.....	
2.5.5 Apresentações de peritos internacionais	
2.6 Conclusões e recomendações do Seminário e da Conferência	43
2.7 Debate do resultado do seminário e da conferência e da sua contribuição para o projecto de objectivos da UNDA	45
2.8 O circuito de seminários com estudos na Suécia	46
2.9 O seminário nacional no Quirguizistão	47
2.10 A declaração Eurobasket sobre segurança rodoviária	47
Secção 3 Actividades noutras Comissões Regionais das Nações Unidas	48
3.1 Implementação do projecto na região da Comissão Económica para a América Latina e Caraíbas (CEPAL)	48
3.1.1 Seminários na região da CEPAL	
3.2 Implementação do projecto na região da Comissão Económica e Social para a Ásia Ocidental (CESAO)	51
3.2.1 Workshops na região da CESAO	
3.3 Implementação do projecto na região da Comissão Económica para a África (CEA).....	55

3.3.1	A conferência e o seminário em Dar es Salaam, Tanzânia	
3.4	Implementação do projecto na região da Comissão Económica e Social para a Ásia e o Pacífico (CESAP)	61
3.4.1	Reuniões de segurança rodoviária na região da CESAP	
3.4.2	Conclusões e recomendações principais	
3.4.3	Metas, objectivos e indicadores de segurança rodoviária	
3.4.4	Missões consultivas e seminários ao abrigo do projecto.....	
3.4.5	Implementação de objectivos e indicadores por parte dos países membros da CESAP.....	
	Secção 4 Conclusões do projecto UNDA.....	72
4.1	Situação actual da definição de objectivos.....	72
4.2	Implementação do projecto	73
4.3	Debate	74
	Secção 5 Recomendações.....	75
5.1	Medidas de acompanhamento do projecto UNDA	75
5.2	Principais passos para a implementação de uma abordagem direccionada para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários	77
5.2.1	Tipo de objectivo.....	
5.2.2	Recomendações sobre as medidas	
5.2.3	Criar o clima político para implementar as medidas	
5.2.4	Compreender e direccionar o problema	
5.2.5	Proporcionar medidas para atingir o objectivo	
5.3	Conclusões.....	84
	Referências	86
	Anexos	
I.	Declaração dos campeões gregos de basquetebol	77
II.	Declaração das Câmaras Helénicas do Comércio e da Indústria	78
III.	Declaração de Buenos Aires	80
IV.	Declaração da Cidade do Panamá.....	82
V.	Declaração das Caraíbas.....	85
VI.	Conclusões e recomendações do seminário da CESAO em Abu Dhabi	86
VII.	Declaração e Recomendações de Acra	87
VIII.	Enquadramento da CEA para o acompanhamento.....	90
IX.	Declaração de Busan.....	93
X.	Lista de verificação da capacidade do Banco Mundial	95

SECÇÃO 1 INTRODUÇÃO

1.1 Introdução

As lesões causadas por acidentes rodoviários são um grande problema social, económico, de desenvolvimento e de saúde pública. Os acidentes rodoviários reclamam as vidas de mais de 1,3 milhões de pessoas e pelo menos 50 milhões de pessoas ficam feridas nas estradas todos os anos. Os países em desenvolvimento e as economias em transição suportam a maior parte deste peso, pelo que os acidentes rodoviários são uma questão em desenvolvimento que afecta desproporcionalmente as pessoas pobres em países com rendimentos baixos e médios. Por exemplo, quando quem sustenta uma família morre ou fica incapacitado num acidente rodoviário, toda a família poderá ficar empobrecida. Os acidentes rodoviários representam 1 a 3 por cento do produto interno bruto (PIB) de um país.

A necessidade de melhorar a segurança rodoviária tem sido reconhecida pelo sistema das Nações Unidas e dos seus Estados-Membros durante quase 60 anos, e o trabalho intensivo sobre a segurança rodoviária tem vindo a ser realizado por várias organizações globais e regionais, incluindo as Comissões Regionais das Nações Unidas, a Organização Mundial da Saúde (OMS) e o Banco Mundial.

A Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) foi pioneira no que diz respeito a actividades de segurança rodoviária no sistema das Nações Unidas, com a criação de um Grupo de Trabalho *ad hoc* sobre a prevenção de acidentes rodoviários em Março de 1950, seguido do Grupo de Peritos em Segurança Rodoviária (GE.20).

Em 1988, foi estabelecido o Grupo de Trabalho sobre Segurança Rodoviária (WP.1), um organismo intergovernamental no qual as organizações não governamentais (ONGs) relacionadas desempenham um papel activo. A sua função principal é servir como guardião dos instrumentos legais das Nações Unidas, que visam harmonizar os regulamentos rodoviários. Neste contexto, o compromisso da CEE para com as medidas globais através da elaboração e da alteração de regulamentos técnicos e recomendações relacionados com a segurança é de extrema importância. As Convenções sobre o Tráfego Rodoviário e sobre a Sinalização Rodoviária de 1968, e outros instrumentos jurídicos relacionados abordando os principais factores dos acidentes rodoviários, ou seja, o comportamento dos utilizadores da estrada, o veículo e a infra-estrutura, contribuem activamente para o reforço da segurança rodoviária e a promoção de medidas globais de forma sistémica e proactiva.

A Comissão Económica e Social para a Ásia e o Pacífico das Nações Unidas (CESAP) também tem vindo a trabalhar na segurança rodoviária desde 1951, enquanto as outras Comissões Regionais foram incluídas nesta área de trabalho mais recentemente.

1.2 Historial

O relatório sobre Desastres Mundiais da Cruz Vermelha Internacional, em 1998, advertiu que "os acidentes rodoviários são um desastre global agravante que destrói vidas e meios de subsistência, que dificulta o desenvolvimento e deixa milhões em situação de grande vulnerabilidade". Desde então, o peso crescente de acidentes rodoviários tem sido cada vez mais reconhecido, e, em 2004, a OMS e o Banco Mundial publicaram o primeiro Relatório Mundial sobre Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito (OMS, 2004).

A necessidade de medidas para melhorar a segurança rodoviária global foi reconhecida nas Resoluções da Assembleia-geral das Nações Unidas 58/289 de Abril de 2004, 60/5 de Outubro de 2005 e 62/244, de Março de 2008. Em particular, a Resolução 60/5

reforça o mandato para as comissões regionais e as agências das Nações Unidas para que estas avancem com medidas sobre segurança rodoviária e a Resolução 62/244 convida “todos os Estados-membros a participarem nos projectos a serem implementados pelas Comissões Regionais das Nações Unidas, para auxiliar países de rendimento baixo e médio na definição dos seus próprios objectivos para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários, bem como dos objectivos regionais”.

As Comissões Regionais das Nações Unidas aconselham a um maior compromisso político para com a segurança rodoviária, através de uma variedade de iniciativas e projectos e em colaboração com os principais parceiros de segurança rodoviária global. As Comissões Regionais estão a contribuir para melhorar a segurança rodoviária nas suas respectivas regiões.

O Acordo Intergovernamental sobre a Rede Asiática de Auto-estradas desenvolvido sob os auspícios da CESAP entrou em vigor em 2005 e é o primeiro instrumento jurídico das Nações Unidas na Ásia, que inclui uma disposição sobre segurança rodoviária. A CESAP organizou uma conferência ministerial sobre transportes em Busan, República da Coreia, em Novembro de 2006, na qual os Ministros aprovaram uma Declaração sobre como Melhorar a Segurança Rodoviária na Ásia e no Pacífico; com base nisso, os países membros da CESAP têm desenvolvido diversas metas, objectivos e indicadores.

A conferência africana sobre segurança rodoviária, organizada conjuntamente pela Comissão Económica para a África (CEA) das Nações Unidas e outros parceiros em Acra, no Gana, em Fevereiro de 2007, na qual os ministros participantes adoptaram a Declaração de Acra, comprometendo-se a trabalhar em conjunto para parar a epidemia crescente de mortes e lesões nas estradas africanas, é um outro exemplo de contribuição concreta.

Diversas reuniões regionais sobre segurança rodoviária foram realizadas na região do Mediterrâneo Oriental, organizadas pela Comissão Económica e Social para a Ásia Ocidental (CESAO) das Nações Unidas.

A Comissão Económica para América Latina e Caraíbas (CEPAL) das Nações Unidas e outros parceiros patrocinaram o primeiro Fórum de Intervenientes na Segurança Rodoviária da América Latina e Caraíbas em San José, em Setembro de 2006. Os participantes desta conferência latino-americana planearam diversas medidas para a segurança rodoviária nas Américas e adoptaram a Declaração de San José, que inclui um apelo à criação de um comité regional para ajudar os países a colaborarem na segurança rodoviária.

O projecto “Melhorar a segurança rodoviária global: definir objectivos regionais e nacionais para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários”, que é referido na resolução da Assembleia-geral 62/244, é financiado pela Conta de Desenvolvimento das Nações Unidas (UNDA) para o período de 2008-2009. Este reconhece o valor dos objectivos para melhorar a segurança rodoviária e foi criado para auxiliar os governos em países de rendimento baixo e médio, para desenvolver objectivos regionais e nacionais de segurança rodoviária e para trocar experiências sobre as boas práticas para alcançar estes objectivos até 2015. As actividades do projecto incluem reuniões regionais, serviços consultivos, estudos de caso, relatório sobre a definição e a concretização dos objectivos de segurança rodoviária, e meios para a Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária, que teve lugar em Moscovo, a 19-20 de Novembro de 2009.

No enquadramento do projecto, a CEE organizou um seminário para os países da Comunidade dos Estados Independentes (CEI), em Minsk, na Bielorrússia, em Maio de 2009. Uma conferência sobre segurança rodoviária para os países da Europa do Sudeste foi organizada em Halkida, na Grécia, em Junho de 2009. Nessa ocasião, a CEE, a Federação Europeia de Basquetebol (FIBA Europa), a Federação Helénica de Basquetebol

e os jogadores da equipa nacional de basquetebol da Grécia, assinaram uma declaração pedindo "Trabalho de equipa e *Fair-play* no campo de basquetebol e nas nossas estradas". O circuito de seminários com estudos sobre segurança rodoviária para peritos dos países de rendimento baixo e médio da CEE foi organizado na Suécia, em Novembro de 2009, em cooperação com a Administração de Estradas da Suécia, seguido de um seminário nacional sobre segurança rodoviária no Quirguizistão.

Tais conferências e reuniões foram organizadas no âmbito do projecto por todas as Comissões Regionais, em várias partes do mundo, em cooperação com outros intervenientes principais na segurança rodoviária global. As reuniões do grupo de peritos para melhorar a segurança rodoviária foram organizadas pela CESAP em Banguécoque, na Tailândia, em Outubro de 2008 e Setembro de 2009. Um workshop sobre a definição de objectivos regionais e nacionais para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários na região da CESAO foi realizado em Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos, em Junho de 2009. Uma conferência e um workshop sobre como "Tornar as estradas seguras em África" foram organizados em Dar Es Salaam, na Tanzânia, em Julho de 2009, pela CEA. Vários workshops foram organizados no âmbito do projecto pela CEPAL em Buenos Aires, Argentina, em Novembro de 2008, na Cidade do Panamá, em Maio de 2009 e em Georgetown, no Guiana, em Agosto de 2009.

Este relatório descreve os objectivos do projecto, as suas actividades regionais e as questões principais para a definição e a concretização com sucesso dos objectivos de segurança rodoviária. Foi encomendado pela Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa, o financiamento adicional foi gentilmente cedido pela Parceria Global de Conhecimento sobre Transportes (gTKP).

A promoção dos objectivos de segurança rodoviária foi o tema escolhido para o projecto UNDA, em virtude dos resultados positivos alcançados pelos países que têm utilizado os objectivos como parte integrante de uma estratégia eficaz de segurança rodoviária. Globalmente, existe um reconhecimento crescente do potencial dos objectivos, a nível regional ou nacional, no sentido de impulsionar o consideravelmente melhorado nível da actividade de segurança rodoviária que é necessário para a próxima década, caso se pretenda eliminar e inverter as actuais tendências de agravamento do número de vítimas de acidentes rodoviários.

A secção seguinte discute como os objectivos podem contribuir para tornar as estradas mundiais mais seguras durante a década de medidas para a segurança rodoviária global, que foram discutidos na Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária, em Moscovo, em Novembro de 2009. Um resumo deste relatório foi transmitido à Conferência.

1.3 Objectivos e filosofia do projecto

O desempenho da segurança rodoviária é melhorado através da definição de objectivos ambiciosos para a redução do número de vítimas de acidentes e da adopção de uma abordagem ao Sistema Seguro.

1.3.1 A importância de uma abordagem direccionada

Os programas direccionados para a segurança rodoviária têm sido cada vez mais a abordagem adoptada em muitos países da OCDE desde finais dos anos 80. Em 1994, o relatório da OCDE *Programas direccionados para a segurança rodoviária* (OCDE, 1994) concluiu que:

- A existência de objectivos e de programas direccionados para a segurança rodoviária aumenta a probabilidade de que as políticas de segurança serão implementadas.

- As instituições nos países com programas direccionados para a segurança rodoviária alteram o seu comportamento assim que tais programas são introduzidos. Os programas direccionados para a segurança rodoviária podem resultar numa melhor integração dos esforços institucionais existentes, em geral, exigem uma maior coordenação e, muitas vezes, produzem uma alocação mais centralizada dos recursos.
- Os programas de segurança rodoviária com objectivos quantificados têm um âmbito mais abrangente do que aqueles que são elaborados sem esses objectivos, e a definição de objectivos leva a melhores e mais programas realistas.

Um relatório de investigação norueguês (Elvik, 1993) analisou o desempenho da segurança rodoviária nos municípios noruegueses e descobriu que os municípios que definem objectivos quantificados de segurança rodoviária foram melhor sucedidos na melhoria da segurança rodoviária do que os municípios que não o fizeram. A definição de objectivos foi revista posteriormente pela OCDE no relatório *Segurança nas estradas: Qual é a Visão* (OCDE, 2002), que concluiu que os objectivos provaram ser uma ferramenta valiosa no desenvolvimento de programas de segurança rodoviária eficazes. Existem diversos motivos pelos quais os objectivos de segurança rodoviária proporcionam benefícios sobre a segurança rodoviária:

- Definir objectivos transmite a importância da segurança rodoviária.
- Os objectivos motivam os intervenientes e aumentam a responsabilização relativamente à concretização de resultados.
- Os objectivos transmitem a mensagem de que o Governo possui uma posição séria acerca da redução do número de vítimas de acidentes rodoviários.
- Os objectivos subnacionais ampliam o sentido de propriedade ao criar uma maior responsabilização, ao estabelecer mais parcerias e ao criar mais medidas.
- Os objectivos aumentam a sensibilização dos meios de comunicação e do público e motivam os políticos a apoiarem as alterações de políticas e a proporcionarem recursos.

Em 2004, muitos países definiram objectivos nacionais e, adicionalmente, foram definidos objectivos regionais no âmbito da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) para os seus países membros, para uma redução em 50% das mortes para 2000-2012, e para os países da União Europeia (UE), para uma redução em 50% para 2001-2010. Estes foram objectivos ambiciosos e o desempenho no que diz respeito à sua concretização tem sido variável. A análise do desempenho da segurança dos 14 países da OCDE (Wong *et al.*, 2006) demonstrou que os países com objectivos definidos obtiveram uma melhor concretização dos mesmos do que aqueles que não os definiram, durante o período 1981-1999, e que, em geral, os países com objectivos definidos obtiveram um decréscimo de 17% no número de mortes comparativamente com países sem objectivos definidos. O Relatório Mundial sobre Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito de 2004 (OMS, 2004, *op. cit.*) recomendou que as estratégias nacionais de segurança rodoviária devem incluir objectivos de desempenho ambiciosos mas exequíveis, apoiados por planos nacionais que estabelecem intervenções específicas para os atingir. No entanto, a definição de objectivos não garante a sua concretização, e apenas alguns dos países da OCDE se encontram no caminho para atingir os objectivos de 2012, levando em linha de conta o desempenho actual.

Em reconhecimento da necessidade de revisão do desempenho da segurança rodoviária e considerando como podem ser definidos e concretizados os objectivos desafiadores e ambiciosos, o Centro Conjunto de Investigação de Transportes da OCDE/ECMT (Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes) reuniu um grupo de peritos para rever o estado da arte na melhoria do desempenho da segurança rodoviária. O relatório *"Em direcção ao Objectivo Zero: objectivos ambiciosos de segurança rodoviários e a*

abordagem ao Sistema Seguro” (OCDE, 2008) descreve a mudança fundamental necessária na forma de pensar sobre a segurança rodoviária para atingir objectivos muito ambiciosos a longo prazo. As conclusões do relatório *“Em direcção ao Objectivo Zero”* proporcionam o enquadramento para as recomendações do presente relatório.

Recomendações do Relatório *“Em Direcção ao Objectivo Zero”*

1. Adaptar uma visão extremamente ambiciosa para a segurança rodoviária
2. Definir objectivos intermédios para avançar de forma sistemática no sentido da visão
3. Desenvolver uma abordagem ao Sistema Seguro, essencial para atingir objectivos ambiciosos
4. Explorar intervenções comprovadas para obter vantagens iniciais
5. Conduzir a recolha e a análise de dados suficientes para entender os riscos de acidente e o desempenho actual
6. Fortalecer o sistema de gestão da segurança rodoviária
7. Acelerar a transferência do conhecimento
8. Investir na segurança rodoviária
9. Promover o compromisso aos mais altos níveis do governo

1.3.2 Tipos de objectivos

Os objectivos de segurança rodoviária podem possuir uma base desejável ou empírica. Os objectivos desejáveis são utilizados em muitos países e, normalmente, aspiram a reduções ambiciosas das mortes na estrada. Os mesmos possuem a vantagem da ambição e podem envolver uma mudança nas convicções de uma abordagem conservadora para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários. Contudo, não estão ligados a intervenções específicas ou a programas de segurança rodoviária e podem ser ineficazes na criação do diálogo aprofundado entre o Governo, os intervenientes e o público, que é necessário para garantir medidas sustentadas e bem sucedidas. Se esses objectivos não são vistos como exequíveis e concretizáveis, eles podem debilitar a credibilidade da definição dos objectivos e falhar na condução a melhorias na gestão e nos programas de segurança rodoviária. Os objectivos desejáveis são melhor utilizados como um meio de estabelecer uma visão de longo prazo para a melhoria da segurança rodoviária, tal como a concretização de zero mortes e lesões graves, em conjugação com objectivos intermédios para melhorias quantificadas durante períodos de tempo específicos.

As visões sobre a segurança rodoviária mostram os valores subjacentes da comunidade de um país em relação ao grau de aceitabilidade dos traumatismos causados por acidentes rodoviários como consequência da mobilidade. Alguns países adoptaram o valor que é inaceitável para alguém morrer ou sofrer lesões graves em consequência dos acidentes rodoviários. A Visão Zero da Suécia, por exemplo, afirma que “Ninguém deverá morrer ou sofrer lesões graves em consequência dos acidentes rodoviários e que a concepção e o funcionamento dos sistemas de transporte rodoviários deverão ser adaptados aos requisitos resultantes deste regulamento”. Uma abordagem similar foi adoptada na Holanda com uma visão baseada na segurança sustentável, que se centra na prevenção de colisões e em tornar as estradas mais “tolerantes” ao erro humano por parte dos utilizadores das mesmas. Esta abordagem ao Sistema Seguro será descrita numa secção posterior.

Outros países adoptaram visões, como a Visão de Segurança Rodoviária do Canadá 2010 “para ter as estradas mais seguras do mundo”, uma visão que também está a ser proposta na Grã-Bretanha para a sua estratégia pós-2010.

Idealmente, os objectivos intermédios de apoio às visões sobre a segurança rodoviária devem possuir uma base empírica. Isso significa que eles devem reflectir o impacto estimado das intervenções que constam de uma estratégia de segurança rodoviária. Geralmente, os objectivos derivados empiricamente são baseados na análise de evidências empíricas anteriores sobre a eficácia das intervenções, combinados com a análise das evoluções passadas e futuras da sinistralidade. Desta forma, os objectivos podem ser ligados a uma estratégia de concretização e a um plano de gestão da segurança rodoviária, que prevêem uma responsabilidade clara e atribuição de responsabilidades entre o Governo e os órgãos principais. A recolha e a análise de dados fiáveis são parte integrante do processo de definição de objectivos com base empírica e do acompanhamento dos resultados dos programas, de forma a garantir que o progresso necessário está a ser efectuado para atingir o objectivo.

Os objectivos também podem ser definidos em níveis diferentes: resultado final, resultado intermédio ou objectivos de realização. Geralmente, os objectivos do resultado final referem-se ao número anual total de vítimas de acidentes rodoviários, quer para um ano específico quer como parte de uma visão a longo prazo, tal como zero mortes. Os objectivos com base temporal são muitas vezes definidos para um período de 10 anos. Os objectivos do resultado intermédio ou indicadores de desempenho de segurança definem objectivos para elementos específicos de uma estratégia de segurança rodoviária. Podem estar ligados à redução dos principais factores de risco, tais como o excesso de velocidade, a condução sob o efeito do álcool, a não utilização do cinto de segurança e do capacete, ou a normas sobre veículos e infra-estruturas. Podem ser geograficamente específicos ou podem estar relacionados com determinados grupos de utilizadores da estrada. Os objectivos de realização são resultados físicos, tais como o número de operações de controlo de velocidade e estão ligados aos meios para atingir um resultado desejado.

Geralmente, os objectivos do resultado final são o tipo de objectivos mais definidos, e em muitos países existe uma maior disponibilidade de dados para os resultados finais do que para os resultados intermédios ou de realização. No entanto, tais dados desagregados são importantes para uma maior compreensão do risco de acidente e das prioridades para a tomada de medidas num país. Eles são essenciais para a concepção de estratégias personalizadas de forma adequada, para a implantação eficiente de intervenções em áreas de maior risco e onde podem ser obtidos os maiores potenciais de melhorias, e para o acompanhamento da eficácia. (Wegman *et al.*, 2006).

Os objectivos também podem ser definidos a nível nacional e regional. Os objectivos regionais podem dar um impulso útil para a definição de objectivos nacionais, bem como ter uma função unificadora para o desempenho regional. Poder-se-á argumentar que, sem apoio e sem objectivos nacionais consistentes, a probabilidade dos objectivos regionais serem alcançados é limitada, uma vez que a segurança rodoviária é uma responsabilidade nacional. Uma grande vantagem dos objectivos regionais é incentivar os governos nacionais a terem como prioridade a segurança rodoviária e fornecer um parâmetro para o nível de progresso que é necessário e desejável. Eles são particularmente valiosos para os países de rendimento baixo e médio, como meio de promover a segurança rodoviária. A aprovação a nível ministerial de um objectivo regional de segurança rodoviária pode ser o primeiro passo necessário para o desenvolvimento de um programa de segurança rodoviária num país. O acompanhamento regular do progresso dentro de uma região é um instrumento valioso para elevar o perfil da segurança rodoviária e destacar onde é necessário agir. Os dados comparativos sobre o progresso podem ser um estímulo útil, uma vez que nenhum país quer ser apresentado como um exemplo de desempenho comparativamente mau.

Não existe uma regra definida sobre o que deve vir em primeiro lugar, os objectivos regionais ou nacionais, e é provável que alguns países definirão objectivos em antecipação aos objectivos regionais, especialmente em países de rendimento elevado

com uma tradição em programas de segurança rodoviária. No entanto, o acordo sobre os objectivos regionais pode agir no sentido de elevar a ambição e de aumentar a ênfase sobre a sua concretização.

1.3.3 Exemplos de objectivos nacionais de segurança rodoviária

A Suécia possuía um objectivo de redução de 50% das mortes entre 1996 e 2007, em conjunto com vários sub-objectivos que estavam relacionados com reduções de tipos específicos de acidentes, tais como acidentes com colisões frontais e acidentes envolvendo um único veículo, reduzir a velocidade de circulação e aumentar a utilização do cinto de segurança. Contudo, em 2007, o declínio do número de vítimas fatais em 20% ficou muito aquém do objectivo e está a ser desenvolvida uma nova estratégia de segurança rodoviária com objectivos para 2020, em conjunto com a abordagem "Visão Zero" a longo prazo.

O Canadá adoptou simultaneamente um objectivo nacional de redução em 30% do número de mortes e lesões graves em 2008-2010 quando comparado com 1996-2001, e sub-objectivos detalhados que incluem tipos de acidente e grupos de utilizadores da estrada específicos. Os sub-objectivos foram baseados principalmente em concretizações anteriores e em concretizações futuras estimadas.

Na Grã-Bretanha, um objectivo nacional para 2010 foi estabelecido em 2000 para uma redução em 40% de todas as mortes e lesões graves, e de 50% para as crianças, com base na média efectuada durante 1994-1998. Estes objectivos possuíam base empírica e utilizavam uma abordagem analítica ascendente. Foram examinadas as evoluções das colisões e das taxas de colisão por km viajado por grupo de utilizadores da estrada, e a eficácia de medidas potenciais foi estimada levando em consideração o crescimento do tráfego e os cenários de implementação de políticas diferentes. Exclusivo da Grã-Bretanha, foi a definição de um sub-objectivo de reduzir as vítimas numa maior extensão de áreas de precariedade social, integrando assim a política de segurança rodoviária com a prioridade da política social do governo de melhorar o bem-estar nessas áreas. Em 2008, o número de mortes e de lesões graves diminuiu em 40%, atingindo o objectivo de 2010, e o objectivo de redução de 50% relativamente às crianças foi muito bem sucedido, registando uma diminuição de 59% das mortes e das lesões graves. Contudo, o declínio do número de mortes em 29% abrandou relativamente à diminuição das lesões graves. Os novos objectivos para 2020, no que diz respeito a mortes e a lesões graves, serão definidos separadamente e encontram-se em processo de desenvolvimento e de consultadoria.

1.3.4 Objectivos ambiciosos a longo prazo e a abordagem ao Sistema Seguro

A definição de objectivos é, normalmente, por um período de cerca de dez anos, mas vários países têm assumido agora uma nova abordagem para a formulação e planeamento de estratégias que incide sobre uma ambição a longo prazo, para além de definir um objectivo numérico. Esta é uma mudança radical no sector da segurança rodoviária que reflecte a necessidade de um maior nível de ambição para atingir normas de segurança que são comuns noutros sectores dos transportes, tal como a aviação. Considerando que essas visões eram anteriormente vistas como inatingíveis, está a tornar-se politicamente inaceitável, num número crescente de países, aprovar um número significativo de mortes e de lesões graves na rede rodoviária. A eliminação das mortes e das lesões graves tornou-se assim o nível adequado de ambição a longo prazo.

Essa mudança de ambição requer uma grande mudança política e um compromisso para com a inovação para atingir o resultado desejado, em vez de depender unicamente das expectativas de desempenho actual e projectado. Isto implica combinar objectivos desejáveis com objectivos baseados em provas, com estes últimos como marcos no

caminho para a meta final, e com intervenções delineadas pelo nível de ambição. A grande mudança política necessária é denominada a abordagem ao Sistema Seguro.

A abordagem ao Sistema Seguro é descrita em detalhe no relatório "*Em Direcção ao Objectivo Zero*". A lógica subjacente é que os utilizadores da estrada nunca devem ser sujeitos a valores da energia de choque que são suficientes para causar morte ou lesões graves. Esta situação leva à necessidade de um pensamento inovador sobre as intervenções, incluindo o desenvolvimento de infra-estruturas tolerantes, melhorando a segurança do veículo para aqueles que se encontram dentro e fora do mesmo, e reduzindo a velocidade de circulação para uma melhor gestão da energia de colisão e reduzindo os riscos de lesões graves, especialmente para os utilizadores da estrada vulneráveis. É necessária uma compreensão clara dos tipos de acidentes e dos riscos associados, bem como a existência de legislação e de controlo adequado para atingir elevados níveis de cumprimento por parte dos utilizadores das estradas. Deverão existir controlos adequados sobre o acesso ao sistema rodoviário para os condutores, através de regimes de formação e de teste, e conjugação da segurança rodoviária com outros objectivos sociais. É necessário dar ênfase às interacções entre as intervenções para diminuir o risco e a gravidade do acidente, gerindo as interfaces entre a estrada e o veículo, entre o veículo, o condutor e os utilizadores não-motorizados das estradas e a infra-estrutura. Um elemento essencial é a capacidade de gestão institucional adequada para dar prioridade à segurança rodoviária em áreas para além daquelas onde as medidas são tradicionalmente adoptadas.

1.3.5 Objectivos e metodologia do projecto de objectivos da Conta de Desenvolvimento das Nações Unidas (UNDA)

O projecto *Melhorar a segurança rodoviária global: definir objectivos regionais e nacionais para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários* foi iniciado como uma continuação dos esforços de implementação das recomendações efectuadas na resolução da Assembleia-geral 60/5, que foram reforçadas na Resolução 62/244, afirmando a importância de direccionar as questões globais de segurança rodoviária e a necessidade de fortalecimento posterior da cooperação internacional e a partilha de conhecimentos, levando em consideração as necessidades dos países em desenvolvimento. Os programas de segurança rodoviária que são centrados em objectivos baseados em provas específicas têm-se revelado um método bem sucedido de elevar o desempenho da segurança rodoviária em vários países desenvolvidos. Por este motivo, o projecto está canalizado para ajudar os países de rendimento baixo e médio para que desenvolvam objectivos regionais e nacionais para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários e proporcionar-lhes exemplos de boas práticas de segurança rodoviária que poderão ajudá-los a atingir os objectivos seleccionados até 2015.

Para serem bem sucedidos na concretização de melhorias reais no nível de segurança rodoviária, os objectivos não são eles próprios um fim. Necessitam de ser desenvolvidos no contexto da melhoria da gestão de segurança rodoviária e ser apoiados por uma estratégia para a sua concretização. O projecto centra-se em diversos seminários sobre segurança rodoviária em cada uma das áreas da Comissão Regional das Nações Unidas, que proporcionarão informações sobre a definição de objectivos e as intervenções de boas práticas que têm sido utilizadas com sucesso em países com bons índices de segurança rodoviária. Estes seminários são o ponto de partida para um processo de desenvolvimento que será necessário para os países de rendimento médio e baixo para que possam fazer progressos na redução de vítimas de acidentes rodoviários. Os seminários têm por objectivo reunir os países com problemas semelhantes, juntamente com um vasto leque de especialistas em segurança rodoviária de países onde os objectivos estão a ser ou foram utilizados com sucesso, para apoiar as políticas e/ou programas de segurança rodoviária. Tal partilha de conhecimentos é um componente vital das medidas necessárias para melhorar a segurança rodoviária global.

Estratégias do Sistema Seguro

"*Em Direcção do Objectivo Zero*" estabelece os elementos principais das estratégias para a implementação de uma abordagem a Sistemas Seguros. Estes elementos:

- Têm por objectivo eliminar a longo prazo todas as mortes e traumatismos graves resultantes dos acidentes rodoviários.
- Reconhecem que apesar dos esforços de prevenção, os utilizadores das estradas continuarão falíveis e os acidentes ocorrerão.
- Sublinham que as pessoas envolvidas na concepção do sistema necessitam de aceitar a responsabilidade de garantir que não ocorrerão mortes ou lesões graves como resultado da utilização do sistema de transportes rodoviários, e as pessoas que utilizam o sistema necessitam de aceitar a responsabilidade de cumprir as regras e as restrições do referido sistema. Estabelecem ou reforçam as actuais modalidades de acompanhamento independente do desempenho da concepção do sistema, sendo que este apoiaria o desempenho do sistema seguro.
- Têm como objectivo desenvolver um sistema de transportes ainda mais capaz de acomodar o erro humano ao reduzir a energia de colisão através da gestão da interacção de todos os componentes do sistema de transportes, mas sobretudo através da melhoria da gestão da infra-estrutura rodoviária, da velocidade de circulação e dos veículos.
- Pretendem quase 100% de conformidade com as regras actuais, apenas sendo possível através da implementação de soluções inovadoras, incluindo as novas tecnologias.
- Dependem de estruturas de gestão abrangentes que integrem todas as agências governamentais principais e outras organizações, que desempenham um papel na determinação do funcionamento seguro do sistema de transporte.
- Conjugam as decisões de gestão de segurança com transportes mais abrangentes e decisões de planeamento que vão ao encontro de metas económicas mais vastas e de objectivos de saúde humana e ambiental.
- Reorientam as suas intervenções para se centrarem sobre a qualidade inerente à segurança da infra-estrutura rodoviária, e regulam a velocidade de circulação para os limites de segurança implícitos nessa infra-estrutura, quer se trate de uma rua de acesso urbano ou uma auto-estrada principal.
- Dão uma maior prioridade à utilização da tecnologia para melhorar a segurança do sistema de transportes rodoviários, quer seja direccionada para a condução sob o efeito do álcool através de sistemas anti-arranque, ou melhorar a segurança inerente dos veículos, e pretenda desenvolver as relações tecnológicas entre o veículo e a infra-estrutura rodoviária.
- Abordam a segurança rodoviária a um nível organizacional ou empresarial, quer seja através de melhorias nas normas e directrizes utilizadas por autoridades rodoviárias, ou através de mecanismos de incentivo, como o desenvolvimento de uma norma ISO que ajuda a criar uma procura comercial, e um retorno comercial, por produtos e serviços seguros.

Os seminários sobre definição de objectivos destinam-se a abranger:

- Definição de objectivos, incluindo a recolha de dados dos acidentes.
- Os diferentes tipos de objectivos de segurança rodoviária.
- Formas de melhorar a recolha de dados.
- Boas práticas de segurança rodoviária que provaram ser eficazes, centrando-se em áreas chave como o excesso de velocidade, condução sob o efeito do álcool, taxas de utilização dos cintos de segurança e dos capacetes e melhorias nas infra-estruturas.

- A importância do compromisso político e uma boa gestão da segurança rodoviária.
- Informação sobre os riscos e a necessidade de ter objectivos e medidas de segurança rodoviária.

Os objectivos de segurança rodoviária já existem a nível regional:

- A União Europeia (UE) e a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) têm como objectivo reduzir as mortes em 50% até 2010 e 2012, respectivamente.
- Os ministros da CESAP acordaram em reduzir as mortes em 600.000 até 2015.
- Os ministros da saúde e dos transportes da CEA acordaram em reduzir as mortes resultantes de acidentes rodoviários em 50% até 2015.

Estes objectivos regionais são um ponto de partida valioso para que os países definam os seus próprios objectivos, embora sejam amplamente desejáveis e não sejam empíricos e baseados em provas. O projecto actual tem como objectivo ajudar os países a avançarem no sentido dos objectivos nacionais que são baseados em provas e estão ligados a uma estratégia de segurança rodoviária. Espera-se também que o projecto possa ser utilizado para aumentar a sensibilização dos intervenientes e do público para a necessidade de apoiar o desenvolvimento e a concretização de objectivos e de intervenções de segurança rodoviária e para garantir o acompanhamento e a sustentabilidade. As conclusões do projecto devem tornar-se um conjunto das melhores práticas a serem utilizadas por todos os Estados-membros da ONU que necessitem de melhorar a segurança rodoviária.

SECÇÃO 2 IMPLEMENTAÇÃO DO PROJECTO NA REGIÃO DA CEE

A região da UNECE inclui um conjunto diversificado de países e a implementação do projecto UNDA concentrou-se nos países não-membros da UE, incluindo Repúblicas da Ásia Central. Os participantes nos seminários desses países reconheceram que as vítimas de acidentes rodoviários continuam a afectar dramaticamente os seus países e que a segurança rodoviária não é apenas uma questão relacionada com os transportes, mas também é um risco de saúde, social, económico e financeiro, produzindo um impacto negativo no seu desenvolvimento.



2.1 Situação da segurança rodoviária na região da CEE

A região da CEE abrange mais de 47 milhões de quilómetros quadrados e possui 56 Estados-membros. Estes incluem os países da Europa mas também países da América do Norte (Canadá e Estados Unidos), da Ásia Central (Cazaquistão, Quirguizistão, Tajiquistão, Turquemenistão e Usbequistão) e da Ásia Ocidental (Israel). A região é o lar de 20% da população mundial. Inclui alguns dos países mais ricos do mundo, bem como países com um nível de desenvolvimento relativamente baixo. O rendimento nacional bruto (RNB) per capita varia de 460 dólares no Turquemenistão a 84.890 dólares no Luxemburgo¹ (OMS, 2009). À excepção de Andorra, Dinamarca, Liechtenstein, Luxemburgo e Mónaco, os dados para os países da CEE em 2006 ou 2007 estão disponíveis a partir do Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS, e este é a fonte principal dos dados utilizados nesta secção. No entanto, para os países da UE, os dados foram retirados do Eurostat, a fim de garantir que para todos os países foi utilizada uma definição consistente de morte ocorrida dentro de 30 dias. A base de dados da Divisão de Transportes da CEE também foi utilizada para anos anteriores para países não pertencentes à UE. A Tabela 1 mostra o número de mortes, a taxa de mortalidade por cada 100.000 habitantes, para 2006 ou 2007 e o grupo de rendimento (GR), como definido pelo Banco Mundial, para os Estados-Membros da UNECE.

Tabela 1 Taxas e mortes causadas por acidentes rodoviários por milhão de habitantes apresentadas pelos Estados-Membros da CEE em 2007

PAÍS	MORTES	TAXA	GR	PAÍS	MORTES	TAXA	GR
Albânia ²	384	120	M	Lituânia	739	218	M
Andorra	N/D	N/D		Luxemburgo	43	90	E
Arménia	371	124	M	Malta	12	29	E
Áustria	691	83	E	Mónaco	N/D	N/D	E
Azerbaijão ¹	1107	131	M	Montenegro	122	204	M
Bielorrússia	1517	157	M	Holanda	709	43	E
Bélgica	1067	102	E	Noruega	233	50	E
Bósnia e Herzegovina	428	109	M	Polónia	5583	147	M
Bulgária	1006	132	M	Portugal	974	92	E
Canadá*	2889	88	E	Rep. da Moldávia ⁵	589	155	M
Croácia	619	136	M	Roménia	2712	127	M
Chipre	89	104	E	Fed. Russa ¹	33308	234	M
Rep. Checa	1221	120	E	São Marino	1	32	E
Dinamarca	406	74	E	Sérvia	962	98	M
Estónia	196	147	E	Eslováquia ³	627	116	E

¹ Não estão disponíveis dados para Andorra, Liechtenstein e Mónaco.

Finlândia	380	72	E	Eslovénia	292	145	E
França	4620	75	E	Espanha	3823	86	E
Geórgia ⁴	737	168	M	Suécia	471	52	E
Alemanha	4949	60	E	Suíça*	370	49	E
Grécia	1580	141	E	Tajiquistão	464	69	B
Hungria	1232	123	E	Antiga República Jugoslava da Macedónia*	140	69	M
Islândia*	30	100	E	Turquia ^{2*}	4633	62	M
Irlanda	338	78	E	Turquemenistão ^{1*}	650	131	M
Israel	398	57	E	Ucrânia	9921	215	M
Itália	5131	87	E	Reino Unido	3058	50	E
Cazaquistão ¹	4365	283	M	EUA*	42642	139	E
Quirguizistão ⁵	1252	235	B	Usbequistão ^{2*}	2034	74	B
Letónia	419	184	M				
Liechtenstein	N/D	N/D	E	Total da UNECE	153,796	122	

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS, Divisão de Transportes da CEE e Eurostat. Dados para 2007 com mortes ocorridas dentro de 30 dias, excepto onde assinalado com: 1. dentro de 7 dias, 2. no local, 3. dentro de 24 horas, 4. dentro de 20 dias, 5. dentro de 1 ano.

*Dados para 2006

As taxas de mortalidade variaram de 29 em Malta para 283 no Cazaquistão. Nove países, todos na Europa Ocidental e Israel, tiveram taxas de até 60 por milhão de habitantes. Dezasseis países tiveram taxas entre 60 e 100 por milhão de habitantes e este grupo incluiu cinco países da Europa do Sudoeste e Oriental e da Ásia Central.

Dezoito países apresentaram taxas entre 100 e 150 por milhão de habitantes, a maioria na Europa do Sudeste ou Oriental e na Ásia Central, incluindo também a Bélgica e os Estados Unidos. Os dez países com as taxas mais elevadas encontram-se todos na Europa Oriental ou na Ásia Central, à excepção da Lituânia.

Os dados da Tabela 1 e das tabelas seguintes são baseados em dados apresentados. O Relatório Mundial da OMS sobre Segurança Rodoviária (Tabela A2) também produziu estimativas de mortes apresentadas ajustadas para a definição de morte dentro 30 dias em acidente rodoviário, e estimativas ajustadas, quando necessário, para subnotificação baseados num modelo de regressão binomial negativa. A Tabela 1A apresenta as mortes e as taxas onde foram utilizados dados ajustados. A mais alta de duas estimativas é apresentada na tabela, quer se trate de números ajustados para a definição dentro de 30 dias ou a estimativa alcançada através do modelo. Para os países da UE, foram utilizados os dados do Eurostat tal como na Tabela 1. Os países para que foram utilizados valores ajustados encontram-se assinalados a negrito. A consequência dos ajustes é elevar o total da CEE em 7%.

Tabela 1A Taxas e mortes ajustadas causadas por acidentes rodoviários por milhão de habitantes dos Estados-Membros da CEE em 2007

PAÍS	MORTES	TAXA	GR	PAÍS	MORTES	TAXA	GR
Albânia	499	139	M	Lituânia	739	218	M
Andorra	N/D	N/D		Luxemburgo	43	90	E
Arménia	417	139	M	Malta	12	29	E
Áustria	691	83	E	Mónaco	N/D	N/D	E
Azerbaijão	1.195	130	M	Montenegro	122	204	M
Bielorrússia	1.517	157	M	Holanda	709	43	E
Bélgica	1.067	102	E	Noruega	233	50	E
Bósnia e Herzegovina	428	109	M	Polónia	5.583	147	M
Bulgária	1.006	132	M	Portugal	974	92	E
Canadá*	2.889	88	E	Rep. da Moldávia	571	151	M
Croácia	619	136	M	Roménia	2.712	127	M
Chipre	89	104	E	Fed. Russa	35.972	252	M
Rep. Checa	1.221	120	E	São Marino	1	32	E
Dinamarca	406	74	E	Sérvia	962	98	M
Estónia	196	147	E	Eslováquia	627	116	E
Finlândia	380	72	E	Eslovénia	292	145	E
França	4.620	75	E	Espanha	3.823	86	E
Geórgia	737	168	M	Suécia	471	52	E
Alemanha	4.949	60	E	Suíça*	370	49	E
Grécia	1.580	141	E	Tajiquistão	951	141	B
Hungria	1.232	123	E	Antiga República Jugoslava da Macedónia*	140	69	M
Islândia*	30	100	E	Turquia	10.066	134	M
Irlanda	338	78	E	Turquemenistão	926	186	M
Israel	398	57	E	Ucrânia	9.921	215	M

Itália	5.131	87	E	Reino Unido	3.058	50	E
Cazaquistão	4.714	306	M	EUA*	42.642	139	E
Quirguizistão	1.214	228	B	Usbequistão	2.644	97	B
Letónia	419	184	M				
Liechtenstein	N/D	N/D	E	Total da UNECE	164.915	131	

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS e Eurostat

* 2006

Tal como a variação no nível actual da segurança rodoviária entre as diferentes partes da região da UNECE, tem havido uma considerável variação no desempenho ao longo do tempo. A Tabela 2 apresenta a evolução ao longo de dez anos no que diz respeito às mortes entre 1996 e 2006 ou 1997 e 2007.

Tabela 2 Evolução ao longo de dez anos das mortes apresentadas de 1997 a 2007

País	Mortes 1997	Mortes 2007	% alteração	País	Mortes 1996 ou 1997	Mortes 2006 ou 2007	% alteração
Albânia ²	266	384	44,4	Lituânia	752	739	-1,7
Andorra	N/D	N/D		Luxemburgo	60	43	-28,3
Arménia	261	371	42,1	Malta	18	12	-33,3
Áustria	1105	691	-37,5	Mónaco	N/D	N/D	
Azerbaijão ¹	605	1107	83,0	Montenegro	N/D	122	
Bielorrússia	1726	1517	-12,1	Holanda	1163	709	-39,0
Bélgica	1364	1067	-21,8	Noruega	303	233	-23,1
Bósnia e Herzegovina	267	428	60,3	Polónia	7310	5583	-23,6
Bulgária	915	1006	9,9	Portugal	2521	974	-61,4
Canadá*	3091	2889	-6,5	Rep. da Moldávia ⁵	569	589	3,5
Croácia	714	619	-13,3	Roménia	2863	2712	-5,3
Chipre	115	89	-22,6	Fed. Russa ¹	27665	33308	20,4
Rep. Checa	1597	1221	-23,5	São Marino	N/D	1	
Dinamarca	489	406	-17,0	Sérvia	N/D	962	
Estónia	280	196	-29,7	Eslováquia ³	788	627	-20,4

Finlândia	438	380	-13,2	Eslovénia	357	292	-18,2
França	8445	4620	-45,3	Espanha	5604	3823	-31,8
Geórgia ⁴	449	737	64,1	Suécia	541	471	-12,9
Alemanha	8549	4949	-42,1	Suíça*	616	370	-39,9
Grécia	2105	1580	-24,9	Tajiquistão	450	464	3,1
Hungria	1391	1232	-11,4	Antiga República Jugoslava da Macedónia*	154	140	-9,1
Islândia*	10	30	200	Turquia* ²	5428	4633	--14,6
Irlanda	473	338	-28,5	Turquemenistão* ₁	404	650	60,9
Israel	530	398	-24,9	Ucrânia	5988	9921	65,7
Itália*	6676	5669	-15,1	Reino Unido	3743	3058	-18,3
Cazaquistão ¹	2364	4365	84,6	EUA*	41907	42642	1,7
Quirguizistão ⁵	685	1252	82,8	Usbequistão* ²	1991	2034	2,1
Letónia	594	419	-29,5				
Liechtenstein	6	0		Total da UNECE		153,796	

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS, Divisão de Transportes da CEE e Eurostat
 Dados para mortes ocorridas dentro de 30 dias, excepto onde assinalado com: 1. dentro de 7 dias, 2. no local, 3. dentro de 24 horas, 4. dentro de 20 dias, 5. dentro de 1 ano.
 *Dados para 1996 e 2006

As mortes diminuíram em 35 países e aumentaram em 16. Para poucos países² não estavam disponíveis dados para ambos os anos. Os maiores decréscimos foram sentidos em Portugal, Alemanha, França, Suíça, Áustria e Holanda, sendo que os maiores aumentos registaram-se no Cazaquistão, Quirguizistão, Azerbaijão, Ucrânia, Geórgia e Turquemenistão. Com algumas excepções, o padrão geral é de um declínio de mortes em países da UE e outros países da Europa Ocidental, e de aumento de mortes na Europa Oriental e na Ásia Central.

O Banco Mundial classifica os países em grupos de rendimento baixo, médio e elevado com base no rendimento nacional bruto (RNB) per capita, em que o rendimento baixo corresponde a 395 dólares ou menos, o rendimento médio varia desde 396 dólares até 11.455 dólares, e o rendimento elevado encontra-se acima dos 11.456 dólares. Entre os Estados-membros da região da CEE, vinte e nove são países que possuem rendimento elevado, vinte e um possuem rendimento médio e três registam rendimento baixo. Os países de rendimento elevado incluem os membros da UE, à excepção da Bulgária, Letónia, Lituânia, Polónia e Roménia, que possuem rendimento médio. Os outros países de rendimento elevado são os países europeus que não pertencem à União Europeia, como Andorra, Islândia, Liechtenstein, Mónaco, Noruega, São Marino e Suíça. Os restantes países, principalmente na Europa Oriental, são países de rendimento médio, excepto para os países da Ásia Central, como sendo o Quirguizistão, Tajiquistão e

² Andorra, Mónaco, Montenegro, São Marino e Sérvia.

Usbequistão, que possuem rendimento baixo. Os Estados-membros não regionais da CEE, ou seja, o Canadá, os Estados Unidos e Israel são países de rendimento elevado.

Embora haja sobreposição entre os grupos de países por nível de rendimento em termos de taxa de mortalidade por milhão de habitantes, os países de rendimento mais elevado tendem a possuir menores taxas de mortalidade. A taxa média para o grupo de rendimento elevado é de 8,6 com um intervalo de 29 a 146, enquanto a média para o grupo de rendimento médio é de 153, com um intervalo de 62 a 283. O grupo de rendimento médio possui como média 126, uma vez que inclui um país com uma taxa muito elevada, 235, e dois com taxas baixas de 69 e 74. As taxas de vítimas de acidentes com base populacional são uma medida imperfeita do nível de segurança num país, uma vez que não reflectem o nível de motorização e de distância percorrida, tal como indicado pela taxa para os EUA em 13,9, sendo mais parecida com as taxas da Europa Oriental e o dobro do Tajiquistão. No entanto, com esta ressalva, na CEE os maiores problemas de segurança rodoviária são mais prováveis de se concentrarem nos países de rendimento médio e baixo.

Esta grande variação nos rendimentos e nas taxas de mortalidade dentro da CEE demonstra que o projecto de objectivos da UNDA é tão relevante nesta região, como em regiões onde há um nível de desenvolvimento mais baixo.

Segundo o Relatório Mundial, apenas sete países (Albânia, Arménia, Bielorrússia, Grécia, Montenegro, Sérvia e Reino Unido³) não tem um órgão principal responsável pela segurança rodoviária. Todos têm objectivos mensuráveis, à excepção de dez países (Albânia, Arménia, Quirguizistão, Montenegro, Sérvia, Tajiquistão, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Turquia, Turquemenistão e Ucrânia). A legislação sobre os limites de velocidade, a condução sob o efeito de álcool, os capacetes para motociclos e os cintos de segurança é quase universal, à excepção da Ucrânia que é o único país que não possui legislação sobre capacetes para motociclistas. A legislação sobre dispositivos de retenção para crianças não está presente em oito países (Quirguizistão, Montenegro, Moldávia, Sérvia, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Turquemenistão, Ucrânia e Usbequistão).

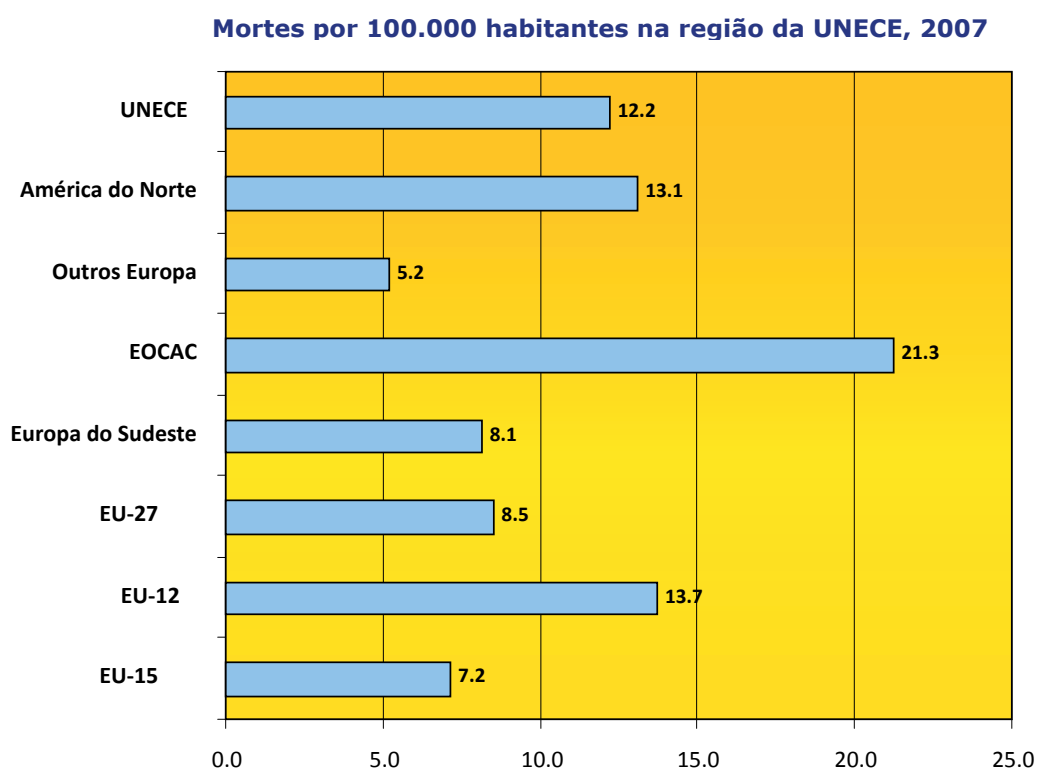
A legislação é necessária mas não é suficiente se não houver um bom controlo. A qualidade do controlo é variável. Vinte e cinco países foram considerados como tendo algumas deficiências no controlo, mais frequentemente no que diz respeito aos limites de velocidade e aos sistemas de retenção para crianças. Considerando que a falta de objectivos e a legislação sobre os sistemas de retenção para crianças estão limitados a alguns países da Europa do Sudeste e Oriental e da Ásia Central, os problemas com o controlo são generalizados em toda a região da CEE, incluindo alguns países da Europa Ocidental.

O Relatório Mundial também apresenta a distribuição de mortes por grupo de utilizadores da estrada. Estes dados são um pouco difíceis de interpretar sem a informação sobre a actividade por grupo de utilizadores da estrada, de modo que, por exemplo, as elevadas percentagens de mortes de ciclistas são susceptíveis de serem correlacionadas com altos níveis de ciclismo, por exemplo, na Holanda, e vice-versa, e portanto não são necessariamente um indicador de um ambiente inerentemente inseguro para os ciclistas. Em vinte e dois países, os peões representaram um quinto ou menos das mortes. Estes eram quase todos países de elevado rendimento com elevados níveis de motorização. A percentagem mais baixa, 10%, foi registada na Bélgica, Islândia e Noruega. Em contrapartida, em catorze países, principalmente na Europa Oriental e na Ásia Central, os peões representaram pelo menos 34% das mortes e pelo

³ No Reino Unido, o Departamento para os Transportes é responsável pela política de segurança rodoviária.

menos 40% em cinco desses países. A percentagem mais elevada registou-se na Ucrânia com 56%.

A percentagem de mortes entre os utilizadores de veículos motorizados de duas rodas era muito variada, com vinte e quatro países que não possuíam mais do que 10% das mortes em veículos motorizados de duas rodas, enquanto em oito países, pelo menos, um quinto das mortes foram de utilizadores de veículos motorizados de duas rodas. As percentagens mais elevadas registaram-se em Chipre, Grécia e Malta. Os países com baixa incidência de mortes em veículos de duas rodas eram predominantemente países de rendimento médio, enquanto todos os países com percentagens altas possuem rendimentos elevados.



Fonte: Divisão de Transportes da CEE

2.2 Situação da segurança rodoviária na CEE por agrupamentos sub-regionais

As Tabelas 3 a 8 resumem os dados principais por grupos sub-regionais.

2.2.1 Estados-membros da União Europeia (UE)

A maioria dos Estados-membros da UE possui rendimentos elevados mas cinco países, Bulgária, Letónia, Lituânia, Polónia e Roménia têm rendimentos médios. Mesmo dentro destes grupos, existe uma grande variedade de RNB per capita, tal como apresentado na tabela 3. Para os países de rendimento elevado, o intervalo é de mais de 80.000 dólares no Luxemburgo, descendo para quase 12.000 dólares na República Checa e na Eslováquia. Os países de rendimento médio variam de 4.590 dólares na Bulgária para quase 10.000 na Letónia, Lituânia e Polónia. As taxas de mortalidades também são diversas. A taxa mais baixa, 29 por milhão de habitantes pertence a Malta e as taxas

mais elevadas encontram-se na Letónia (184) e na Lituânia (218). Treze países possuem taxas entre 50 e 100 e onze situam-se entre 100 e 150.

A percentagem de mortes de peões foi de até 20% em 14 países e mais de 30% em 5, todos eles novos Estados-membros. A percentagem de mortes de ciclistas foi, geralmente, inferior a 10%, mas muito mais elevada com 24% na Holanda, reflectindo a elevada actividade ciclista. Os motociclistas também representam uma percentagem de mortes muito variável, com taxas elevadas, pelo menos um quarto, em Chipre, França, Grécia, Letónia e Malta.

Tabela 3 Mortes causadas por acidentes rodoviários, grupo de rendimento e percentagem de mortes de utilizadores da estrada nos países da EU

PAÍS	MORTES	MORTES	% ALTERAÇÃO	HAB.	MORTES	G R	RNB	PEÕES	CICL.	M/C ²
	1997	2007	1997-2007	2007	TAXA		PER	%	%	%
				1.000	por		CAPITA			
					milhão		¹ USD			
					hab.		2007			
Áustria	1105	691	-37,5	8361	83	E	42700	16	5	9
Bélgica	1364	1067	-21,8	10457	101	E	40710	10	8	15
Bulgária	915	1006	9,9	7639	131	M	4590	26	4	0
Chipre	115	89	-22,6	855	114	E	24940	18	3	28
Rep. Checa	1597	1221	-23,5	10186	119	E	14450	19	10	11
Dinamarca	489	406	-17,0	5461	75	E	59130*	N/D	N/D	N/D
Estónia	280	196	-29,7	1335	146	E	13200	19	9	6
Finlândia	438	380	-13,2	5277	72	E	44400	13	6	11
França	8445	4620	-45,3	61647	73	E	38500	12	3	25
Alemanha	8549	4949	-42,1	82599	60	E	38860	14	10	18
Grécia	2105	1580	-24,9	11147	141	E	29630	16	1	30
Hungria	1391	1232	-11,4	10030	122	E	11570	23	12	10
Irlanda	473	338	-28,5	4301	78	E	48140	20	3	8
Itália	6714	5131	-23,6	58877	87	E	33540	13	6	26
Letónia	567	419	-26,1	2277	184	M	9930	37	8	4
Lituânia	752	739	-1,7	3390	218	M	9920	32	7	5
Luxemburgo	60	43	-28,3	480	90	E	84890*	N/D	N/D	N/D
Malta	18	12	-33,3	407	29	E	14575	36	0	29

Holanda	1163	709	-39,0	16419	43	E	45820	12	24	18
Polónia	7310	5583	-23,6	38082	146	M	9840	35	9	5
Portugal	2521	974	-61,4	10623	92	E	18950	16	4	22
Roménia	2863	2794	-2,4	21438	130	M	6150	11	7	8
Eslováquia	788	627	-20,4	5390	116	E	11730	34	8	8
Eslovénia	357	292	-18,2	2002	145	E	20960	11	6	18
Espanha	5604	3823	-31,8	44279	86	E	29450	15	2	19
Suécia	541	471	-12,9	9119	52	E	46060	12	6	16
Reino Unido	3743	3058	-18,3	60769	50	E	42740	21	4	19
EU27	60267	42448	-30,0		86					
EU15	43314	28238	-34,8		73					

Fonte: Base de dados CARE da Comissão Europeia; CEE; Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS; Banco Mundial

1. Método Atlas; 2. Todos os condutores de veículos motorizados de duas rodas
*2008

A Tabela 4 apresenta informação para vários indicadores de segurança rodoviária: o limite de velocidade urbana, o limite de Taxa de Álcool no Sangue (TAS), as mortes relacionadas com álcool e as taxas de utilização do cinto de segurança e do capacete.

Um limite de velocidade urbano de 50 km/h é quase universal e a maioria dos países possui um limite para a condução sob o efeito do álcool para a população geral de 0,05 g/dl. Um limite superior de 0,08 é a regra na Irlanda, Malta e Reino Unido, enquanto a República Checa, Estónia, Hungria, Polónia e Suécia possuem um limite inferior de 0,02 ou zero. As mortes envolvendo álcool variam muito, de 48% na Estónia a 5% ou menos na Bulgária, República Checa, Roménia e Eslováquia.

Nove países possuem taxas de utilização do cinto de segurança dianteiro de pelo menos 90%, dez têm taxas entre 75% e 90% e apenas quatro países situam-se nos 75% ou menos. As taxas de utilização do cinto de segurança traseiro são geralmente mais baixas do que as taxas para os ocupantes do banco dianteiro, com apenas seis países com taxas de 80% ou acima, enquanto dois países, Chipre e Itália, registam apenas um décimo dos ocupantes que utilizam o cinto de segurança. Em doze países, metade ou menos dos ocupantes dos bancos traseiros usam cintos de segurança.

As taxas de utilização do capacete encontram-se, normalmente, acima dos 90%, mas com valores mais baixos em Chipre, Grécia e Itália, sendo que em dez países os dados não se encontram disponíveis.

Tabela 4 Indicadores de segurança rodoviária dos países da UE

PAÍS	LIMITE VELOCIDADE URBANO KM/H	LIMITE TAS g/dl (geral)	% MORTES ENVOLVENDO ÁLCOOL	TAXA UTILIZAÇÃO CINTO SEGURANÇA DIANTEIRO	TAXA UTILIZAÇÃO CINTO SEGURANÇA TRASEIRO	TAXA UTILIZAÇÃO CAPACETE
Áustria	50	0,05	8	89	49	95
Bélgica	50	0,05	N/D	79	46	N/D
Bulgária	50	0,05	5	N/D	N/D	N/D
Chipre	50	0,05	18	81	9	68
Rep. Checa	50	0,0	3	90	80	97
Dinamarca*						
Estónia	50	0,02	48	90	68	N/D
Finlândia	50	0,05	24	89	80	95
França	50	0,05	27	98	83	95
Alemanha	50	0,05	12	95/96	88	97/96
Grécia	50	0,05	7	75	42	58/32
Hungria	50	0,0	12	71	40	95
Irlanda	50	0,08	37	86	63	N/D
Itália	50	0,05	N/D	65	10	60
Letónia	50	0,05	21	77	32	93
Lituânia	50	0,04	12	N/D	N/D	N/D
Luxemburgo*						
Malta	50	0,08	N/D	96	21	N/D
Holanda	50	0,05	25	94	73	92/72
Polónia	50	0,02	14	74	45	N/D
Portugal	50	0,05	31	86	28	N/D
Roménia	50	0,0	2	80	20	90/65
Eslováquia	60	0,0	4	N/D	N/D	N/D

Eslovénia	50	0,05	38	85	50	N/D
Espanha	50	0,05	N/D	89	69	98/92
Suécia	50	0,02	20	96	90	95
Reino Unido	48	0,08	17	91	84/90	98

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS

* dados não disponíveis

2.2.2 Europa Oriental, Cáucaso e Ásia Central

A Tabela 5 apresenta os dados para os grupos sub-regionais dos países da Europa Oriental, do Cáucaso e da Ásia Central (EOCAC). Sete dos doze países da EOCAC não utilizam a definição padrão de 30 dias para uma morte causada por um acidente rodoviário, mas o Relatório Mundial da OMS inclui estimativas ajustadas para 2007 sobre a definição de 30 dias. E para estes sete países, os dados ajustados relativos à definição de 30 dias, bem como os dados apresentados, são mostrados entre parênteses na tabela. O ajuste aumenta o número de mortes, salvo nos casos do Quirguizistão e da Moldávia, onde os dados apresentados são baseados em mortes no prazo de um ano e os valores para 30 dias são inferiores a 3%. As taxas ajustadas não alteram a posição relativa de cada país, apesar de aumentar o número de mortes em 8%, excepto no Usbequistão, onde o aumento foi de 30%, uma vez que as mortes apresentadas são apenas aquelas que se encontram no local do acidente.

Tabela 5 Mortes causadas por acidentes rodoviários, grupo de rendimento e percentagem de mortes de utilizadores da estrada nos países da EOCAC

PAÍS	MORTES 1997	MORTES 2007	% ALTERAÇÃO 1997- 2007	HAB. 2007 1.000	MORTES TAXA por milhão hab.	GR	RNB PER CAPITA ¹ USD 2007	PEÕES %	CICL. %	M/C ² %
Arménia	261	371	42,1	3002271	124	M	2640	39	<1	0
Azerbaijão (30 dias ajustados)	605	1107 (1195)	83,0	8467167	131 (141)	M	2550	38	1	1
Bielorrússia	1726	1517	-12,1	9688795	157	M	4220	40	9	4
Geórgia	449	737	64,1	4395420	168	M	2120	28	<1	N/D
Cazaquistão (30 dias ajustados)	2364	4365 (4714)	84,6	15421861	283 (306)	M	5060	16	N/D	N/D
Quirguizistão	685	1252	82,8	5316543	235	B	590	43	1	0

(30 dias ajustados)		(1214)			(228)					
Rep. da Moldávia (30 dias ajustados)	569	589 (571)	3,5	3793604	155 (151)	M	1260	34	2	4
Fed. Russa (30 dias ajustados)	27665	33308 (35972)	20,4	142498532	234 (252)	M	7560	36	0	2
Tajiquistão	450	464	3,1	6735996	69	B	460	44	6	1
Turquemenistão* (30 dias ajustados)	404	650 (702)	60,9	4965278	131 (141)	M	1234	29	5	N/D
Ucrânia	5988	9921	65,7	46205382	215	M	2550	56	N/D	N/D
Usbequistão* (30 dias ajustados)	1991	2034 (2644)	2,1	27372260	74 (97)	B	730	N/D	N/D	N/D
EOCAC	43157	56315	30,5	277863109	213					

Fonte: CEE; Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS. Dados de mortalidade conforme apresentados pelos países (consulte a Tabela 1 para a definição). Os valores entre parênteses demonstram as mortes e a taxa ajustada para a definição de 30 dias de morte causada por acidente rodoviário.

1. Método Atlas; 2. Todos os condutores de veículos motorizados de duas rodas
*1996 e 2006

Como mostrado na Tabela 1A, as estimativas alcançadas através do modelo da OMS também aumentam ainda mais o número de mortes nos casos da Arménia, do Tajiquistão e do Turquemenistão. As taxas de mortalidade nessa sub-região são geralmente elevadas, apenas dois países, Tajiquistão e Usbequistão, apresentaram taxas abaixo de 100 por milhão de habitantes. Se a estimativa alcançada através do modelo for utilizada para o Tajiquistão, o número de mortos aumenta para 951 e a taxa situa-se em 141. Quatro países, Cazaquistão, Quirguizistão, a Federação Russa e a Ucrânia, têm taxas superiores a 200 e a média para a sub-região é também superior 200. As taxas relativamente baixas para o Tajiquistão, mesmo em dados ajustados, e para o Usbequistão são surpreendentes, dado que o outro país de rendimento baixo, o Quirguizistão, apresentou uma taxa de 235 e um nível similar de rendimento. Todos, excepto a Bielorrússia, possuem uma situação agravada em termos do número de mortes, e na década até 2007, aumentos superiores a 60% ocorreram em metade dos países. A percentagem de mortes registadas para os peões também é elevada, à excepção do Cazaquistão, enquanto as percentagens relativas a ciclistas e motociclistas são muito baixas.

Tabela 6 Indicadores de segurança rodoviária dos países da EOCAC

PAÍS	LIMITE VELOCIDADE URBANO KM/H	LIMITE TAS g/dl (geral)	% MORTES ENVOLVIDO DO ÁLCOOL	TAXA UTILIZAÇÃO CINTO SEGURANÇA DIANTEIRO	TAXA UTILIZAÇÃO CINTO SEGURANÇA TRASEIRO	TAXA UTILIZAÇÃO CAPACETE
Arménia	60	0,08	6	N/D	N/D	N/D
Azerbaijão	60	0,0	3	N/D	N/D	N/D
Bielorrússia	60	0,05	13	N/D	N/D	N/D
Geórgia	60	0,02	37	N/D	N/D	N/D
Cazaquistão	60	sem limite definido	3	N/D	N/D	N/D
Quirguizistão	60	sem limite definido	N/D	N/D	N/D	N/D
Rep. da Moldávia	60	0,05	17	N/D	N/D	N/D
Fed. Russa	60	0,03	10	33	N/D	N/D
Tajiquistão	60	0,03	5	N/D	N/D	N/D
Turquemenistão*	60	0,05	7	N/D	N/D	N/D
Ucrânia	60	0,0	N/D	N/D	N/D	N/D
Usbequistão*	70	NENHUM	N/D	N/D	N/D	N/D

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS

A Tabela 6 apresenta dados sobre os indicadores-chave de segurança rodoviária. O limite de velocidade urbana é de 60 km/h em todos os países, excepto no Usbequistão, que se situa nos 70 km/h, pelo que, de algum modo, vem explicar as quotas de mortes de peões geralmente elevadas. Apenas um país, a Arménia, possui um limite para a condução sob o efeito de álcool de 0,05, mas em dois países, o Cazaquistão e o Quirguizistão, os crimes de condução sob o efeito de álcool não são definidos por um limite de TAS, e não há qualquer limite no Usbequistão. As mortes envolvendo álcool são geralmente baixas nos países onde os dados estão disponíveis, excepto na Geórgia, onde 37% das mortes estão relacionadas com o álcool. Os dados sobre as taxas de utilização do cinto de segurança e do capacete não estão disponíveis, excepto para uso do cinto de segurança dianteiro na Federação Russa, onde a taxa é de apenas 33%.

2.2.3 Europa do Sudeste

A Tabela 7 apresenta dados para o grupo sub-regional dos países da Europa do Sudeste. A Grécia, Bulgária e Roménia estão incluídos nesta tabela, bem como nas tabelas para os países da UE. Dois dos dez países não utilizam a definição padrão de 30 dias para uma morte causada por acidente rodoviário, mas o Relatório Mundial da OMS inclui estimativas ajustadas para 2007 sobre a definição de 30 dias. E para estes dois países,

os dados ajustados relativos à definição de 30 dias, bem como os dados apresentados são mostrados na tabela. O ajuste aumenta significativamente o número de mortes e a taxa de mortalidade, porque os dados apresentados, tanto para a Albânia e a Turquia, são baseados em mortes no local do acidente. Tal como apresentado na Tabela 1A, para a Turquia, o número de mortes aumenta para 10.066 se for utilizada a estimativa alcançada através do modelo. As taxas de mortalidade variam amplamente de 204 por milhão de habitantes em Montenegro para 69 na Antiga República Jugoslava da Macedónia. Os dados para a Sérvia e Montenegro, em separado, não estão disponíveis para 1997, mas o total combinado é 1659 em 1997 e 1084 em 2007, representando uma redução de 35%. O valor combinado para 1997 está incluído no total regional na tabela.

A Albânia e a Antiga República Jugoslava da Macedónia têm percentagens elevadas de mortes de peões, e em sete países, um quinto das mortes são peões. As mortes de condutores de veículos motorizados de duas rodas representam percentagens relativamente elevadas na Croácia e na Grécia.

Tabela 7 Mortes causadas por acidentes rodoviários, grupo de rendimento e percentagem de mortes de utilizadores da estrada nos países da Europa de Sudeste

PAÍS	MORTES	MORTES	% ALTERAÇÃO	HAB.	MORTES	GR	RNB	PEÕES	CICL.	M/C ²
	1997	2007	1997-2007	2007	TAXA		PER	%	%	%
				1.000	por		CAPITA ¹			
					milhão		USD			
					hab.		2007			
Albânia (30 dias ajustados)	266	384 (499)	44,4	3190	120 (156)	M	3290	40	6	9
Bósnia e Herzegovina	267	428	60,3	3935	109	M	3790	24	6	5
Bulgária	915	1006	9,9	7639	131	M	4590	26	4	0
Croácia	714	619	-13,3	4555	136	M	10460	20	5	19
Grécia	2105	1580	-24,9	11147	141	E	29630	16	1	30
Montenegro	N/D	122	N/D	598	204	M	5180	20	0	4
Roménia	2863	2794	-2,4	21438	130	M	6150	11	7	8
Sérvia	N/D	962	N/D	9858	98	M	4730	25	9	6
Antiga República Jugoslava da Macedónia	154	140	-9,1	2038	69	M	3460	34	4	11

Turquia (30 dias ajustados)	5181	5007 (6509)	--14,6	74877	67 (87)	M	8020	19	2	8
Europa do Sudeste	14124	9874 (11378)	-30,1	139275	71 (82)					

Fonte: CEE; Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS; Polícia Nacional Turca. Dados de mortalidade conforme apresentados pelos países (consulte a Tabela 1 para a definição). Os valores entre parênteses demonstram as mortes e a taxa ajustada para a definição de 30 dias de morte causada por acidente rodoviário.

1. Método Atlas; 2. Todos os condutores de veículos motorizados de duas rodas

A Tabela 8 apresenta dados sobre os indicadores-chave de segurança rodoviária. O limite de velocidade urbano varia entre 40 a 60 km/h e o limite para a condução sob o efeito do álcool varia de zero a 0,05 g/dl. O número de mortes envolvendo álcool é baixo, excepto na Croácia, onde representa 30% do total, apesar do controlo ser apresentado como bastante eficaz. As informações sobre a utilização do cinto de segurança e do capacete encontram-se em falta em vários países e as taxas de utilização são baixas, excepto na Grécia e na Roménia. Na última, a taxa de utilização para os ocupantes dos bancos traseiros também é baixa.

Tabela 8 Indicadores de segurança rodoviária dos países da Europa do Sudeste

País	LIMITE VELOCIDADE URBANO KM/H	LIMITE TAS g/dl (geral)	% MORTES ENVOLVENDO ÁLCOOL	TAXA UTILIZAÇÃO CINTO SEGURANÇA DIANTEIRO	TAXA UTILIZAÇÃO CINTO TRASEIRO	TAXA UTILIZAÇÃO CAPACETE
Albânia	40	0,05	5	30	N/D	N/D
Bósnia & Herzegovina	60	0,03	7	N/D	N/D	N/D
Bulgária	50	0,05	5	N/D	N/D	N/D
Croácia	50	0,05	30	45 *	N/D	N/D
Grécia	50	0,05	7	75	42	58/32
Montenegro	50	0,05	N/D	N/D	N/D	N/D
Roménia	50	0,0	2	80	20	90/65

Sérvia	60	0,05	6	50-60	4-5	N/D
Antiga República Jugoslava da Macedónia	60	0,05	5	16 *	N/D	2
Turquia	50	0,05	2	70 intercidades, 28 urbanas *	N/D	12

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS

- As taxas separadas para a utilização dos cintos nos bancos dianteiros e traseiros não estão disponíveis.

2.3 Escolha de países para a tomada de medidas

As secções anteriores descreveram a diversidade dos níveis de rendimento, as taxas de mortalidade e a distribuição de mortes na região da UNECE. Um padrão consistente emerge de um nível de segurança mais baixo em países de rendimento médio e baixo da Europa Oriental e do Sudeste e da Ásia Central. A decisão foi tomada, portanto, no sentido de concentrar os recursos no projecto de objectivos da UNDA, em primeira instância sobre os países da Europa Oriental e da Ásia Central, e para organizar um seminário para estes países, que se realizou em Minsk, na República da Bielorrússia, em cooperação com o Governo da Bielorrússia. Este grupo de países inclui três países de rendimento baixo, Quirguizistão, Tajiquistão e Usbequistão, e os países de rendimento médio da Arménia, Azerbaijão, Bielorrússia, Geórgia, Cazaquistão, República da Moldávia, Turquemenistão e da Federação Russa, cumprindo assim o objectivo do projecto de auxiliar os países de rendimento baixo e médio.

Além disso, a Câmara de Comércio e Indústria de Evia e a Associação de Transportes das Câmaras Helénicas, com o apoio do Ministério dos Transportes e Comunicações Helénico, foram os anfitriões de uma conferência para os países da Europa do Sudeste, em reconhecimento da sua tendência de possuir taxas de mortalidade superiores à média quando comparadas com a maior parte da Europa Ocidental. Além da Grécia, este grupo inclui os países de rendimento médio da Albânia, Bósnia e Herzegovina, Bulgária, Croácia, Montenegro, Roménia, Sérvia, a Antiga República Jugoslava da Macedónia e a Turquia.

Os dois eventos foram também concebidos para se centrarem em grupos de países que são homogéneos em termos de localização geográfica e de condições de segurança rodoviária. Além disso, os países escolhidos para o seminário de Minsk têm uma afinidade em termos de história política e de linguagem. Os países da conferência de Halkida encontram-se geograficamente próximos uns dos outros e alguns também possuem um historial político comum com problemas similares. O turismo é também um tema comum nestes países. Os dois grupos juntos abrangem todos os países de rendimento médio da UNECE, com excepção da Letónia, Lituânia e Polónia, que são membros da UE.

Segundo o Relatório Mundial da OMS, dez dos países visados não têm objectivos mensuráveis de segurança rodoviária, ou uma estratégia nacional consistente para a segurança rodoviária, e para aqueles que possuem, não está claro se estes objectivos possuem base empírica e se são prováveis de serem exequíveis.

As recomendações do relatório da OCDE, “Em Direcção ao Objectivo Zero”, proporcionam orientações aos países para os ajudar na definição e na concretização de objectivos ambiciosos de segurança rodoviária e forneceram um enquadramento valioso para o seminário e a conferência. Estas recomendações colocam os objectivos firmemente dentro do contexto da gestão eficaz da segurança rodoviária numa abordagem de concretização do sistema seguro. Um dos objectivos, quer do seminário e da conferência, portanto, foi a introdução do conceito de abordagem ao Sistema Seguro no âmbito das recomendações do relatório da OCDE, como orientação sobre boas práticas na definição e na concretização dos objectivos.

2.4 O seminário regional da CEE

2.4.1 Participação

O seminário foi organizado pela CEE em cooperação com o Governo da República da Bielorrússia. Teve lugar em Minsk, a 12-14 de Maio de 2009. Nove dos doze países da Europa Oriental, do Cáucaso e da Ásia Central estavam representados, e também estiveram presentes os delegados de várias organizações internacionais e das outras Comissões Regionais das Nações Unidas (CESAP, CESA0 e CEPAL) e do Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas na República da Bielorrússia.

Os participantes regionais vieram dos seguintes países: República da Bielorrússia, República da Arménia, República do Azerbaijão, República da Moldávia, Federação Russa, República do Tajiquistão, República do Usbequistão, Turquemenistão e Ucrânia. A Geórgia, Cazaquistão, Quirguizistão e não estavam representados, apesar do Cazaquistão e o Quirguistão possuírem as maiores taxas de mortalidade e crescimento do número de mortes na região. Os delegados representaram as seguintes Agências Governamentais: Ministérios do Interior, Transportes, Educação e Negócios Estrangeiros e Polícia de Trânsito. O Comité Executivo da Comunidade de Estados Independentes também estava representado. Também estavam presentes os delegados da Polónia, Grécia, Grã-Bretanha e Espanha.

A delegação da CEE era composta pelo Director e dois membros da Divisão de Transportes. As Organizações Internacionais incluíram a Comissão Europeia, a Organização para a Segurança e Cooperação na Europa, a Organização Mundial de Saúde, a União Internacional dos Transportes Rodoviários, Sistemas e Serviços de Transportes Inteligentes na Europa, a Fundação FIA, a Parceria Mundial de Segurança Rodoviária e o Programa Internacional de Avaliação de Estradas.

2.4.2 Sessões de abertura

O seminário foi aberto pelo Sr. Anatoly Kuleshov, Ministro do Interior da República da Bielorrússia, o Sr. Antonius Broek, Coordenador Residente das Nações Unidas e Representante Residente do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e a Sra. Eva Molnar, Directora da Divisão de Transportes da UNECE, na presença dos Vice-Primeiros Ministros da Saúde, dos Transportes e da Educação da Bielorrússia e do Vice-Primeiro Ministro da Saúde da Ucrânia.

O senhor Kuleshov descreveu a situação da segurança rodoviária na Bielorrússia e declarou que o seminário foi uma oportunidade para sensibilizar e desenvolver a compreensão das soluções. A Bielorrússia pretende observar a experiência estrangeira e aprender novas formas de melhorar a segurança rodoviária. A Senhora Molnar descreveu a situação da segurança rodoviária na região da CEE e mostrou a variação do desempenho das diferentes sub-regiões, sendo que o número de mortes por 100.000 habitantes na Europa Oriental, no Cáucaso e na Ásia Central é quase o dobro da média da CEE. Contrariamente aos países da UE, muitos destes países sofreram um agravamento da situação ao longo da década de 1997 a 2007. A Segurança Rodoviária é

uma tarefa multi-dimensional que envolve todos os níveis do Governo e todos os sectores da sociedade. Os desafios particulares na área da EOCAC são a necessidade de uma estratégia, a capacidade de absorver os fundos e o conhecimento disponíveis, e o apoio político e o direito de propriedade. A Senhora Molnar explicou o papel da CEE e do Grupo de Trabalho sobre Segurança do Tráfego Rodoviário (WP1), e como podem contribuir para melhorar a segurança através dos instrumentos jurídicos da segurança rodoviária das Nações Unidas, as Convenções sobre o Tráfego Rodoviário e sobre a Sinalização Rodoviária, respectivamente (1968) e através do trabalho analítico e da capacitação.

As próximas sessões descrevem os objectivos do seminário e o contexto mais amplo da segurança rodoviária global. Foi apresentado o trabalho da OMS sobre a coordenação da colaboração sobre Segurança Rodoviária das Nações Unidas e sobre a elaboração de Manuais de Boas Práticas, bem como foi efectuada uma descrição do próximo Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária. Os participantes ouviram da parte da Fundação FIA informações sobre a actual campanha da Comissão para a Segurança Rodoviária Global para uma Década de Medidas sobre Segurança Rodoviária, e a expectativa de agravamento da situação da segurança rodoviária até 2020 se não forem tomadas quaisquer medidas. O objectivo da década de medidas é salvar 5 milhões de vidas, reduzindo o número anual de mortes esperadas em 2020 de 1,9 para 0,9 milhões. O objectivo é que a Conferência Ministerial Global em Moscovo, em Novembro de 2009, apoie a Década de Medidas, apoie um plano de medidas no valor de 300 milhões de dólares a serem investidos em capacitação e apoie o investimento de pelo menos 10% de todo o financiamento de projectos rodoviários para ser dedicado à avaliação e à concepção de estradas seguras.

2.4.3 Situação da segurança rodoviária por país

Todos os países participantes tiveram a oportunidade de apresentar o estado da segurança rodoviária no seu país, e as declarações foram feitas por representantes da Arménia, Bielorrússia, Moldávia, Federação Russa, Ucrânia e Usbequistão. Segue-se uma breve descrição da segurança rodoviária em cada país que participou no seminário, com base na informação apresentada no seminário, bem como no Relatório Mundial. O resumo dos dados de todos os países da EOCAC é apresentado nas Tabelas 5 e 6 acima.

Arménia

As mortes causadas por acidentes rodoviários estão a crescer, até 42% entre 1997 e 2007, com um aumento posterior em 2008 para 407 mortes e 3.125 feridos. 39% das mortes são peões, mas os ciclistas e os condutores de veículos motorizados de duas rodas representam menos de 2%. Muitos acidentes em auto-estradas devem-se a capotamento. Calcula-se que os acidentes rodoviários representem 1% do rendimento nacional. O limite para a condução sob o efeito de álcool está definido como 0,08 g/dl e é relativamente alto, mas as mortes envolvendo álcool representam apenas 6% do total. A utilização do cinto de segurança e do capacete são requisitos legais, mas o seu controlo não é muito eficaz. As auditorias sobre segurança rodoviária são necessárias para infra-estruturas novas e existentes.

A 13 de Agosto de 2009, o Governo da Arménia ratificou a estratégia de segurança rodoviária nacional em conjunto com um plano de medidas para cinco anos. A não utilização dos cintos de segurança é uma prática extremamente comum e um elemento-chave do programa é a aplicação da legislação relativa ao cinto de segurança por parte da polícia, inclusive certificando-se que a própria polícia também o utiliza. Também serão construídos túneis e passagens de peões nos troços mais perigosos das auto-estradas nacionais. O Ministro dos Transportes e a Polícia deverão trabalhar em

cooperação com o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária para aumentar a sensibilização do público sobre a segurança rodoviária⁴.

Azerbeijão

As mortes causadas por acidentes rodoviários aumentaram em 83% durante o período de 1997 a 2007. Os peões representam 38% das mortes. Existe uma estratégia de segurança rodoviária e estão definidos objectivos. O limite para a condução sob o efeito de álcool é zero e encontra-se bem controlado, com apenas 3% das mortes envolvendo álcool. A legislação sobre a utilização do cinto de segurança e do capacete encontra-se também bem controlada, mas não existe informação disponível sobre as taxas de utilização. As auditorias sobre segurança rodoviária são necessárias para grandes novos projectos e para infra-estruturas existentes.

Bielorrússia

Embora durante a última década, ter havido um agravamento da situação em número e gravidade dos acidentes rodoviários, nos últimos dois anos o número de vítimas sofreu um declínio e a Bielorrússia é o único país na região da EOCAC onde as mortes causadas por acidentes rodoviários diminuíram entre 1997 e 2007, em 12%. O parque de automóveis particulares tem vindo a aumentar desde 1999, levando a uma necessidade de melhoria do sistema rodoviário. A segurança dos utilizadores da estrada vulneráveis é um problema particular, em que os peões representam 40% das vítimas, os ciclistas 9% e os condutores de veículos motorizados de duas rodas 4%. A Polícia de Trânsito detém a responsabilidade pela segurança rodoviária e esta leva a cabo campanhas de sensibilização e de educação sobre a segurança rodoviária nas escolas. O excesso de velocidade e a condução sob o efeito do álcool são principais factores de risco para que estão a ser definidos objectivos. Foram implementadas medidas relacionadas com as infra-estruturas para reduzir a velocidade e foram efectuadas melhorias, como, por exemplo, barreiras de segurança e bandas sonoras nas laterais das estradas e nas travessias para peões. As auditorias sobre segurança rodoviária são necessárias para grandes novos projectos de construção de estradas e infra-estruturas existentes. Um problema particular é o volume tráfego que circula no corredor Este-Oeste através da Bielorrússia.

Moldávia

As mortes causadas por acidentes rodoviários aumentaram apenas 3% entre 1997 e 2007. Existe uma estratégia de segurança rodoviária e estão definidos objectivos. O limite para a condução sob o efeito de álcool está definido como 0,05 g/dl, mas é uma medida que não possui um controlo eficaz e 17% das mortes estão relacionadas com o álcool. Existem legislações sobre a utilização do cinto de segurança e do capacete, mas o seu controlo é muito fraco para a legislação sobre o uso do capacete e é incerto quanto ao uso do cinto de segurança. Os peões representam 34% das mortes, os ciclistas 2% e os condutores de veículos motorizados de duas rodas 4%. As auditorias sobre segurança rodoviária são necessárias para grandes novos projectos de construção de estradas e infra-estruturas existentes. As crianças são um risco particular. Foi lançado em 2006 um novo plano de segurança rodoviária para 2009 com novas legislações sobre álcool e drogas, um teste de saúde para os condutores e para seja possível aproximar os testes aos condutores das normas vigentes na UE. Estão a ser introduzidas câmaras de detecção de velocidade e novos testes de alcoolemia. Contudo, o progresso está a ser travado por uma redução de 50% no número dos agentes da política de trânsito. O objectivo é possuir uma maior utilização da tecnologia.

⁴ Fonte: comunicação do Director Executivo do Conselho de Segurança Rodoviária.

A Federação Russa

As mortes nas estradas aumentaram um quinto entre 1997 e 2007, e a taxa de mortalidade é uma das mais elevadas da região, apesar de existirem algumas melhorias desde 2004. 36% das mortes são peões. Existe uma estratégia de segurança rodoviária e estão definidos objectivos. Existem legislações sobre a utilização do cinto de segurança e do capacete e encontram-se relativamente bem controladas, mas apenas um terço dos ocupantes do banco dianteiro cumpre com as mesmas. O limite para a condução sob o efeito de álcool é de 0,03 g/dl e encontra-se relativamente bem controlado e 10% das mortes estão relacionadas com o álcool. As auditorias sobre segurança rodoviária são necessárias para grandes novos projectos de construção de estradas e infra-estruturas existentes. As conclusões da auditoria sobre a capacidade da segurança rodoviária da CEMT estão a ser avaliadas e utilizadas.

Tajiquistão

O aumento das mortes e a taxa de mortalidade encontram-se entre os mais baixos da região e é também o país com o rendimento mais baixo per capita. Os utilizadores da estrada vulneráveis são um risco elevado, com os peões a representarem 44%, os ciclistas 6%, mas os condutores de veículos motorizados de duas rodas apenas 1%. O limite para a condução sob o efeito de álcool é de 0,03 g/dl e encontra-se relativamente bem controlado e 5% das mortes estão relacionadas com o álcool. O controlo é menos eficaz para as legislações sobre a utilização do cinto de segurança e do capacete. As auditorias sobre segurança rodoviária são necessárias para grandes novos projectos de construção de estradas e infra-estruturas existentes.

Turquemenistão

Tem existido um rápido crescimento das mortes, aumentando em 61% entre 1997 e 2007. Os peões representam 29% das mortes e os ciclistas 5%. O limite para a condução sob o efeito de álcool é de 0,05 g/dl e encontra-se relativamente bem controlado e 7% das mortes estão relacionadas com o álcool. O controlo sobre a utilização do cinto de segurança e do capacete também é bom. As auditorias sobre segurança rodoviária são necessárias para grandes novos projectos de construção de estradas e infra-estruturas existentes.

Ucrânia

O aumento de mortes entre 1997 e 2007 foi de 66% e a taxa de mortalidade de 215 por milhão de habitantes, encontrando-se entre as mais elevadas da região, mas existiu uma grande melhoria em 2008 quando as mortes diminuíram de 9921 em 2007 para 67605. As mortes de peões são um grande problema pois representam 56% do total. O limite para a condução sob o efeito de álcool é zero mas não existe qualquer informação sobre a taxa de mortalidade relacionada com o álcool ou sobre a eficácia do seu controlo. Não existe nenhuma legislação sobre a utilização do capacete e a legislação sobre a utilização do cinto de segurança não se aplica a todos os ocupantes. As auditorias são necessárias para grandes novos projectos de construção de estradas mas não para as estradas existentes.

Usbequistão

Existiu apenas um aumento de 2% nas mortes entre 1996 e 2006 e a taxa de mortalidade também é muito baixa. O Usbequistão é um dos três países com um rendimento baixo na região. Não estão disponíveis dados sobre as mortes por grupo de

⁵ O valor de 2007 foi retirado do Relatório Mundial, enquanto que o valor de 2008 foi apresentado no seminário e poderá não se reger pela mesma definição.

utilizadores da estrada. Existe uma estratégia de segurança rodoviária e estão definidos objectivos. Existe uma legislação sobre a condução sob o efeito do álcool mas não está definida através de limite da TAS. Considera-se que o controlo seja eficaz mas os valores para as mortes relacionadas com o álcool não estão disponíveis. A situação é similar para a utilização do cinto de segurança e do capacete com um bom controlo mas não existem dados sobre as taxas de utilização. As auditorias sobre segurança rodoviária são necessárias para grandes novos projectos de construção de estradas e infra-estruturas existentes. Existiu um aumento da actividade relacionada com a segurança rodoviária nos últimos dez anos. Esta situação irá melhorar o desenvolvimento da cooperação económica e facilitar os movimentos de transporte de mercadorias internacionais. A ajuda financeira para o desenvolvimento de infra-estruturas foi fornecida pelo Banco de Desenvolvimento Asiático sob a forma de empréstimo de 75 milhões de dólares, que serão utilizados na aquisição de tecnologia e equipamento especial com o objectivo de construir e reconstruir as estradas no Usbequistão. Existem reuniões sobre segurança rodoviária regulares mensais, que estão direccionadas para as medidas de redução de acidentes, com uma centralização particular sobre os peões e as crianças, o comportamento dos condutores e as campanhas de sensibilização do público.

2.4.4 Relatórios das outras Comissões Regionais das Nações Unidas

Os representantes da CESA, CEPAL e CESAP descreveram a situação da segurança rodoviária e as actividades sob o âmbito do projecto de objectivos da UNDA nas suas regiões.

Na região da CESA, foi estabelecida uma Parceira sobre Segurança Rodoviária do Norte de África e Médio Oriente, aproximando Governos, negócios e organizações da sociedade civil para que possam apoiar os projectos para a redução de vítimas. Esta centra-se sobre a partilha de conhecimentos, a implementação de projectos e a criação de parceiras. Foi ministrado um workshop em Doha em 2008, do qual resultou a Declaração de Doha sobre as medidas de segurança rodoviária. Em Junho de 2009, a CESA irá convocar um workshop sobre objectivos em Abu Dhabi⁶. O mesmo tem como objectivos ajudar os países ao proporcionar informações sobre boas práticas; ajudar no desenvolvimento de objectivos; rever as estatísticas sobre a segurança rodoviária e definir objectivos ambiciosos, bem como debater a gestão da segurança rodoviária.

A CEPAL é a região com a taxa mais elevada de mortes e de lesões no mundo com 26,1 mortes por 100 milhões de habitantes, a qual se estima que sofra um aumento para 31 até 2020, se não forem adoptadas novas medidas. Muitos países da região estão a implementar órgãos de segurança rodoviária e a desenvolverem planos para abordarem o problema e a CEPAL está a criar uma rede de órgãos nacionais, sociedade civil e instituições académicas. A CEPAL organizou um seminário em Buenos Aires em Novembro de 2008 e serão efectuados seminários posteriores durante 2009 para a América Central, Colômbia e México e para os países das Caraíbas⁷.

A CESAP é uma região ampla e diversa, que se estende desde a Ásia Central até à Australásia e inclui 62% da população mundial e mais de metade das mortes globais com apenas um quinto dos veículos do mundo. A apresentação definiu os objectivos e as medidas recentes para cada país e os objectivos da CESAP para abordar o problema da segurança rodoviária. Estas metas e o objectivo de salvar 600.000 vidas entre 2007 e 2015 têm vindo a ser desenvolvidos em diversas reuniões da CESAP e espera-se que estejam finalizados até final de Setembro de 2009.

⁶ Este workshop está descrito na Secção 4 deste relatório.

⁷ As actividades da CEPAL estão descritas na Secção 4 deste relatório.

2.4.5 Apresentações de peritos internacionais

Foram apresentadas as conclusões do relatório "Em Direcção ao Objectivo Zero". A apresentação descreveu as recomendações do relatório, em particular a Abordagem ao Sistema Seguro e como os sistemas de gestão da segurança rodoviária devem ser organizados para concretizar objectivos ambiciosos. A concretização do reforço da segurança rodoviária necessita de um sistema de gestão da segurança rodoviária eficaz com uma forte ênfase sobre os resultados. Deve ser identificado um órgão principal e as funções e as responsabilidades de todos os órgãos devem ser claras. Os objectivos de desempenho em termos de resultados intermédios e finais e uma estratégia de concretização necessitam de serem definidos. Os objectivos devem ser um passo interno em direcção à Visão zero mortes e lesões graves nas estradas.

Foram apresentadas as experiências sobre o planeamento da segurança rodoviária em Espanha, França, Polónia, Austrália Ocidental e Grã-Bretanha como exemplos de boas práticas. A Espanha definiu um objectivo de redução do número de mortes em 40% entre 2003 e 2008, e está empenhada em cumprir o objectivo da UE de redução em 50% até 2010. Até 2008, as mortes encontravam-se 31% abaixo do nível de 2001, salvando assim 1.694 vidas. O Plano Estratégico de Segurança Rodoviária Nacional para 2004-2008 foi elaborado e de 2005 a 2008 foram estabelecidos muitos projectos principais. Estes incluem a criação de um Observatório Nacional para a Segurança Rodoviária, alterações ao sistema de sanções, melhorias da infra-estrutura e na recolha e disseminação das informações relativas à segurança rodoviária. Está a ser desenvolvido um novo plano de segurança rodoviária. Em conjunto com o plano nacional existem planos regionais e municipais. Os Planos de Segurança Rodoviária Municipal serão obrigatórios para as cidades até 2012.

Em França, a política actual de segurança rodoviária foi estabelecida em 2002 como um dos três maiores projectos do Presidente. O Comité Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR), presidido pelo Primeiro-ministro, formula a política de segurança rodoviária francesa coordenada pelo delegado interministerial, envolvendo os Ministérios dos Transportes, Interior, Defesa, Justiça, Educação Nacional, Saúde, Trabalho e Juventude e Desporto. Localmente, as unidades administrativas territoriais ("*départements*") possuem conselhos de segurança. A política centra-se sobre o comportamento, as infra-estruturas, os veículos e o cumprimento das regras. As sanções e o controlo têm aumentado e até final de 2008 existiam 2.300 câmaras de detecção de velocidade.

Foi descrito o Programa de Segurança Rodoviária Nacional Polaca, GAMBIT, para 2000-2007. O GAMBIT 2005 definiu um objectivo para a redução do número de mortes em 2.800 (50%) em dez anos, de 2003 a 2013. Possui cinco objectivos principais: construir uma política de segurança rodoviária eficaz a longo prazo; melhorar o comportamento dos utilizadores da estrada; proteger os peões, as crianças e os ciclistas; melhorar a segurança das infra-estruturas; reduzir a gravidade dos acidentes.

Uma nova estratégia para a segurança rodoviária para a Austrália Ocidental, "*Em Direcção ao Objectivo Zero*", foi aprovada pelo Governo em Março de 2009, em consequência de um programa abrangente de consulta pública. Foram definidos Fóruns da Comunidade para medir a opinião pública sobre as questões de segurança rodoviária. Foram consultadas as opções da política para a estratégia e os resultados da percepção da comunidade foram comparados com a análise dos peritos sobre a eficácia de soluções com sistemas mais seguros.

Na Grã-Bretanha, o princípio subjacente para a definição de objectivos de segurança rodoviária foi de que a política deve ser baseada em provas, os objectivos devem ser desafiadores mas exequíveis com base em análises empíricas e deve existir uma estratégia para a implementação e o acompanhamento regular do progresso. O objectivo

de 2010 foi definido como uma redução de 40% no número de mortos ou feridos graves até 2010, quando comparado com a média para 1994-98. Um objectivo de ensaio ainda mais elevado de 50% foi definido para as crianças. O progresso tem vindo a ser bom e o objectivo de 40% é provável que venha a ser concretizado, enquanto o objectivo de 50% para as crianças foi atingido em 2007. O Departamento dos Transportes está a ser agora consultado no que diz respeito à nova estratégia para 2020, a qual irá adoptar a Abordagem ao Sistema Seguro e terá objectivos separados para as mortes e para as lesões graves.

A utilização de manuais de boas práticas existentes e a necessidade de possuir sistemas de dados fiáveis foram descritas pelo representante da Parceria Mundial de Segurança Rodoviária. Os representantes da União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU) a Federação Rodoviária Internacional (FRI) descreveram o seu trabalho e como estas podem contribuir para melhorar a segurança rodoviária internacional. A IRU apoia todas as medidas que melhorem a segurança rodoviária se estas se direccionarem eficazmente para as causas principais de acidentes que envolvam camiões. As suas prioridades são o desenvolvimento sustentável e a facilitação do comércio, do turismo e do transporte rodoviário. A FRI está a trabalhar nas principais auto-estradas: a Rota da Seda (Silk Road), o projecto das Estradas Trans-Africanas, a Auto-estrada Pan-Americana, a Auto-estrada Circular do Mar Negro e a Auto-estrada Adriático-Jónica. Estas entidades organizaram seminários sobre Marcações de Presença na Bielorrússia e nos Emirados Árabes Unidos (EAU) e estão a colaborar com o Grupo de Colaboração das Nações Unidas para a Segurança Rodoviária (UNRSC) para elaborar um Guia de Enquadramento de Políticas para uma Infra-estrutura Rodoviária Segura.

Foi apresentado o trabalho do Programa Internacional de Avaliação de Estradas (iRAP). As avaliações de risco são executadas utilizando um veículo com equipamento especial para avaliação no local e gravação de vídeo, seguido pela análise de dados. Foi produzido um relatório que atribui classificações por estrelas para a rede rodoviária e um programa com medidas correctivas. A fase final representa o apoio para a implementação do programa. Adicionalmente à avaliação do risco das estradas, o iRAP proporciona soluções personalizadas às condições das estradas e à sua utilização pelos diferentes grupos de utilizadores da estrada. Foi desenvolvido um Conjunto de Ferramentas Online sobre Segurança Rodoviária, o qual pode ser utilizado para diagnosticar problemas e proporcionar soluções. Os relatórios do país apresentam mapas detalhados sobre as estradas inspeccionadas com classificações por estrelas, as localizações das medidas correctivas recomendadas e as previsões para o número de vidas salvas.

Foi descrito o trabalho da ERTICO sobre Sistemas de Transporte Inteligentes. A Iniciativa Automóvel Inteligente irá proporcionar novas soluções através de uma abordagem aos sistemas integrados para a segurança dos veículos. O projecto EasyWay fomentará a implementação harmonizada pan-europeia de Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) na Rede Transeuropeia através da gestão do trânsito, serviços de informação sobre viajantes, transportes de mercadorias e logística. O Plano de Medidas sobre STI da Comissão Europeia tem como prioridade principal a segurança rodoviária, incluindo sistemas avançados de assistência aos condutores, introdução da eCall pan-europeia e consequências dos STI sobre os utilizadores da estrada vulneráveis. As aplicações principais dos STI para melhorar a segurança rodoviária abrangem a segurança veículos e das infra-estruturas; sendo que a segurança no interior do veículo é activa (prevenção de acidentes) e passiva (mitigação de lesões).

O Delegado da Comissão Europeia para a Bielorrússia descreveu a política de Segurança Rodoviária da UE. Em 2001, foi definido um objectivo para a redução do número de mortes em 50% até 2010. A política está definida no Livro Branco dos Transportes (2001) e no Programa de Acção Europeu de Segurança Rodoviária (2003). Foi assumida uma abordagem integrada envolvendo a infra-estrutura rodoviária, a segurança dos

veículos e o comportamento humano. A política sobre a infra-estrutura destina-se a assegurar que a segurança é integrada em todas as fases e que origina um elevado nível comum de segurança nas estradas em todos os Estados-membros. O programa EuroNCAP é utilizado para melhorar a segurança dos veículos ao exigir que os automóveis vendidos na Europa possuam no mínimo 4 estrelas. As outras iniciativas são a Directiva sobre a obtenção da carta de condução e a Carta Europeia da Segurança Rodoviária e o Observatório de Segurança Rodoviária.

Na sessão de encerramento do seminário, foram discutidas e acordadas as conclusões e as recomendações para a tomada posterior de medidas sobre a definição de objectivos (consulte o Capítulo 8 abaixo).

2.5 A conferência sobre como melhorar a segurança rodoviária na Europa do Sudeste

2.5.1 Participação

A Câmara de Comércio e Indústria de Evia e a Associação de Transportes das Câmaras Helénicas, com o apoio do Ministério dos Transportes e Comunicações Helénico foram os anfitriões da conferência sobre como melhorar a segurança rodoviária na Europa do Sudeste. A conferência ocorreu em Halkida, na Grécia, a 25 e 26 de Junho de 2009.

O objectivo da conferência foi dar ênfase à melhoria da segurança rodoviária na Europa do Sudeste como parte integrante do projecto global das Nações Unidas sobre a definição de objectivos regionais e nacionais para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários. Os participantes regionais vieram dos seguintes países: Albânia, Bósnia e Herzegovina, Bulgária, Croácia, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Grécia, Montenegro, Roménia, Sérvia e Turquia. Os delegados representaram as seguintes Agências Governamentais: Ministérios do Interior, Transportes e Comunicações e Saúde, representantes do governo local e Câmaras do Comércio, Polícia de Trânsito e ONGs e interesses comerciais. Também estiveram presentes delegados da França, Itália e Holanda.

A delegação da CEE era composta pelo Director e membros da Divisão de Transportes. As Organizações Internacionais incluíram a Comissão Europeia, a Organização Mundial de Saúde, a Fundação FIA, o Centro Ortodoxo do Patriarcado Ecuménico, a Suíça, o Observatório do Transportes da Europa do Sudeste, a Parceria Mundial de Segurança Rodoviária e o Programa Internacional de Avaliação de Estradas.

2.5.2 Sessões de abertura

A conferência foi aberta em nome do Ministro Grego dos Transportes e Comunicações, na pessoa da Sra. Evagelia Tsaga, Directora-Geral no Ministério e a Sra. Eva Molnar, Directora da Divisão dos Transportes, da UNECE. O Sr. Panagiotis Simosis, Presidente, Câmara de Comércio e Indústria de Evia, e o Sr. Evagelos Spanoudakis, Presidente da Câmara de Comércio e Indústria de Chania, Vice-Presidente da Associação de Transportes das Câmaras Helénicas deram as boas-vindas aos participantes. A Sra. Molnar afirmou que a crise da segurança rodoviária é um problema crescente e possui custos humanos e económicos. A segurança rodoviária é uma responsabilidade partilhada. O Sr. Spanoudakis afirmou que o objectivo é criar um sistema de transportes grego que seja seguro e eficiente que possa ajudar na modernização e no desenvolvimento. A segurança rodoviária na Grécia é inadequada e a taxa de mortalidade é muito mais elevada do que a média da UE, colocando a Grécia em 22º lugar na lista de classificações.

Uma sessão especial foi dedicada aos campeões de basquetebol que apoiam a segurança rodoviária. Os jogadores da equipa de basquetebol nacional grega, a Federação de

Basquetebol Helénica e a FIBA Europa promoveram o "*Fair-play*" e o "Trabalho de Equipa" na manutenção da segurança nas estradas em toda a Grécia e em qualquer outro local. Realçando que as pessoas muitas vezes não reconhecem a importância de cumprir as regras, pensar que um erro ou uma "infracção" menor das regras apenas os afectem a eles próprios, os campeões de basquetebol gregos convidaram as pessoas a respeitarem as regras e a começarem a trabalhar como uma equipa e possuírem *fair-play* no trânsito. OS jogadores assinaram uma declaração que promove estas ideias, que estão incluídas no presente relatório como Anexo 1.

O contexto de segurança rodoviária global foi descrito com base nas apresentações efectuadas pela Fundação FIA a serem apresentadas na próxima conferência Ministerial Global e na Década de Medidas sobre segurança rodoviária proposta, e a partir das informações da CEE sobre os riscos principais e do trabalho da CEE e de outras Comissões Regionais das Nações Unidas.

Os oradores da Comissão Europeia, do Observatório dos Transportes da Europa do Sudeste (SEETO) e o Centro Ortodoxo do Patriarcado Ecuménico descreveram o seu trabalho. O SEETO promove o desenvolvimento da Rede Nuclear de Transportes Regionais do Sudeste da Europa. Em Janeiro de 2009, foi estabelecido um grupo de trabalho sobre segurança rodoviária para tratar dos procedimentos administrativos e reguladores necessários para fomentar a cooperação no que diz respeito à segurança rodoviária na região do SEETO, promover as melhores práticas de segurança rodoviária e aumentar a sensibilização entre os responsáveis pela tomada de decisões e o Comité Directivo sobre a situação da segurança rodoviária na Europa do Sudeste. A Igreja Ortodoxa coopera com outras religiões e sectores da sociedade e apoia as vítimas de acidentes rodoviários.

2.5.3 [Segurança rodoviária na Grécia](#)

As apresentações da Grécia, o país anfitrião, descreveram a situação e o trabalho sobre segurança rodoviária na Grécia. O Plano Estratégico para 2005-2010 contém muitas medidas de segurança rodoviária, incluindo um código sobre conduta no trânsito, melhorias na formação e testes aos condutores e na atribuição de cartas de condução, melhoria do comportamento do condutor, um novo sistema de pontos e campanhas de sensibilização e de educação sobre a segurança rodoviária. As mortes diminuíram significativamente entre 2000 e 2007, mas é necessário um esforço adicional para implementar o Plano Estratégico e para aumentar a sensibilização do público e o apoio dos meios de comunicação. A Polícia de Trânsito na Grécia Central descreveu o processo relativo ao controlo. As infracções relacionadas com o excesso de velocidade baixaram e as verificações efectuadas à condução sob o efeito do álcool aumentaram. O cumprimento das regras respeitantes à utilização do cinto de segurança e do capacete foi melhorado. Em 2009, estão em prática medidas para melhorar a formação da polícia e o controlo efectuado, bem como seminários para melhorar o comportamento dos condutores.

As apresentações do Instituto Helénico dos Engenheiros dos Transportes e o Observatório da Segurança Rodoviária da Câmara Técnica da Grécia descreveram como estes promovem medidas para melhorar a infra-estrutura e apoiar as acções sobre segurança rodoviária relacionadas com o comportamento dos condutores, segurança dos veículos, resposta de emergência e controlo. Também foi descrito o trabalho de uma ONG, o Instituto de Segurança Rodoviária Panos Mylonas. Este apoia o Estado Grego a melhorar a eficácia das questões principais relacionadas com a segurança rodoviária e proporciona o contexto para uma parceria eficaz entre sectores. Tem como objectivo aumentar a sensibilização sobre a segurança rodoviária e mobilizar o público e as organizações privadas a tomarem medidas.

No final do primeiro dia da conferência, os representantes da Câmara Helénica do Comércio e Indústria adoptaram uma Declaração, na qual deliberaram apoiar o trabalho da UNECE, utilizar a sua rede na Grécia para apoiar campanhas promocionais, aconselhar sobre as medidas de segurança rodoviária e estabelecer mecanismos de financiamento para a sua implementação. Convidaram os restantes países da Europa do Sudeste a tomarem medidas, acordarem sobre os objectivos de segurança rodoviária e a implementarem completamente os instrumentos jurídicos relacionados com a segurança rodoviária da UNECE. A Declaração encontra-se no Anexo 2.

2.5.4 Segurança rodoviária na Europa do Sudeste

Os delegados dos países presentes na conferência efectuaram apresentações sobre a situação de cada um dos seus países. Segue-se uma breve descrição da segurança rodoviária em cada país que participou no seminário, com base na informação apresentada no seminário, bem como no Relatório Mundial. O resumo dos dados de todos os países da EOCAC é apresentado nas Tabelas 7 e 8 acima.

Albânia

Existiram alterações significativas na Albânia no que diz respeito ao número de veículos e de condutores e em relação às infra-estruturas. O aumento do trânsito levou a um aumento dos acidentes rodoviários e a segurança rodoviária é uma prioridade do Governo, mas não existe uma estratégia de segurança rodoviária nem objectivos. A taxa de mortalidade, particularmente tal como ajustado para a definição de 30 dias, é uma das mais elevadas da sub-região e as mortes aumentaram muito rapidamente. A segurança dos utilizadores da estrada vulneráveis é um problema, sendo que os peões representam 40% das mortes. As principais áreas onde é necessário tomar medidas são as melhorias da qualidade das estradas, a utilização de auditorias de segurança rodoviária, tratar dos "pontos negros", melhorar a disciplina na estrada, tratar da questão da emissão fraudulenta de cartas de condução e educação sobre segurança rodoviária. Considera-se que o controlo das legislações de trânsito sobre o excesso de velocidade, a condução sob o efeito do álcool, a utilização do capacete e do cinto de segurança é eficaz, mas apenas 30% dos ocupantes do banco dianteiro utilizam cinto de segurança. Existem auditorias de segurança rodoviária para grandes novos projectos de construção de estradas.

Bósnia e Herzegovina

Apesar da taxa de mortalidade ser mais baixa do que a de vários países da Europa do Sudeste, as mortes têm vindo a aumentar à taxa mais rápida existente na sub-região. Não existem informações sobre as taxas de utilização do capacete e do cinto de segurança, mas considera-se que o controlo seja moderadamente eficaz. A legislação nacional sobre segurança rodoviária foi adoptada em 2006 para harmonizar as regras de segurança rodoviária. Um estudo do Banco Mundial resultou num plano para estabelecer um Organismo sobre Segurança Rodoviária sob o âmbito do Ministério das Comunicações e Transportes para coordenar a estratégia de segurança rodoviária, as políticas e os programas de medidas, as estatísticas, a economia e a promoção. Um Conselho Nacional de Coordenação da Segurança Rodoviária incluirá os Ministérios dos Transportes, Interior, Saúde e Educação para coordenar o desenvolvimento e acompanhamento da estratégia nacional. Está a ser implementado um projecto de Segurança e Infra-estruturas Rodoviárias do Banco Mundial no valor de 25 milhões de dólares.

Na sequência de uma Auditoria de Segurança Rodoviária por parte da Rede Nuclear de Transportes Regionais do Sudeste da Europa, está a ser elaborada uma minuta sobre a Estratégia de Segurança Rodoviária e existe uma proposta para legislações e regulamentos para a implementação de auditorias obrigatórias. Foram preparados uma

minuta do manual de segurança rodoviária e um conjunto normalizado de procedimentos de auditoria.

Bulgária

A taxa de mortalidade é relativamente alta, mas o crescimento do número de mortes foi apenas de 10% durante o período de 1997 e 2007. Contudo, a situação está a agravar-se com as mortes a subirem 5% em 2007-2008. Os factores principais de risco e as circunstâncias dos acidentes são o excesso de velocidade, a não utilização do cinto de segurança, condutores novos e sem carta de condução, áreas residenciais, horas de escuridão, acidentes com um único veículo, colisões frontais, veículos antigos e uma fraca infra-estrutura das estradas. As medidas legislativas foram tomadas, por exemplo, no que diz respeito ao uso obrigatório de sistemas de retenção para crianças, sanção de inibição de conduzir e sistemas de pontos para infractores. Foi estabelecida uma rede de controlo de velocidade e foi implementada uma Estratégia Nacional para a Preservação da Vida e Saúde das Crianças. São necessárias mais medidas sobre o excesso de velocidade, a utilização do cinto de segurança, o aumento da sensibilização, a condução sob o efeito do álcool, as acções por parte da autoridade local e o trabalho com os meios de comunicação. Irá ser desenvolvida uma Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para os próximos dez anos. Não existem informações sobre as taxas de utilização do capacete e do cinto de segurança, mas considera-se que o controlo seja moderadamente eficaz. Existem auditorias de segurança rodoviária para grandes novos projectos de construção de estradas e para estradas existentes.

Croácia

O Ministério do Interior propôs um Programa Nacional de Segurança Rodoviária que foi aceite pelo Governo da República da Croácia em 1994. O programa continua em vigor e no contexto das negociações de acesso à União Europeia, ambas as directivas e as directrizes que vinculam os Estados-Membros a melhorar a segurança rodoviária estão a ser implementadas. Em 2008, as mortes encontravam-se 7% acima do nível de 2007, mas nos dez anos anteriores as mortes diminuíram 13% apesar do aumento do trânsito. O objectivo é reduzir as mortes por cada 100.000 habitantes de 13,8 para 10 até 2010. O número de mortes envolvendo álcool é muito elevado, representando 30%, apesar de se considerar que o controlo seja bastante eficaz. A utilização do cinto de segurança é baixa, apenas 45% e não existem informações sobre a utilização do capacete. Existem auditorias de segurança rodoviária para grandes novos projectos de construção de estradas e para estradas existentes.

Montenegro

O número de mortes e a taxa de mortalidade aumentaram no Montenegro durante os últimos anos, e a taxa, que se situa em 204 por milhão de habitantes, é muito elevada comparativamente a de outros países da sub-região. Esta situação é atribuída ao aumento de trânsito, infra-estruturas fracas, formação dos condutores insuficiente, falta de controlo, fraco comportamento dos condutores e poucas normas no que diz respeito aos veículos. Os programas de acção incluem medidas relacionadas com as infra-estruturas, aumento do controlo, proibição da importação de veículos que não cumpram com as normas e melhoria da educação sobre segurança rodoviária. Está a ser preparada uma Estratégia de Segurança Rodoviária Nacional, estão a ser lançadas novas campanhas e está a ser planeado um projecto da EuroRAP. Não existem informações sobre a percentagem de mortes que estão relacionadas com o álcool ou a utilização do cinto de segurança e do capacete. Considera-se que o controlo seja bastante eficaz. Existem auditorias de segurança rodoviária para grandes novos projectos de construção de estradas e para estradas existentes.

Roménia

A taxa de mortalidade é bastante elevada, situando-se em 130 por milhão de habitantes, mas as mortes diminuíram ligeiramente entre 1997 e 2007. A percentagem de mortes atribuída a utilizadores da estrada vulneráveis é das mais baixas da UE. O limite para a condução sob o efeito de álcool está definido como zero e encontra-se bem controlado, com apenas 2% das mortes envolvendo álcool. A utilização do cinto de segurança é bastante elevada para os ocupantes do banco dianteiro, mas baixa no que diz respeito ao banco traseiro e o controlo é apenas razoável. As taxas de utilização do capacete são elevadas, mas mais baixas para os passageiros do que para os condutores, mas o controlo é apenas moderadamente eficaz. Está a ser feito um grande esforço para melhorar os serviços de resposta de emergência com a integração dos serviços da polícia, bombeiros e ambulâncias num novo serviço de medicina de emergência. Existem unidades de cuidados intensivos móveis, evacuação por helicóptero e quartos de assistência médica de emergência completos nos hospitais. Existem auditorias de segurança rodoviária para grandes novos projectos de construção de estradas e para estradas existentes.

Sérvia

Tem vindo a existir uma evolução decrescente nas mortes causadas por acidentes rodoviários de 1.700 em 1991 para 892 em 2008. A taxa por 100.000 habitantes em 2007 era de 98, mais elevada do que a maioria dos países da Europa Ocidental, mas mais baixa do que a maioria dos países da Europa do Sudeste. Os riscos principais são o excesso de velocidade, o qual representa 58% das mortes, a não utilização do cinto de segurança, o álcool e as deficiências ao nível das infra-estruturas. Existem auditorias de segurança rodoviária para grandes novos projectos de construção de estradas e para estradas existentes. Um novo modelo de política de trânsito está em vigor com a utilização de dispositivos de controlo de velocidade e veículos de investigação de acidentes rodoviários e formação ao nível dos primeiros socorros. Está a ser introduzida uma nova legislação de trânsito com uma entidade coordenadora para a segurança rodoviária, que inclui um Órgão de Segurança Rodoviária, inovação nos Regulamentos de Trânsito e um sistema de pontos para as sanções. Os problemas da segurança rodoviária na Sérvia devem-se à falta de prioridade no passado e o facto de que a polícia de trânsito era o único interveniente na segurança rodoviária e à qual faltava formação. Não existe nenhuma estratégia de segurança rodoviária em vigor. O limite para a condução sob o efeito de álcool encontra-se bem controlado e apenas 6% das mortes envolvem álcool. O controlo é fraco no que diz respeito à utilização do capacete e do cinto de segurança. Cerca de metade dos ocupantes do banco dianteiro usam cinto mas menos de 5% utilizam no banco traseiro.

Antiga República Jugoslava da Macedónia

A taxa de mortalidade é uma das mais baixas da sub-região e o número de mortes diminuiu 9% entre 1997 e 2007. As mortes de peões representam um terço do total. A estratégia nacional para a segurança rodoviária possui uma visão clara para reduzir as vítimas dos acidentes rodoviários em 50% até 2014 e zero no que diz respeito às crianças. As principais áreas de risco são: manutenção de estradas e de infra-estruturas rodoviárias inadequadas; legislação e cumprimento da mesma insuficiente; comportamento impróprio dos utilizadores da estrada; excesso de velocidade; não ceder a passagem; conduzir sob a influência do álcool e outras substâncias ilícitas; a não aplicação ou o baixo nível de aplicação de equipamento de segurança passiva. Os principais objectivos para a estratégia nacional de segurança rodoviária são: diminuir os acidentes causados pelo excesso de velocidade, por não ceder a passagem, pela utilização de álcool e drogas; melhorar a utilização de sistemas de retenção; proteger os utilizadores da estrada vulneráveis; melhorar a assistência médica de emergência; melhorar o controlo das legislações; coordenar todas as actividades. As taxas de utilização do cinto de segurança e do capacete são muito baixas e o controlo é muito baixo para as legislações de utilização do capacete e apenas razoável em relação ao

cinto de segurança. Existem auditorias de segurança rodoviária para grandes novos projectos de construção de estradas e para estradas existentes.

Turquia

Considerando os valores ajustados para a definição de 30 dias e a utilização dos valores alcançados através do modelo da OMS (consulte a Tabela 1A), a taxa de mortalidade encontra-se na média para a sub-região, e o número de mortes diminuiu 15% entre 1997 e 2007. O limite para a condução sob o efeito de álcool encontra-se bem controlado e apenas 2% do total são mortes relacionadas com o álcool. A legislação sobre a utilização do capacete não é tão bem controlada e apenas 12% dos condutores usam capacetes. A utilização do cinto de segurança é elevada em estradas rurais mas baixa em áreas urbanas, apesar de se considerar que o controlo seja bom. A Polícia Nacional Turca coordenou um projecto para reforçar o controlo em coordenação com actividades relacionadas com as infra-estruturas, a assistência médica de emergência e a educação. Os objectivos foram definidos para o controlo em áreas de excesso de velocidade, utilização dos cintos de segurança, condução sob o efeito do álcool, utilização dos capacetes, verificações a veículos pesados e infracções ao sinal vermelho. Um sistema de informação geográfica (SIG) permite que a informação policial seja mapeada digitalmente, o que possibilita a concentração do controlo das legislações em pontos críticos e a reabilitação de "pontos negros" na coordenação com as autoridades relevantes. Existe um programa de actualização das auto-estradas para levar a cabo auditorias sobre a segurança das estradas, reduzir os "pontos negros" e melhorar a manutenção.

2.5.5 Apresentações de peritos internacionais

Os representantes de outros países europeus com bons índices de segurança rodoviária descreveram a abordagem à política de segurança rodoviária nos seus países e foram efectuadas apresentações sobre medidas de segurança rodoviária e sobre o trabalho de organizações de apoio às vítimas.

Em Itália, a segurança rodoviária é da responsabilidade do Departamento dos Transportes Terrestres em cooperação com os Ministérios dos Assuntos Internos, Saúde, Educação, Desenvolvimento Industrial e Económico, em conjunto com os intervenientes, as universidades e os centros de pesquisa. O Plano Nacional Anual para a Segurança Rodoviária define a estrutura das medidas a serem tomadas a nível legislativo e financeiro, atribui responsabilidades abaixo do nível nacional, planeia melhorias de infra-estruturas e identifica objectivos e indicadores. A política aborda o comportamento através de campanhas e do controlo, da segurança dos veículos e das infra-estruturas.

Foi descrito o programa de segurança rodoviária holandês. Nos últimos dez anos, as mortes diminuíram 30% para 750 em 2008, o que era o objectivo definido em 2004 para 2010. Houve uma diminuição de acidentes relativamente a todas as faixas etárias, em particular entre as pessoas idosas e as crianças peões e em estradas com limites de 50 e 80 km/hora. Os factores de risco ainda são o álcool e as drogas, o excesso de velocidade, as estradas com limites de 50 e 80 km/hora, as "scooters", os ciclomotores e os motociclos, os condutores jovens, os ciclistas e os acidentes nocturnos. A nova estratégia para 2020 possui um objectivo de 500 mortes. Foi elaborada depois de um processo consultivo envolvendo todos os níveis do Governo e intervenientes. Dará continuidade à abordagem com sucesso de cooperação, de segurança sustentável e uma abordagem integrada. As medidas principais serão direccionadas para os utilizadores da estrada vulneráveis, o uso de álcool e drogas e a tecnologia de veículos inovadora. O programa será acompanhado e actualizado a cada dois anos.

Os programas de segurança rodoviária em França e na Grã-Bretanha foram apresentados, tal como ocorreu em Minsk. Foram também efectuadas apresentações

similares às efectuadas em Minsk sobre a utilização dos manuais de boas práticas da OMS e do Programa Internacional de Avaliação de Estradas. Foi descrito o trabalho da Federação Europeia de Vítimas da Estrada, que elaborou uma campanha para uma maior justiça e reconhecimento das vítimas de acidentes rodoviários e para lhes prestar auxílio. Entre os seus objectivos estão uma melhor gestão e reabilitação dos traumatismos, reconhecimento das consequências sobre os enlutados, procedimentos criminais sérios e justos e legislação exigente em matéria de responsabilização para a protecção dos utilizadores da estrada vulneráveis.

2.6 Conclusões e recomendações do Seminário e da Conferência

Os participantes reconheceram que as vítimas de acidentes rodoviários continuam a afectar dramaticamente os seus países e que a segurança rodoviária não é só uma questão relacionada com os transportes, mas também é um risco de saúde, social, financeiro e económico, produzindo um impacto negativo no seu desenvolvimento. O seminário e a conferência proporcionaram a oportunidade para debater o problema da segurança rodoviária na Europa Oriental e do Sudeste e na Ásia Central e para tomar conhecimento acerca dos desenvolvimentos mais recentes através da utilização de uma abordagem multidisciplinar.

O entendimento comum foi de que melhorar a segurança rodoviária pode ser visto como um contrato social, no qual todos os participantes de ambos os sectores públicos e privados devem ser responsabilizados pelas suas acções e falhas respectivas. Enquanto a atenção dever-se-á manter centrada nas medidas de prevenção dos acidentes rodoviários, as medidas posteriores aos acidentes são igualmente importantes para garantir perdas mínimas de vidas e traumatismos menores nas pessoas envolvidas nos acidentes. Para tal, é indispensável uma cooperação e uma coordenação próxima entre os órgãos relevantes, tais como polícia, ambulâncias, serviços de salvamento, bombeiros e hospitais.

Observando que o valor absoluto e universal da integridade e da vida do ser humano constitui um elemento básico para os direitos humanos, os participantes sublinham as responsabilidades dos utilizadores da estrada, como membros da comunidade, para se comportarem de acordo com as regras de segurança rodoviária e respeitarem-se uns aos outros. Efectuando um balanço da importância crescente do turismo como um factor de desenvolvimento económico, os participantes sentiram que as estradas seguras podem representar uma vantagem adicional na atracção de turismo à Europa do Sudeste.

No enquadramento da colaboração internacional entre governo, sociedade empresarial e civil sobre um plano orientado para as medidas de actualização da segurança rodoviária e de apoio às vítimas e suas famílias, os participantes assinalaram que as instituições religiosas podem desempenhar um papel importante e que isto representa uma área que deve ser explorada.

O conjunto de recomendações seguinte para abordar o problema da segurança rodoviária através de esforços e cooperação colectivos a todos níveis foi adoptado nos eventos ocorridos em Minsk e Halkida:

Recomendações:

1. As lições aprendidas durante o seminário, especialmente as respeitantes às iniciativas e às práticas sobre segurança rodoviária que possam ajudar os Governos a definir e a atingir objectivos de segurança rodoviária com um custo relativamente baixo e dentro de um período curto de tempo, devem ser disseminadas para as outras autoridades do Governo envolvidas na referida segurança nos países participantes no seminário (Ministérios do Interior, Transportes, Saúde e Educação).

2. Quantificar o problema da segurança rodoviária através de boas estatísticas e pesquisas nacionais é um primeiro passo essencial para o estabelecimento de campanhas para melhorar a segurança rodoviária. Os países devem, por isso, adoptar/melhorar a metodologia de recolha de dados e definir/melhorar as bases de dados computadorizadas nacionais existentes sobre os acidentes rodoviários. Para tal, o glossário e a base de dados da UNECE sobre acidentes rodoviários deverão ser uma base adequada.

3. Os governos possuem um papel primordial a desempenhar no que diz respeito à criação de condições rodoviárias seguras através da legislação, do controlo e da educação e estes também precisam de otimizar os seus gastos. Reduzir o número de vítimas de acidentes rodoviários leva a uma redução de custos por parte dos Governos e da sociedade. Recomenda-se aos países que ainda não definiram os objectivos para a segurança rodoviária, que comecem a analisar e modelar os dados para que possam elaborar objectivos para a redução de vítimas com base em provas. Adicionalmente, os dados devem ser recolhidos para que possam haver indicadores em termos de diferentes problemas de segurança rodoviária ou grupos de utilizadores da estrada (por exemplo, objectivos separados para a condução sob o efeito de álcool, a utilização dos cintos de segurança e dos sistemas de retenção para crianças e o uso dos capacetes). Ao definir-se os objectivos, deve prevalecer a eficácia sobre qualquer outra consideração, até ao limite máximo possível.

4. A vontade e o compromisso político são factores principais na melhoria da segurança rodoviária e estes são necessários para garantir fundos e abordar adequadamente as prioridades principais na segurança rodoviária, tais como melhorar as infra-estruturas, a educação e o controlo, que são medidas com custos elevados.

5. A cooperação internacional e a partilha de conhecimentos sobre a segurança rodoviária devem ser ainda mais fortalecidas, levando em consideração as necessidades dos países de rendimento baixo e médio. Para tal, como um primeiro passo, devem ser levadas a cabo diversas missões consultivas depois do seminário, a pedido dos países, para que possam avaliar os seus problemas de segurança rodoviária e ajudá-los a desenvolver objectivos através de definições bilaterais.

6. Recomenda-se que os Governos participem activamente no processo de tomada de decisões no que diz respeito às Convenções sobre o Tráfego Rodoviário e sobre a Sinalização Rodoviária das Nações Unidas, de 1968, que pertence ao Grupo de Trabalho sobre Segurança do Tráfego Rodoviário (WP.1). Esta situação poderia também proporcionar um fórum adequado, onde os países membros individualmente podem aprender com as experiências de cada um e são capazes de comparar o seu progresso na concretização de objectivos com outros países na região.

7. Os resultados do seminário devem ser incluídos no final do relatório do projecto, o qual deve ser transmitido à Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária a ter lugar em Moscovo, na Federação Russa, a 19-20 de Novembro de 2009, e posteriormente promovida como directrizes a serem seguidas pelos países de todas as áreas geográficas das Comissões Regionais das Nações Unidas.

2.7 Debate do resultado do seminário e da conferência e da sua contribuição para o projecto de objectivos da UNDA

Estes dois eventos tiveram como objectivo ajudar os países da CEE a cumprirem os objectivos do projecto da UNDA, "Definir objectivos regionais e nacionais para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários", que se destina a ajudar os governos dos países de rendimento baixo e médio para estes desenvolvam os objectivos regionais

e nacionais de segurança rodoviária e para trocar experiências sobre boas práticas com vista a concretizarem estes objectivos até 2015. Estes centraram-se em países da Europa Oriental e do Sudeste na região da CEE porque estes países possuem as mais elevadas taxas de mortalidade em acidentes rodoviários da região, e muitos deles têm vindo a aumentar os problemas de segurança rodoviária devido à rápida motorização. Adicionalmente, muitos dos países passaram por alterações políticas, pelo que necessitam de uma reavaliação e uma reorganização da forma como a segurança rodoviária é gerida.

É notável que, durante os dois eventos, verificou-se que os mesmos principais factores de risco são comuns a todos os países: o excesso de velocidade, a condução sob o efeito do álcool, a não utilização dos cintos de segurança e dos capacetes e as deficiências das infra-estruturas. Em particular, estas últimas foram destacadas por muitos dos participantes. As necessidades de aumentar o controlo das legislações de trânsito e de aumentar a sensibilização dos utilizadores da estrada dos riscos rodoviários também foram temas comuns.

Existiram algumas diferenças na organização da segurança rodoviária. Nos países que estiveram no seminário de Minsk, normalmente, a segurança rodoviária era da responsabilidade da Polícia de Trânsito, cuja ênfase principal foi dada ao controlo e à educação. Os países da Europa do Sudeste possuíam organizações mais diversificadas com o envolvimento da polícia, Ministério do Interior e Ministério dos Transportes. Apesar de alguns países estarem a utilizar uma abordagem mais cooperativa e colaborativa, muitos em ambas as regiões não se encontravam completamente comprometidos para com a parceria de trabalho através de todos os níveis do Governo e da sociedade.

A definição de objectivos estava a ser considerada ou já estava em vigor em alguns países, mas uma abordagem integrada com objectivos baseados em provas derivadas empiricamente e uma estratégia de concretização, normalmente, ainda não estavam em prática.

O seminário e a conferência proporcionaram aos participantes uma oportunidade importante para ouvirem o testemunho acerca dos pensamentos mais recentes sobre a segurança rodoviária. As recomendações do relatório da OCDE "*Em Direcção ao Objectivo Zero*" que aconselham uma abordagem ao Sistema Seguro e a definição de objectivos, em conjunto com uma boa prática de gestão de segurança rodoviária, devem ajudar os países a reavaliarem a sua prática de segurança rodoviária e a adoptarem estas novas ideias. A experiência dos países que já fizeram um bom progresso em segurança rodoviária e as formas como estes abordam a política de segurança rodoviária também deu aos participantes uma visão importante sobre as alterações que eles necessitam de implementar.

Certamente, ambos os eventos, no tempo disponível, não puderam aprofundar os temas e encontra-se sempre aberto para debate que impacto podem ter tais eventos quando os participantes regressam às pressões e às restrições dos problemas e dos recursos dos seus países. É o início de um processo de alteração e de desenvolvimento, mas seria irrealista esperar que objectivos e estratégias bem desenvolvidos fossem definidos apenas como um resultado destes debates. Contudo, existe uma vontade clara de resolver o problema da segurança rodoviária e de utilizar os métodos direccionados para aumentar o desempenho. O reconhecimento de que a segurança rodoviária é uma questão social, económica e de desenvolvimento e que não é aceitável continuar com a perda de vidas sem remorsos que pode acompanhar a motorização, é uma evolução positiva que deve conduzir a resultados.

A Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária em Novembro foi um evento chave para aumentar o perfil da segurança rodoviária e para informar os políticos

que estiveram presentes sobre as soluções de boas práticas que devem ser implementadas para reduzir as mortes e as lesões dos acidentes rodoviários. Estas soluções foram o ponto central dos debates em Minsk e Halkida, contudo, serão necessárias actividades de acompanhamento e muitos países necessitarão de assistência técnica se estes desejarem concretizar as potenciais melhorias de segurança rodoviária que a adopção de melhores práticas poderá trazer. Mais importante, é necessário abordar a organização da gestão da segurança rodoviária e a clarificação das responsabilidades e a sua atribuição. Os programas de avaliação das estradas poderão contribuir significativamente para as medidas eficazes relacionadas com as infra-estruturas ao proporcionar informação sobre as estradas de risco elevado e as medidas necessárias para salvar vidas.

Os participantes dos dois eventos organizados pela CEE no âmbito do projecto expressaram a necessidade de receber formação mais prática sobre questões específicas de segurança rodoviária. Para responder a este pedido e em reconhecimento dos benefícios da transferência de conhecimentos dos países com bons índices de segurança rodoviária, foi organizado um circuito de seminários com estudos na Suécia, de 25 a 27 de Novembro de 2009, em cooperação com a Administração de Estradas Sueca (SRA), a qual é uma Agência Governamental.

O Ministro dos Transportes da República do Quirguizistão solicitou à CEE para que esta ajudasse as autoridades do Quirguizistão na organização de um seminário sobre segurança rodoviária nacional ao abrigo do projecto. Este evento teve lugar de 1 a 3 de Dezembro de 2009, em Bishkek.

2.8 O circuito de seminários com estudos na Suécia

O circuito de seminários com estudos teve como objectivo transferir conhecimento prático para peritos envolvidos na segurança rodoviária dos nove países de rendimento baixo e médio da CEE, que representavam: Albânia, Bósnia e Herzegovina, Geórgia, Cazaquistão, Quirguizistão, República da Moldávia, a Antiga República Jugoslava da Macedónia, Turquia e Ucrânia. Os participantes representavam os Ministérios do Interior, dos Transportes, administrações rodoviárias e, pela primeira vez, estavam representadas duas organizações não-governamentais da Geórgia e da República da Moldávia.

O programa incluiu apresentações abrangentes por partes dos anfitriões, a Administração das Estradas Sueca, a qual é o órgão principal da segurança rodoviária na Suécia. Estas apresentaram a base da bem conhecida Visão Zero e a importância da abordagem holística sobre como melhorar a segurança rodoviária. Os dados estatísticos fiáveis estão disponíveis desde os anos 30 e a criação de uma cultura de segurança rodoviária começou muito cedo nos meados do Século XX. Um aspecto importante é a colaboração com o sector privado para determinar as empresas que podem ser campeões da segurança rodoviária. A segurança rodoviária é um pré-requisito para os contratos a serem concluídos pela SRA (por exemplo, se a SRA alugar um autocarro para visitas no exterior, terá de ser incluído no contrato que o autocarro deverá possuir sistemas anti-arranque (alcolock), cintos de segurança, etc.).

O circuito de seminários com estudos incluiu visitas à Empresa de Inspeção de Veículos Motorizados Sueca, Centro de Gestão de Trânsito e alguns objectivos das infra-estruturas. Os representantes da SENSYS e da Volvo efectuaram apresentações abrangentes sobre dispositivos de controlo de trânsito e a Visão Volvo 2020, respectivamente. Nesta visão, ninguém será morto pelo um automóvel Volvo até 2020, graças a tecnologias e a dispositivos inovadores com que os carros serão equipados.

Para além da maior compreensão demonstrada pelos participantes da praticabilidade da segurança rodoviária ("como fazer" em vez de "o que fazer"), a concretização mais

importante do circuito de seminários com estudos foi o facto de que a SRA decidiu continuar a apoiar alguns dos países participantes num enquadramento bilateral. Os participantes também acordaram em continuar com a troca de informações sobre boas práticas entres eles.

2.9 O seminário nacional no Quirguizistão

Uma missão consultiva a Bishkek, no Quirguizistão, foi levada a cabo, sob pedido do Ministério dos Transportes e Comunicações, para ajudar na organização de um seminário nacional e para aconselhar sobre o desenvolvimento e o controlo da estratégia de segurança rodoviária nacional, de 1 a 3 de Dezembro de 2009.

O seminário foi organizado pelo Ministério dos Transportes e Comunicações, no Quirguizistão, para mais de 30 participantes em representação de 11 órgãos relacionados com a segurança rodoviária, pertencentes aos sectores públicos e privados. No que diz respeito aos assuntos, a CEE teve uma abordagem inovadora e cooperou com o Governo Turco e a Parceria Mundial de Segurança Rodoviária (GRSP), que contribuíram, cada um, com um orador altamente qualificado em inspecções técnicas de veículos e sobre a recolha de dados, respectivamente. A CEE actuou como moderador e efectuou apresentações sobre as Convenções sobre o Tráfego Rodoviário e sobre a Sinalização Rodoviária das Nações Unidas, de 1968, e sobre iniciativas, metas, objectivos e indicadores globais e regionais de segurança rodoviária.

Os representantes do Quirguizistão efectuaram um breve debate sobre a situação da segurança rodoviária e pareceu que estes tinham elaborado uma estratégia nacional, estabeleceram um órgão multidisciplinar sob a alçada do Primeiro-ministro, a Comissão Nacional para a Prevenção de Acidentes Rodoviários. As mortes causadas por acidentes rodoviários no Quirguizistão estão a aumentar anualmente a uma taxa de 19%. Não existem organizações não-governamentais activas na segurança rodoviária no Quirguizistão.

Os principais problemas mencionados pelos peritos quirguizes na imposição da estratégia são comuns a todos os países de rendimento baixo e médio: falta de fundos e de coordenação, más condições das infra-estruturas agravadas por climas severos específicos e falta de formação especializada.

Para além da participação muito activa por parte dos peritos, uma das maiores concretizações do seminário foi que os representantes da Turquia convidaram cinco peritos seniores quirguizes envolvidos na segurança rodoviária para se deslocarem à Turquia para uma formação centralizada em questões, que se encontram dentro das competências do Ministério dos Transportes: infra-estruturas, formação de condutores profissionais, inspecções técnicas de veículos. Os representantes da GRSP também ofereceram o apoio da sua organização para a formação de organizações não-governamentais de forma a complementar os esforços públicos na segurança rodoviária.

2.10 A declaração Eurobasket sobre segurança rodoviária

Como um acompanhamento da cooperação com a Federação Helénica de Basquetebol e a declaração assinada pelos campeões de basquetebol gregos em Halkida, esta iniciativa foi elevada ao nível europeu pela Federação Internacional de Basquetebol (FIBA) e a FIBA Europa e foi apoiada pelas autoridades polacas. Como resultado, a declaração "Respeito pelas regras" foi aprovada e assinada pela FIBA, UNECE e o Governo Polaco durante uma conferência de imprensa conjunta que teve lugar em Katowice, na Polónia, a 17 de Setembro de 2009, por ocasião do Torneio Eurobasket 2009.

A Declaração Eurobasket 2009 para a Segurança Rodoviária, “porque um verdadeiro campeão respeita as regras do jogo!”, traça um paralelo entre o basquetebol e a segurança rodoviária afirmando que o desrespeito pelas regras resulta em deslealdade, na estrada tal como no campo. As consequências de não cumprir as regras na estrada são, contudo, muito mais graves e entristecedoras, muitas pessoas não jogam de acordo com as regras quando se colocam por detrás de um volante.

Num esforço de ir ao alcance das vidas diárias das pessoas, a Declaração oferece uma nova perspectiva sobre as regras de trânsito. Tenta contrapor a atitude “evitar ser caço” com uma atitude de respeito pelos colegas utilizadores da estrada. Também resume sete regras simples, que provaram para além de qualquer dúvida, vezes sem conta, que elas salvam vidas:

- NÃO utilizar o telemóvel enquanto se conduz
- NÃO conduzir enquanto estiver sob a influência de álcool e/ou drogas
- Manter-se dentro dos limites de velocidade
- Partilhar a estrada de forma segura com peões e ciclistas
- Utilizar cintos de segurança – todos os dias, todas as horas, nos bancos dianteiros e traseiros do veículo
- Utilizar sistemas de retenção para crianças aprovados
- Utilizar capacetes aprovados enquanto se conduz veículos de duas rodas

SECÇÃO 3 ACTIVIDADES NOUTRAS COMISSÕES REGIONAIS DAS NAÇÕES UNIDAS

Todas as Comissões Regionais das Nações Unidas ministraram seminários regionais para encorajar a definição de objectivos. Estes resultaram num apoio claro às medidas direccionadas, demonstradas pelas Declarações acordadas para progresso futuro. Duas regiões produziram listas de verificação detalhadas como uma ajuda para a implementação das medidas destinadas a atingir os objectivos.

3.1 Implementação do projecto de objectivos na região da Comissão Económica para a América Latina e Caraíbas (CEPAL)

A CEPAL, com sede em Santiago, no Chile, é uma das cinco comissões regionais das Nações Unidas. Foi fundada com o objectivo de contribuir para o desenvolvimento da América Latina, coordenando medidas directas para este fim e de reforçar laços económicos entre países e com outras nações do mundo. A promoção do desenvolvimento social da região foi incluída posteriormente entre os seus objectivos principais.

Os 33 países da América Latina e das Caraíbas são Estados-membros da CEPAL, em conjunto com várias nações Norte Americanas, Asiáticas e Europeias que possuem laços históricos, económicos e culturais com a região, atingindo um total de 44 Estados-membros. Nove territórios dependentes das Caraíbas são membros associados da Comissão.

Tabela 9 Mortes e taxas de mortalidade dos países¹ da CEPAL em 2007

País	População	Mortes apresentadas²	Taxa de mortalidade	Mortes³ ajustadas	Taxa de mortalidade	Grupo de rendimento
Argentina	39.531.115	5.281	134	5.427	137	M
Bahamas	331.278	48	145	48	145	E
Barbados	293.891	36	122	36	122	M
Belize	287.699	65	226	65	226	M
Bolívia	9.524.568	1.394	146	1.594	167	M
Brasil	191.790.929	35.155	183	35.155	183	M
Ilhas Virgens Britânicas	23.000	5	217	5	217	E
Chile	16.634.760	2.280	137	2.280	137	M
Colômbia	46.155.958	5.409	117	5.409	117	M
Costa Rica	4.467.625	688	154	688	154	M
Cuba	11.267.883	964	86	964	86	M
República Dominicana	9.759.664	1.838	188	1.838	188	M
Equador	13.341.197	2.341	175	2.341	175	M
El Salvador	6.857.328	1.493	218	1.493	218	M
Guatemala	13.353.911	755	56	1.968	147	M
Guiana	737.906	207	280	207	280	M
Honduras	7.106.001	1.266	178	1.266	178	M
Jamaica	10.029.683	350	35	350	35	M
México	106.534.880	22.103	207	22.103	207	M
Nicarágua	5.603.190	506	90	797	142	M
Panamá	3.343.374	425	127	425	127	M
Paraguai	6.127.077	854	139	1.206	197	M
Peru	27.902.760	3.510	126	6.001	215	M
Porto Rico	3.991.000	452	113	511	128	E
Sta. Lúcia	164.924	29	175	29	176	M

São Vicente e Granadinas	120.402	8	66	8	66	M
Suriname	457.964	90	197	90	197	M
Trindade e Tobago	1.333.272	207	155	207	155	E
Uruguai	3.339.700	145	43	145	43	M
Venezuela	27.656.832	6.031	218	6.031	218	M
Total	568.069.771	93.935	165	98.687	174	

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS, 2009. Os dados para alguns países da CEPAL não estão disponíveis a partir do Relatório Mundial.

1. Exclui os países fora das áreas da América Latina e das Caraíbas. 2. Ajustado para a definição de 30 dias de uma morte. 3. Valores alcançados através do modelo da OMS.

3.1.1 [Seminários na região da CEPAL](#)

Foram organizados três seminários no âmbito do projecto de objectivos da UNDA para diferentes áreas geográficas dentro da região. O primeiro seminário teve lugar em Buenos Aires a 26 e 27 de Novembro de 2009, destinando-se aos países do cone do sul da América Latina. Foi patrocinado pela Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS)/OMS, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Cooperação Francesa. A reunião contou com a presença dos Presidentes dos órgãos nacionais da Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai, e representantes dos Ministérios dos Transportes do Brasil e Equador, a visita foi aberta para o Governo subnacional da Argentina, o que qual possui as suas próprias instituições e regulamentos e para as ONGs e o sector privado. Participaram mais de 50 pessoas, incluindo representantes dos órgãos nacionais de segurança rodoviária do cone sul-americano, seis governos nacionais, dez governos subnacionais (províncias autónomas da Argentina), duas ONGs (uma argentina e a outra uruguaia) e o Presidente da Fundação FIA.

A Declaração de Buenos Aires foi assinada como resultado deste terceiro seminário sub-regional organizado pela CEPAL; a declaração foi anexa ao presente relatório como Anexo 3. Este documento reconhece a importância da segurança rodoviária para os países, a vontade em colaborar com as iniciativas das Nações Unidas (incluindo os esforços efectuados pela OPAS/OMS, e estabelece a necessidade de coordenar medidas concretas sobre a segurança rodoviária entre estas nações e de aumentar a sensibilização da população. As principais medidas que o documento recomenda são: a criação de uma rede sub-regional para o debate e o intercâmbio de informações e melhores práticas, uma campanha coordenada para os países do MERCOSUL, um controlo operacional unido nas fronteiras durante o período de férias e o enquadramento para a cooperação técnica horizontal (cooperação Sul-Sul). Esta declaração foi assinada pelos 6 governos que participaram na reunião: Argentina, Brasil, Chile, Equador, Paraguai e Uruguai.

O segundo seminário teve lugar na cidade do Panamá, a 27 e 28 de Maio de 2009, destinado aos países da América Central. O evento foi um esforço conjunto da CEPAL e do Projecto Mesoamericano, uma iniciativa regional para a integração das nações da

América Central, México e Colômbia. O seminário proporcionou a oportunidade para os órgãos nacionais e os funcionários dos Ministérios das Infra-estruturas, Transportes e Saúde analisarem a situação da segurança rodoviária nesta sub-região e para partilharem experiências e melhores práticas. A reunião foi também patrocinada pelo BID com o apoio da Cooperação Francesa, OPAS/OMS e o Governo do Chile.

O evento contou com a presença de representantes dos governos do Belize, Colômbia, Costa Rica, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua e Panamá. Foram debatidas a recomendação da CEPAL sobre a importância da definição de objectivos para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários e a necessidade de implementar medidas transdisciplinares para solucionar os problemas da segurança rodoviária. No final do seminário, estes governos sob a alçada do Projecto Mesoamericano, assinaram a Declaração da Cidade do Panamá (consulte o Anexo 4), na qual manifestaram a sua vontade de implementar as recomendações do projecto e de acompanhar a cooperação no futuro, partilhar informações e as melhores práticas entre os países da sub-região, através de uma abordagem transdisciplinar.

O terceiro e último seminário ocorreu em Georgetown, no Guiana, de 2 a 4 de Setembro de 2009 para os países das Caraíbas e foi organizado conjuntamente pela CEPAL e pela CARICOM (Comunidade das Caraíbas), pela CAR (Associação Automóvel das Caraíbas) com o apoio Bando de Desenvolvimento das Caraíbas (BDC), BID, OPAS e o Governo Francês. O seminário contou com a presença dos representantes dos governos e da sociedade civil das Bahamas, Barbados, Belize, Guiana, Jamaica, Sta. Lúcia, Suriname e Trindade e Tobago. O resultado do seminário foi a elaboração de uma Declaração de Segurança Rodoviária regional para a sub-região das Caraíbas (consulte o Anexo 5).

A Declaração reconheceu que as lesões e as mortes causadas por acidentes rodoviários são problemas muito sérios que afectam todos os sectores da região das Caraíbas, que têm enormes impactos sociais, económicos e na saúde de toda a comunidade. Os pontos-chave da Declaração são:

- Um forte apoio para a definição de objectivos e a aplicação de medidas relacionadas com as melhores práticas.
- Estabelecer um processo entre o Governo e a Sociedade Civil para definir objectivos para a redução de vítimas.
- Medidas coordenadas com base numa abordagem multisectorial.
- É necessário um forte aconselhamento político e um Plano de Medidas de Segurança Rodoviária e este último deve ser monitorizado.
- Os membros da CARICOM, o Secretariado e as instituições internacionais devem partilhar recursos, construir parcerias e encorajar a colaboração entre vários sectores para capacitar e melhorar os métodos de recolha de dados.

3.2 Implementação do projecto de objectivos na região da Comissão Económica e Social para a Ásia Ocidental (CESAO)

A CESAO abrange catorze países árabes na Ásia Ocidental: Barém, Egipto, Iraque, Jordânia, Kuwait, Líbano, Omã, Palestina, Catar, Arábia Saudita, Sudão, a República Árabe da Síria, os Emirados Árabes Unidos e o Iémen. A sua sede está situada em Beirute, no Líbano. A CESAO proporciona o enquadramento para a formulação e a harmonização de políticas sectoriais para os países membros, uma plataforma para a elaboração e a coordenação de congressos, uma instituição sobre competências e conhecimentos e um observatório de informações. As actividades da CESAO são coordenar as divisões e os principais gabinetes da sede das Nações Unidas, os órgãos especializados, as organizações regionais e internacionais, incluindo a Liga dos Estados Árabes, a Organização da Conferência Islâmica e o Conselho de Cooperação do Golfo.

Tabela 10 População, mortes causadas por acidentes rodoviários e taxas de mortalidade por milhão de habitantes dos Estados-membros da CESAO em 2007

País	População	Mortes ¹ apresentadas	Taxa de mortalidade	Mortes ² ajustadas	Taxa de mortalidade	GR
Barém	752.648	91	121	91	121	E
Egipto	75.497.913	15.983	212	31.439	416	M
Iraque	28.993.374	1.932*	67	11.059	381	M
Jordânia	5.924.245	992	167	2.027	342	M
Kuwait	2.851.144	482**	169	482	169	E
Líbano	4.099.115	536	133	1.170	285	M
Omã	2.595.133	798	307	798	307	M
Palestina	4.018.000	188*	47	896	223	M
Catar	840.635	199	237	199	237	E
Arábia Saudita	24.734.533	6.358	257	7.166	290	E
Sudão	38.560.488	2.227	58	13.362	347	M
Síria	19.928.516	3.663	184	6.552	329	M
Emiratos Árabes Unidos	4.380.439	1.056	241	1.626	371	E
Iémen	22.389.169	3.003	134	6.553	293	B
Total CESAO	235.565.352	37.508	159	83.420	354	

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS, 2009, Secção de Comércio e Transportes da CESAO

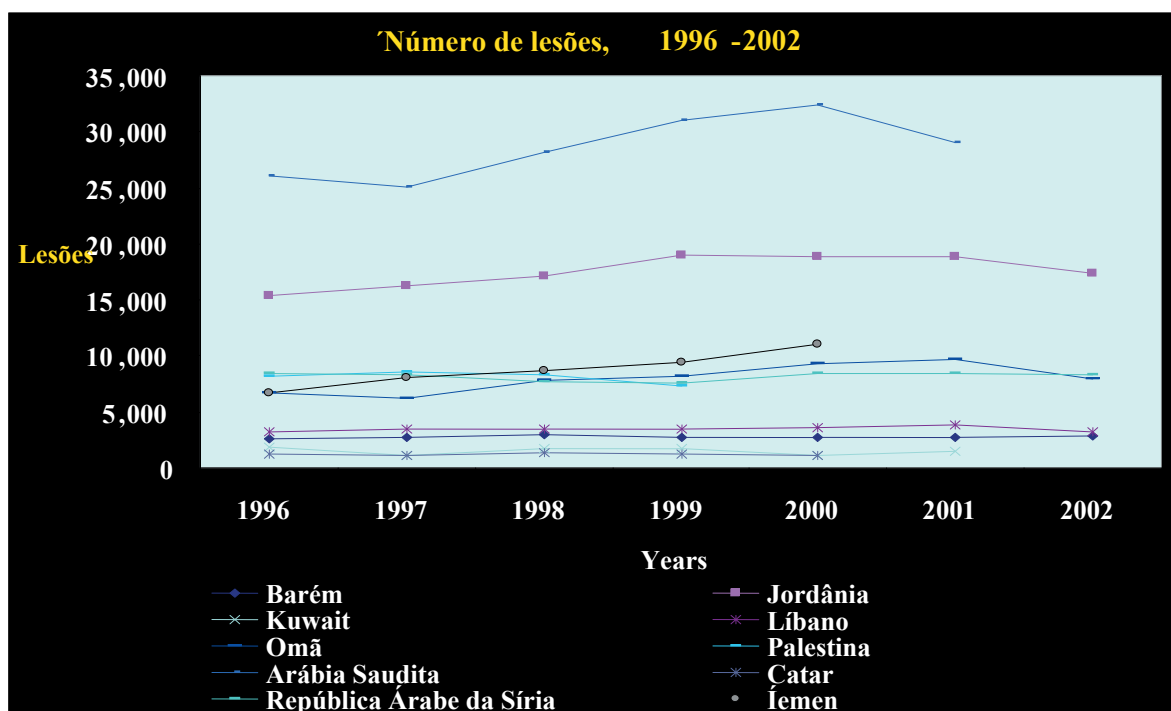
1. Ajustado para a definição de 30 dias de uma morte; 2. Números alcançados através do modelo da OMS;

*: Dados de 2005

** : Dados de 2006

Para diversos países na região, a consequência do modelo da OMS foi aumentar substancialmente o número de mortes e as taxas de mortalidade e a consequência geral foi duplicar esses valores.

Figura 1: Indicadores de segurança rodoviária dos países membros seleccionados da CESAO das NU



Fonte: Avaliação CESAO das NU do Questionário sobre Segurança Rodoviária enviado aos Estados-membros, 2005

A CESAO desempenhou, em conjunto com outros parceiros, um papel principal no aumento da sensibilização acerca da segurança rodoviária, ajudando os governos a conceber enquadramentos das políticas, publicar as provas sobre o que funciona melhor em diferentes cenários e colocando a questão da segurança rodoviária como item prioritário nas ordens de trabalho políticas e de desenvolvimento internacionais. Sabendo que melhorar a segurança rodoviária é um fenómeno muito complexo, o projecto da UNDA procura tornar os países capazes de definir objectivos de segurança rodoviária e de melhorar os já existentes. No Barém já existem alguns objectivos definidos. Diversos países estabeleceram conselhos de segurança rodoviária, tais como a Arábia Saudita, Jordânia e Síria. As medidas de boas práticas, que muitos países desenvolvidos aplicaram, são necessárias para a região da CESAO, onde ocorrem taxas muito elevadas de acidentes rodoviários e estas medidas tornam-se essenciais para uma troca fácil de experiências.

3.2.1 Workshops na região da CESAO

A CESAO, em colaboração com a Autoridade de Transportes Nacionais dos Emirados Árabes Unidos (EAU), organizou um workshop com a duração de dois dias para os representantes dos Estados-membros debaterem a implementação de objectivos relacionados com a segurança rodoviária e reverem o aumento da colaboração regional neste campo e apoiarem as iniciativas de segurança rodoviária.

Este workshop foi o quarto a lidar com as questões de segurança rodoviária e que foi ministrado em anos recentes na região da CESA. Os outros três workshops trataram da Implementação de Boas Práticas de Segurança Rodoviária (Muscat, 28 e 29 de Novembro de 2005), a Capacitação dos Pontos Focais Nacionais da Primeira Semana sobre Segurança Rodoviária das Nações Unidas (Cairo, 20 e 21 de Dezembro de 2006) e Construir a Parceria sobre Segurança Rodoviária Machereque Árabe (Doha, 21 e 22 de Outubro de 2008).

A reunião em Doha resultou no estabelecimento de uma Parceria do Médio Oriente e Norte de África e na adopção da Declaração de Doha:

- Uma parceria regional de segurança rodoviária será estabelecida para os países da região do Médio Oriente e Norte de África, com membros dos Governos, membros empresariais e organizações não-governamentais.
- Um grupo de acção representando os diferentes sectores será formado para rever os dados propostos pela Parceria, dentro dos próximos seis meses. A CESA das NU, GRSP e a Shell apoiarão e facilitarão o trabalho do grupo de acção através de um secretariado.
- O grupo de acção validará um nome para a Parceria e comunicará regularmente com as partes interessadas através do secretariado.
- Será dada prioridade aos potenciais projectos sugeridos e os membros serão convidados como parceiros para os referidos projectos.
- Os membros são convidados a darem início a parcerias nacionais de segurança rodoviária.

O workshop sobre objectivos teve lugar em 16 e 17 de Junho de 2009, em Abu Dabhi, nos EAU. Estiveram presentes mais de 75 participantes de 13 países membros da CESA. Os participantes incluíram delegados governamentais e representantes de empresas do sector privado e das ONGs. Estiveram presentes representantes dos seguintes países: Barém, Egipto, Jordânia, Kuwait, Líbano, Omã, Catar, Palestina, Arábia Saudita, Sudão, Síria, Emirados Árabes Unidos e Iémen. Os participantes também incluíram a CEE, a CESAP, a OMS, a Educação na Nova Zelândia, o Conselho Europeu de Segurança dos Transportes, a Fundação FIA, a Federação Rodoviária Internacional, a Parceria sobre Segurança Rodoviária do Médio Oriente e Norte de África, a Fundação dos Emirados, a Shell e o Laboratório de Pesquisa em Transportes (Transport Research Laboratory), bem como empresas privadas e instituições académicas.

Os objectivos do workshop consistiam em ajudar os países com rendimento baixo e médio a desenvolverem e a definirem objectivos regionais e nacionais ambiciosos mas concretizáveis para a redução de vítimas de acidentes rodoviários, no intuito de reduzir as mortes e as lesões provocadas por acidentes rodoviários; proporcionar-lhes exemplos de boas práticas de segurança rodoviária que os poderão ajudar a atingir os objectivos seleccionados até 2015; rever as estatísticas actuais de segurança rodoviária; a adoptar medidas apropriadas para ir ao encontro dos seus objectivos e debater a intervenção a ser feita na gestão da segurança rodoviária nos Estados-Membros, especialmente nos países em desenvolvimento, para que possam atingir tais objectivos.

Na abertura do workshop, o Sr. Nasser Saif Al Mansouri, director-geral da Autoridade de Transportes Nacionais, em nome do Xequê Hamdan Bin Mubarak, Ministro das Obras Públicas e Presidente do Conselho de Administração dos Transportes Nacionais, deu as boas-vindas aos participantes e sublinhou os esforços dos Emirados Árabes Unidos na área relativa ao aumento do nível da segurança rodoviária. Ele indicou que os seus objectivos eram garantir os mais elevados níveis de segurança rodoviária, para proporcionar os melhores padrões de saúde e o desenvolvimento de legislação que regule os direitos e os deveres dos utilizadores da estrada. Estes objectivos serão

concretizados em cooperação com parceiros estratégicos para reduzir os acidentes e as taxas de mortalidade e igualá-los às normas dos Emirados Árabes Unidos.

O Sr. Nabil Safwat, o Director da Divisão de Desenvolvimento Económico e Globalização, entregou uma declaração em nome do Sr. Bader Al-Dafa, o Secretário Executivo da CESAO. O Sr. Safwat recapitulou os esforços regionais da CESAO para reduzir as perdas originadas pelos acidentes rodoviários na região. Indicou que os países em desenvolvimento são os mais vulneráveis a acidentes rodoviários. A CESAO anteriormente elaborou relatórios e programas de sensibilização e supervisionou as actividades, os workshops e as conferências, mas a maior responsabilidade permanece nos países membros que devem adoptar a iniciativa e proporcionar esforços no sentido de reduzir eficazmente as consequências devastadoras dos acidentes rodoviários e a preparação de estratégias nacionais para reduzir esses acidentes. São necessários esforços concertados de muitas instituições e de organizações governamentais e não-governamentais a nível nacional, regional e internacional.

Duas sessões tiveram lugar no primeiro dia para discutir questões relacionadas com o progresso das definições de objectivos e de estratégias na região e para rever os dados e os valores actuais. A primeira sessão sobre "Gestão de Segurança Rodoviária: Planos e estratégias" incluiu apresentações por parte da CESAO e dos representantes dos países participantes sobre a implementação de planos de segurança rodoviária. No Barém, existe um objectivo para reduzir as lesões fatais e graves em 30% até 2016 quando comparado com 2006, mas outros países ainda não definiram objectivos. A experiência da Nova Zelândia na definição de objectivos foi descrita como um exemplo de boas práticas. Um debate acompanhou a avaliação do progresso da gestão da segurança rodoviária e os desafios enfrentados na implementação das estratégias de segurança rodoviária. A importância de possuir dados fiáveis foi sublinhada, uma vez que é a espinha dorsal da definição de objectivos e da sua avaliação.

No segundo dia, outras duas sessões tiveram lugar para rever o progresso do projecto UNDA e o papel das organizações não-governamentais. Foi apresentado o trabalho da CEE e a CESAP sobre a segurança rodoviária e o valor da harmonização através da adopção dos instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre tráfego e sinalização rodoviária. Foi descrito o objectivo ambicioso da União Europeia de reduzir para metade as vítimas dos acidentes rodoviários entre 2001 e 2010, e foi salientado que, apesar do objectivo ter conduzido a grandes poupanças através da melhoria da gestão da segurança rodoviária nos Estados-membros, apenas cinco países são prováveis de o cumprir. O representante da Fundação FIA debateu a Campanha para a Segurança Rodoviária Global, a qual incita a uma década de medidas a ser lançada em 2010.

Os representantes das ONGs, incluindo a Federação Rodoviária Internacional e a Parceria sobre Segurança Rodoviária do Médio Oriente e Norte de África, descreveram os seus papéis na promoção da segurança rodoviária.

Depois das apresentações, teve lugar um debate sobre a necessidade de adoptar estratégias de segurança rodoviária na região. O debate centrou-se na necessidade de envolver ferramentas electrónicas para monitorizar os acidentes e os ligar directamente à base de dados.

Foi concluído um debate em mesa redonda com respeito às questões emergentes e às recomendações, o qual resultou numa lista de recomendações e de conclusões principais a serem apresentadas (consulte o Anexo 6).

A reunião adoptou as seguintes **recomendações principais**:

- Disseminar boas práticas na concretização de objectivos de segurança rodoviária para as autoridades do governo envolvidas na segurança rodoviária da região da CESA.
- Garantir que os Estados-Membros da região mantêm uma base de dados fiável para os acidentes rodoviários.
- Definir um objectivo regional (CESA) de redução em 30% das mortes causadas por acidentes rodoviários para o ano 2015.
- Encorajar os Estados-Membros a iniciar/activar conselhos de segurança rodoviária nacional e a implementar intervenções apropriadas.
- Encorajar os Estados-membros que ainda não definiram objectivos de segurança rodoviária a fazerem esforços no sentido de elaborarem objectivos para a redução de vítimas com base em provas para 2015 e em diante.
- Os Estados-membros devem fornecer à CESA relatórios nacionais, incluindo os seus programas de gestão de segurança rodoviária e os seus planos para a definição de objectivos, para que a CESA prepare um relatório que defina o progresso regional e as concretizações de segurança rodoviária a serem apresentados na Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária a ter lugar em Moscovo, a 19 e 20 de Novembro de 2009, na qual todos os Estados-membros devem participar.
- Encorajar os Estados-Membros a tornarem-se partes contratantes dos instrumentos jurídicos das Nações Unidas relacionados com segurança rodoviária e a implementá-los de forma adequada.
- Solicitar ao Secretariado da CESA para continuar a proporcionar capacitação e apoio técnico aos Estados-membros sobre questões de segurança rodoviária e todos os assuntos relacionados.

3.3 Implementação do projecto de objectivos na região da Comissão Económica para a África (CEA)

A CEA possui 56 Estados-Membros; o seu mandato destina-se a promover o desenvolvimento dos Estados-membros, a fomentar a integração intra-regional e a promover a cooperação internacional para o desenvolvimento de África.

A Tabela 12 apresenta a população, as mortes e as taxas de mortalidade apresentadas e as mortes e as taxas ajustadas a partir do Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS. As mortes ajustadas são derivadas das estimativas alcançadas através do modelo da OMS que corrigem os valores em casos onde existe subnotificação. Para a maioria dos países africanos, a diferença entre os valores apresentados e os ajustados e as taxas é muito grande, reflectindo a prevalência da subnotificação. As consequências gerais são o aumento da taxa de mortalidade que quase quadruplicou.

Tabela 11 População, mortes e taxa de mortalidade dos países da CEA em 2007

País	População	Mortes* Apresentadas	Taxa de mortalidade	Mortes ajustadas	Taxa de mortalidade	Grupo de rendimento

Angola	17.024.084	2358	138	6.425	377	M
Benim	9.032.787	653	72	2.815	312	B
Botsuana	1.881.504	482	256	636	338	M
Burkina Faso	14.784.291	804	54	4.595	311	B
Burundi	8.508.232	63	7	1.989	234	B
Camarões	18.549.176	1069	58	5.206	281	M
Cabo Verde	530.437	49	92	133	251	M
Rep. Centro-Africana	4.342.735	565	130	1.399	322	B
Chade	10.780.571	814	75	3.696	343	B
Comores	839.187	15	18	254	303	B
Congo	3.768.086	207	55	1.084	288	M
Rep. Democ. Congo	62.635.723	365	6	20.183	322	B
Egipto	75.497.913	15.983	211	31.439	416	M
Eritreia	4.850.763	81	17	2.350	484	B
Etiópia	83.099.190	2.441	29	29.114	350	B
Gâmbia	1.708.681	54	32	625	366	B
Gana	2.3478.394	1.856	79	6.942	296	B
Guiné-Bissau	1.695.043	152	90	583	344	B
Quénia	37.537.716	3.760	100	12.918	344	B
Lesoto	2.007.833	402	200	537	267	M
Libéria	3.750.261	N/D	N/D	1.235	329	B
Líbia	6.160.483	2.138	347	2.497	405	M
Madagáscar	19.683.358	594	30	6.641	337	B
Malauí	13.925.070	839	60	3.614	259	B
Mali	12.336.799	711	58	3.959	321	B
Mauritânia	3.123.813	262	84	1.109	355	B
Maurícias	1.261.641	140	111	140	111	M
Marrocos	31.224.137	3.838	123	8.850	283	M
Moçambique	21.396.916	1.952	91	7.432	347	B

Namíbia	2.074.146	368	177	594	286	M
Níger	14.225.521	570	40	5.357	377	B
Nigéria	148.092.542	4.532	31	47.865	323	B
Ruanda	9.724.577	308	32	3.077	316	B
São Tomé e Príncipe	157.638	20	127	52	330	B
Senegal	12.378.532	345	28	4.023	325	B
Seychelles	86.606	16	185	16	185	M
Serra Leoa	5.865.872	68	12	1.661	283	B
África do Sul	48.576.763	16.113	332	16.113	332	M
Sudão	38.560.488	2.227	58	13.362	347	M
Suazilândia	1.141.427	235	206	300	263	M
Togo	6.585.147	613	93	1.851	281	B
Tunísia	10.327.285	1.497	145	3.568	345	M
Uganda	30.883.805	2.838	92	7.634	247	B
Rep. Unida da Tanzânia	40.453.513	2.595	64	13.886	343	B
Zâmbia	11.921.999	1.645	138	3.056	256	B
Zimbabué	13.349.434	1.348	101	3.669	275	B
Total	889.820.119	77.985	88	294.484	331	

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS, 2009

*Ajustado para a definição de 30 dias de uma morte.

3.3.1 [A conferência e o seminário em Dar es Salaam, Tanzânia](#)

A CEA organizou o seu seminário em conjunto com a conferência pan-africana "Tornar as estradas seguras em África" que teve lugar em Dar es Salaam, na Tanzânia, a 8 de Julho de 2009, para rever a epidemia crescente das lesões causadas por acidentes rodoviários no continente e para garantir apoio para o impulso necessário à consolidação da proposta para uma Década de Medidas sobre Segurança Rodoviária das Nações Unidas. A conferência foi organizada pela campanha "Tornar as estradas seguras", o Serviço Mundial para a Segurança Viária do Banco Mundial (World Bank Global Road Safety Facility), os Alcoólicos Anónimos (AA) da Tanzânia e a CEA. Os Ministros, os altos funcionários do governo e os activistas da segurança rodoviária de todos os pontos de África presentes na conferência garantiram apoio para uma Década de Medidas sobre Segurança Rodoviária das Nações Unidas para o seu continente e em todo o mundo.

Na sequência da conferência, a CEA, em colaboração com a Fundação FIA, convocou o seminário sobre Segurança Rodoviária Regional Africana de 9 a 10 de Julho de 2009, dedicado ao tema "Definir Objectivos de Segurança Rodoviária: Uma Forma de Reduzir

as Mortes dos Acidentes em Metade até 2015". O objectivo global do seminário foi ajudar os países africanos a desenvolverem objectivos regionais e nacionais para a redução de vítimas de acidentes rodoviários e proporcionar-lhes exemplos de boas práticas de segurança rodoviária na definição e no acompanhamento desses objectivos.

A conferência e o seminário foram uma medida de acompanhamento da Conferência Africana sobre Segurança Rodoviária de Acra em 2007, que a CEA organizou em conjunto com a OMS, que sublinharam a ligação vital entre a promoção da segurança rodoviária e os objectivos de desenvolvimento global. A Declaração de Acra (consulte o Anexo 7) que foi adoptada pelos Ministros salientou claramente a necessidade de definir objectivos nacionais mensuráveis para a segurança rodoviária e a prevenção de lesões causadas por acidentes e de definir um objectivo para os países africanos para a redução do número de mortes causadas por acidentes rodoviários em 50% até 2015.

Mais de 100 delegados frequentaram o seminário, incluindo o Ministro dos Transportes de África do Sul e os representantes de diversos ministérios, sector privado e sociedade civil dos seguintes países africanos: Benim, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camarões, República Centro-Africana, Congo, Costa do Marfim, República Democrática do Congo, Jibuti, Etiópia, Gana, Quénia, Malawi, Mali, Moçambique, Namíbia, Níger, Nigéria, Senegal, África do Sul, Tanzânia, Uganda, Zâmbia e Zimbabué. Participaram a Comissão da União Africana (CUA), o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) e os seguintes Secretariados das Comunidades Económicas Regionais (CER): Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC) e Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC). Também esteve presente um representante do Governo da Federação Russa.

Adicionalmente, participaram as seguintes organizações internacionais e órgãos regionais: Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (CEE), Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA), o Banco Mundial, Programa de Políticas de Transportes da África Subariana (SSATP - Sub Saharan Africa Transport Policy Programme), Fundação FIA para os Automóveis e Sociedade, Programa Internacional de Avaliação de Estradas (iRAP), Fórum Internacional para o Transporte e Desenvolvimento Rural (IFRTD), LASER International, Parceria Mundial de Segurança Rodoviária (GRSP), Serviço Mundial para a Segurança Viária (GRSF), Comissão para a Segurança Rodoviária Global, Parceria Global de Conhecimento sobre Transportes (gTKP), Organização do Corredor Abidjan-Lagos (ALCO - Abidjan-Lagos Corridor Organisation), Corredor Central, Corredor de Walvis-Bay, Fórum sobre Frotas (Fleet Forum), Arrive Alive (Chegar Vivo), Universidade Monash (África do Sul) e Total.

Os participantes partilharam as melhores práticas sobre um vasto leque de tópicos incluindo: controlo do excesso de velocidade, condução sob o efeito do álcool, assistência médica pré-hospitalar e de emergência aos traumatismos, segurança nas estradas rurais, infra-estruturas, educação, utilização de manuais, etc. O principal objectivo é definir objectivos temporizáveis e exequíveis a serem integrados em programas de desenvolvimento, com apoio jurídico e com recursos adequados e financeiramente sustentáveis. Esta situação necessita de uma abordagem multisectorial que junte todos os intervenientes, incluindo profissionais dos transportes, saúde, controlo das legislações e sectores educacionais., bem como o sector privado e a sociedade civil.

O seminário foi organizado em seis sessões plenárias e duas pequenas sessões. Da ordem de trabalhos constavam quatro tópicos:

(i) [Acompanhamento da Conferência de Acra](#)

Depois da apresentação das recomendações da Conferência sobre Segurança Rodoviária de Acra pela CEA, os representantes da África do Sul e do Burkina Faso partilharam com

os participantes o estado da implementação nos seus respectivos países. Emergiu do debate que alguns países efectuaram progressos no sentido de implementar algumas das recomendações. Em particular, os participantes assinalaram a abordagem sistemática adoptada pela África do Sul, bem como os esforços do Burkina Faso, que estavam a render resultados positivos. Contudo, parece que muitos países do continente não possuem os indicadores de desempenho desenvolvidos adequadamente para permitirem medir o progresso efectuado de uma forma quantificável. Adicionalmente, enquanto alguns países têm legislações que estabelecem os órgãos principais responsáveis pela segurança rodoviária, muitos outros ainda não completaram o processo de estabelecer esses mesmos órgãos.

(ii) Estudos de caso

Foram apresentados os seis estudos de caso levados a cabo pela CEA nos Camarões, Etiópia, Marrocos, Níger, Tanzânia e Zâmbia sobre a situação da segurança rodoviária. O Quênia também efectuou uma apresentação sobre o Corredor Norte. As apresentações proporcionaram uma oportunidade para os participantes partilharem experiências e boas práticas, que poderão ser duplicadas noutros países. As questões apresentadas incluíram: a situação da segurança rodoviária dos países com uma análise sobre os pontos fortes e os pontos fracos de diferentes aspectos, tais como políticas nacionais, instituições, financiamento, capacidade humana e questões de saúde, como a assistência médica pós-acidente (primeiros socorros). Alguns objectivos e indicadores nacionais de segurança rodoviária em conjunto com as recomendações foram propostos pelos apresentantes tendo em vista a melhoria da situação da segurança rodoviária.

(iii) Definir objectivos de segurança rodoviária

Ao abrigo desta ordem de trabalhos, foram feitas as apresentações pelos representantes da CUA, da CEA e da CEE. A CUA apresentou a sua visão sobre a segurança rodoviária em África e a CEA apresentou um enquadramento para os indicadores de desempenho propostos para medir o progresso em direcção à concretização das recomendações da Conferência sobre Segurança Rodoviária de Acra. A CEE apresentou a situação da segurança rodoviária em geral e as experiências na definição de objectivos. A apresentação também foi feita no que diz respeito ao relatório da OCDE sobre a definição e concretização de objectivos ambiciosos de segurança rodoviária.

No debate que se seguiu, foi assinalado que, com a excepção de poucos países, o progresso na implementação das recomendações da Declaração de Acra, regra geral, tem vindo a ser lento. Contudo, foi difícil de quantificar o progresso que foi feito em virtude da falta de indicadores de desempenho verificáveis. A este respeito, os participantes recomendaram que o enquadramento proporcionado pela CEA seja adoptado pelos Estados-Membros como uma ferramenta para avaliar o estado da sua implementação relativamente às recomendações de Acra. Também poderia servir como uma ferramenta para avaliar as melhorias da situação da segurança rodoviária dos Estados-Membros, nomeadamente em direcção à concretização do objectivo de reduzir para metade número de mortes até 2015. Foi assinalado que o enquadramento é adaptável às especificidades dos Estados-Membros e proporciona a flexibilidade para que estes desenvolvam indicadores adicionais, conforme necessário.

(iv) Pequenas sessões

Foram debatidos, em duas pequenas sessões, os indicadores de desempenho propostos pela CEA para acompanhar o progresso da implementação das recomendações de Acra. A este respeito, foram feitas propostas sobre as formas de melhorar o enquadramento, incluindo emendas em alguns indicadores e sugestões sobre novos. A primeira sessão abrangeu as seguintes questões: gestão da segurança rodoviária; gestão de dados;

estratégias e objectivos de segurança rodoviária; comportamento do utilizador da estrada; utilização dos manuais da OMS; educação sobre segurança rodoviária; segurança e gestão das frotas; formação e testes aos condutores e controlo da legislação. A sessão pequena sessão centrou-se nas infra-estruturas; segurança do utilizador da estrada vulnerável; segurança das estradas rurais; segurança dos veículos e assistência médica de emergência.

A mensagem principal das sessões foi que estes indicadores recomendados não foram exaustivos e os países puderam considerar o desenvolvimento de mais indicadores de acordo com os seus próprios requisitos específicos. Também foi assinalado que o resultado das sessões deve contribuir para a posição comum de África para a Conferência Ministerial de Moscovo. Adicionalmente, foi sublinhado que os objectivos definidos em Acra devem permanecer a fundação para a contribuição de África para a Década de Medidas proposta (2010-2020) e a definição da ordem de trabalhos relacionada com as medidas em direcção à referida Década.

As informações sobre as preparações para a Conferência de Moscovo foram partilhadas com os participantes e a África do Sul propôs um enquadramento para as preparações para a conferência relativas a África, incluindo o desenvolvimento de um enquadramento e de um mapa de estradas. Os participantes foram instigados a encorajar os seus Ministros a participarem activamente na conferência.

Foram adoptadas as seguintes **recomendações**:

1. A Conferência Ministerial Global das NU sobre Segurança Rodoviária a ter lugar em Moscovo, de 19 a 20 de Novembro de 2009, debaterá a "Década de Medidas" proposta sobre a segurança rodoviária. Para que as necessidades de África sejam levadas em consideração, é necessário pôr em prática um enquadramento eficaz para uma participação efectiva. A esse respeito, existe a necessidade de estabelecer um Grupo de Trabalho composto pela CEA, a CUA e o BAD, em colaboração com os Estados-Membros e as CER.
2. O enquadramento proposto pela CEA (consulte o Anexo 8) deve ser adoptado como uma ferramenta para avaliar o estado da implementação das Recomendações de Acra, bem como as melhorias da situação da segurança rodoviária dos Estados-membros, nomeadamente em direcção à concretização do objectivo de redução para metade no número de mortes até 2015. Foi pedido à CEA que assuma o papel principal no desenvolvimento posterior do enquadramento, no acompanhamento e na avaliação do progresso efectuado.
3. Os Estados-membros devem levar a cabo inquéritos para estabelecer a sua situação de linha de base em relação aos objectivos de desempenho. Estes devem também organizar balanços intercalares para garantir um acompanhamento eficaz do progresso da implementação da Declaração de Acra.
4. Os Estados-Membros e as CER devem harmonizar os seus dados sobre segurança rodoviária para garantir a compatibilidade.

3.4 Implementação do projecto de objectivos na região da Comissão Económica para a Ásia e o Pacífico (CESAP)

Existem 53 Estados-membros e 9 membros associados da CESAP, fazendo um grupo de países muito diverso. Estima-se que o número de mortes causadas por acidentes rodoviários na Ásia seja cerca de 700.000 por ano, representando mais de metade das mortes rodoviárias do mundo.

Até 2020, estima-se que dois terços das mortes causadas por acidentes rodoviários mundiais ocorrerão nesta região. Em conjunto, a China e a Índia representam mais de metade do número de mortes rodoviárias apresentadas na região da CESAP em 2007.⁸ Na China, contudo, este número tem vindo a diminuir desde 2004.

Desde os anos 90, a preocupação foi gerada em torno do rápido aumento do número de mortes na estrada, particularmente assim que muitos países foram entrando numa fase de rápida motorização. Hoje, mais de 90 por cento das mortes causadas por acidentes rodoviários ocorrem em países de rendimento baixo e médio. Reconheceu-se que muitos acidentes rodoviários podem ser evitados e que a segurança rodoviária é essencialmente uma questão de desenvolvimento para muitos países. O custo económico médio dos acidentes rodoviários foi estimado entre 1 a 3 por cento do produto nacional bruto.⁹

As taxas de motorização variam amplamente na região da CESAP (o número de automóveis particulares por 1.000 habitantes varia de 3 para 618). Os veículos de duas e três rodas constituem mais de dois terços de todos os veículos motorizados do Bangladesh, Cambodja, Indonésia, a República Democrática Popular do Laos, Myanmar, Nepal, Sri Lanka, Tailândia e Vietname. Contudo, o impacto comparativamente maior dos acidentes rodoviários em grupos vulneráveis nos países em desenvolvimento na CESAP não se deve meramente a uma mistura diferente de veículos; também se trata de uma questão sistemática, na qual os acidentes causam um impacto desproporcional em grupos de rendimento baixo e jovens.

O número global de veículos atingiu os 1,3 mil milhões; na Ásia, o total foi de 569 milhões (43 por cento da população global) em 2007. O número de veículos na China atingiu os 160 milhões em 2007, e China tornou-se o segundo maior mercado automóvel e terceiro maior país no fabrico de automóveis à escala mundial.¹⁰

Em muitas das partes da Ásia em desenvolvimento, a usurpação do direito à prioridade é um problema comum. Depois de uma estrada estar desenvolvida, muitas das pessoas mudam-se à procura de oportunidade de negócio, criando, desta forma, um desenvolvimento ao longo das bermas das estradas. Os peões, as bicicletas, os carros de vendas ambulantes, os motociclos, os carros e os camiões competem pelo espaço na estrada e, desta forma, criam sérios problemas de segurança.

A natureza das questões de segurança rodoviária nos países em desenvolvimento da CESAP difere significativamente das existentes em países desenvolvidos. Na Ásia, a maioria das mortes e das lesões causadas por acidentes rodoviários atingem os utilizadores da estrada vulneráveis, tal como os peões e os motociclistas. Nos países da Ásia do Sul, normalmente mais de 50 por cento de todas as mortes na estrada são peões. Nos países da Ásia Oriental e do Sudeste Asiático, mais de dois terços das vítimas são motociclistas. Em contraste, na Ásia Setentrional e Central, a mistura em termos de vítimas é similar à dos membros da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE). Todos os países em desenvolvimento da CESAP possuem taxas de mortalidade mais elevadas do que as dos países da OCDE.

De acordo com as actualizações mais recentes da Base de Dados de Auto-estradas Asiáticas, a qual contém dados para 20 países, um total de 6.284 mortes e 35.131

⁸ Baseado em dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), *Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária; Tempo para Acção* (Genebra, OMS, 2009), Tabela A2.

⁹ *Ibid.*, p. 2.

¹⁰ Wei Zhang e outros, "Segurança Rodoviária na China: desafios e oportunidades", Relatório N.º UMTRI-2008-1, Instituto de Investigação sobre Transportes, Universidade de Michigan, 2008.

acidentes foram apresentados para as Auto-estradas Asiáticas (Asian Highway) (para 2008), indicando aproximadamente uma morte por cada seis acidentes relatados. Entre os países incluídos na base de dados, a Índia, o Usbequistão e a República Islâmica do Irão (por ordem descendente) possuem o número mais elevado de mortes apresentadas.

No geral, em termos do número de mortes, a Ásia possui o pior índice de segurança rodoviária do mundo com mais de meio milhão de mortes todos os anos. Apoiando as Resoluções da Assembleia Geral das NU sobre Segurança Rodoviária Global, foi adoptada a Declaração Ministerial da CESAP sobre como melhorar a Segurança Rodoviária na Ásia e o Pacífico em Busan, em Novembro de 2009 (consulte o Anexo 9). A Resolução reconheceu que a segurança rodoviária é uma questão de políticas de grande preocupação e resolveu salvar 600.000 vidas durante o período de 2007 a 2015, convidando os membros a desenvolverem as Auto-estradas Asiáticas como um modelo de segurança rodoviária. O Secretariado da CESAP tem como objectivo promover a cooperação regional para melhorar a segurança rodoviária, em particular a capacitação para a definição e a concretização de metas e de objectivos ambiciosos de segurança, de acordo com a Declaração Ministerial de 2006.

Tabela 12 População, rendimento e número de veículos registados dos países da CESAP

País	População	RNB per capita 2007 USD	Grupo de rendimento	Veículos registados
Afeganistão	27.145.275	319	B	731.607
Austrália	20.743.179	35.960	E	14.774.921
Bangladesh	158.664.959	470	B	1.054.057
Butão	658.479	1.770	M	35.703
Brunei Darussalam	390.056	30.580	E	304.432
Cambodja	14.443.679	540	B	154.389
China	1.336.317.116	2.360	M	145.228.994
Ilhas Cook	13.325	13.098	E	10.692
Fiji	838.698	3.800	M	78.833
Índia	1.169.015.509	950	M	72.718.000
Indonésia	231.626.978	1.650	M	63.318.522
Irão (Rep. Isl. do)	71.208.384	3.470	M	17.000.000
Japão	127.966.709	37.670	E	91.378.636

Kiribati	95.067	1.170	M	16.000
R. D. P. Laos	5.859.393	580	B	641.081
Malásia	26.571.879	6.540	M	16.825.150
Maldivas	305.556	3.200	M	33.807
Ilhas Marshall	59.286	3.070	M	2.487
Micronésia	111.117	2.470	M	4.217
Mongólia	2.628.840	1.290	M	161.989
Myanmar	48.798.212	281	B	1.045.105
Nauru	10.152	7.842	M	—
Nepal	28.195.994	340	B	617.305
Nova Zelândia	4.178.525	28.780	E	3.189.131
Paquistão	163.902.405	870	B	5.287.152
Palau	20.314	8.210	M	5.530
Papua-Nova Guiné	6.331.010	850	B	59.645
Filipinas (As)	87.960.117	1.620	M	5.515.576
República da Coreia	48.223.853	19.690	E	18.213.228
Samoa	187.023	2.430	M	15.903
Singapura	4.436.281	32.470	E	851.336
Ilhas Salomão	495.662	730	B	10.000
Sri Lanka	19.299.190	1.540	M	3.125.794
Tailândia	63.883.662	3.400	M	25.618.447
Timor-Leste	1.154.775	1.510	M	26.649
Tonga	100.336	2.320	M	2.226
Tuvalu	10.530	2.441	M	906
Vanuatu	226.180	1.840	M	15.461
Vietname	87.375.196	790	B	22.926.230

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS, 2009; os países membros comuns da CEE e da CESAP estão excluídos

Tabela 13: Mortes e taxas de mortalidade de acidentes rodoviários por milhão de habitantes dos países da CESAP em 2007

País	Mortes ¹ apresentadas	Taxa de mortalidade	Mortes ² ajustadas	Taxa de mortalidade
Afeganistão	1.779	390	10.593	390
Austrália	1.616	780	1.616	78
Bangladesh	4.108	126	20.038	126
Butão	111	144	111	169
Brunei Darussalam	54	138	54	138
Cambodja	1.668	121	1.749	121
China	96.611	165	220.783	165
Ilhas Cook	6	450	6	450
Fiji	59	70	59	70
Índia	105.725	168	196.445	168
Indonésia	16.548	162	37.438	162
Irão (Rep. Isl. do)	22.918	358	25.491	358
Japão	6.639	50	6.639	52
Kiribati	7	74	7	74
R. D. P. Laos	656	183	1.075	183
Malásia	6.282	236	6.282	236
Maldivas	10	183	56	183
Ilhas Marshall	1	17	1	17
Micronésia	2	144	16	144
Mongólia	562	193	562	214
Myanmar	1.638	234	11.422	234
Nauru	1	99	1	98
Nepal	962	151	4.245	150
Nova Zelândia	423	101	423	101

Paquistão	7.234	253	41.494	253
Palau	3	148	3	148
Papua-Nova Guiné	308	142	901	142
Filipinas (As)	1.185	200	17.557	200
República da Coreia	6.166	128	6.166	128
Samoa	19	128	24	128
Singapura	214	48	214	48
Ilhas Salomão	19	169	84	169
Sri Lanka	2.334	135	2.603	135
Tailândia	12.492	196	12.492	196
Timor-Leste	49	161	186	161
Tonga	7	70	7	70
Tuvalu	1	95	1	95
Vanuatu	7	186	42	186
Vietname	12.800	161	14.104	161
TOTAL	311.224	83	640.990	170

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária da OMS, 2009; os países membros comuns da CEE e da CESAP estão excluídos

1. definição de 30 dias; 2. Valores alcançados através do modelo da OMS.

Os valores alcançados através do modelo da OMS aumentam significativamente o número de mortes em vários países desta região, sendo que o resultado é a duplicação do total geral.

3.4.1 [Reuniões de segurança rodoviária na região da CESAP](#)

Ocorreram cinco reuniões do Grupo de Peritos, em Bangucoque, sobre como melhorar a segurança rodoviária nas Auto-estradas Asiáticas em Maio de 2006, Junho de 2007, Outubro de 2008 e Setembro de 2009. A reunião de Junho de 2007 elaborou uma lista de metas, objectivos e indicadores de segurança rodoviária para 2007-2015, que inclui sete metas direccionadas para a concretização dos objectivos que foram acordados pelos Ministros em Busan. A reunião de 2008 centrou-se sobre objectivos e engenharia e foi acordada uma lista alargada de conclusões e recomendações.

3.4.2 [Conclusões e recomendações principais](#)

As principais conclusões e recomendações da Reunião do Grupo de Peritos ocorrida em Setembro de 2009 são:

1. A Reunião encorajou os membros da CESAP a incluírem componentes de segurança rodoviária adequados em todos os projectos rodoviários e a iniciarem projectos dedicados à segurança rodoviária onde apropriado. A Reunião encorajou os delegados a considerarem as melhores práticas existentes em termos de separação dos

diferentes tipos de trânsito, tais como faixas exclusivas para motociclistas e a utilização de separadores centrais físicos.

2. A Reunião alertou os membros da CESAP para considerarem a forma de melhorar a sua recolha de dados e sistemas de elaboração de relatórios e assinalou os exemplos importantes de progresso apresentado por alguns países.

3. A Reunião sugeriu uma partilha de experiências sistemática no que diz respeito à abordagem ao Sistema Seguro e em especial a medidas de engenharia para melhorar a segurança rodoviária, tal como sugerido pela abordagem Visão Zero da administração das estradas sueca.

4. A Reunião assinalou com interesse o programa de sucesso Capacetes para as Crianças da Fundação Asiática de Prevenção de Traumatismos no Vietname.

5. A Reunião acordou que as metas, os objectivos e os indicadores da CESAP poderão proporcionar directrizes úteis para os países membros na consideração e no desenvolvimento da sua estratégia, política, metas e objectivos de segurança rodoviária.

6. A Reunião reconheceu que definições harmonizadas dos vários termos, incluindo morte, lesão, lesão grave relacionadas com a segurança rodoviária podem melhorar a qualidade e a comparabilidade dos dados de segurança rodoviária entre os países membros.

7. A Reunião sugeriu que os peritos dos países desenvolvidos devem ser convidados para futuras reuniões de grupo de peritos sobre segurança rodoviária, para puderem partilhar as suas experiências sobre a implementação com sucesso dos programas de segurança rodoviária.

8. A Reunião do Grupo de Peritos sobre como melhorar a Segurança Rodoviária, que teve lugar em Bangucoque, de 2 a 4 de Setembro de 2009, recomendou que as metas, objectivos e indicadores de segurança rodoviária da CESAP, tal como indicado na tabela seguinte, fossem considerados pela primeira sessão do Fórum dos Ministros Asiáticos dos Transportes, a ser realizado em Bangucoque, em Dezembro de 2009.

3.4.3 Metas, objectivos e indicadores de segurança rodoviária

As metas, os objectivos e os indicadores de segurança rodoviária que foram elaborados em 2007, foram aprimorados em duas Reuniões do Grupo de Peritos, que tiveram lugar sob o âmbito do projecto UNDA, em Bangucoque, de 27 a 29 de Outubro de 2008 e de 2 a 4 de Setembro de 2009. Para cada uma das oito metas, foram desenvolvidos objectivos e indicadores mensuráveis em consulta com os países membros. A reunião do grupo de peritos de Setembro de 2009 recomendou que este conjunto de metas, objectivos e indicadores fossem considerados pelo Fórum dos Ministros Asiáticos dos Transportes a ter lugar em Dezembro de 2009. O objectivo geral de reduzir as mortes em 600.000 entre 2007 e 2015 é apoiado por oito objectivos mais abrangentes em conjunto com indicadores específicos para o acompanhamento da sua concretização. Estes objectivos são:

- Tornar a segurança rodoviária uma prioridade das políticas.
- Tornar as estradas mais seguras para os utilizadores da estrada vulneráveis.
- Tornar as estradas mais seguras e reduzir a gravidade dos acidentes.
- Tornar os veículos mais seguros.
- Melhorar os sistemas, a gestão e o controlo da segurança rodoviária nacional e regional.
- Melhorar a cooperação e fomentar as parcerias.
- Desenvolver as Auto-estradas Asiáticas como um modelo de segurança rodoviária.
- Proporcionar a educação eficaz sobre a sensibilização da segurança rodoviária.

Tabela 14 Metas, objectivos e indicadores de segurança rodoviária da CESAP

<i>Metas e Objectivos</i>	<i>Indicadores para o acompanhamento das concretizações</i>
Objectivo geral: Salvar 600.000 vidas e evitar um número proporcional de lesões graves nas estradas da Ásia e do Pacífico durante o período de 2007 a 2015.	
a) Reduzir as taxas de mortalidade em 20 por cento de 2007 a 2015 (ou reduzi-la para menos de 10 por cento por cada 10.000 veículos motorizados até 2015).	1) O número de mortes causadas por acidentes rodoviários (e as taxas de mortalidade por cada 10.000 veículos, por veículo motorizado-km e por passageiro-km). 2) O número de acidentes rodoviários.
b) Reduzir as taxas de lesões rodoviárias graves em 20 por cento de 2007 a 2015.	3) O número de lesões rodoviárias graves (bem como a taxa de lesões por cada 10.000 veículos e por veículo motorizado-km).
<i>Meta 1: Tornar a segurança rodoviária uma prioridade das políticas</i>	
a) Criar uma política/estratégia de segurança rodoviária, designar um órgão principal e implementar um plano de medidas até 2010.	4) Informações sobre as políticas, as estratégias e o plano de medidas nacionais existentes sobre segurança rodoviária. 5) Nome do órgão principal designado. Descrição das responsabilidades das organizações governamentais locais, regionais e nacionais. 6) Relatórios de segurança rodoviária nacional ou relatórios de avaliação do impacto dos programas do governo.
b) Alocar recursos financeiros e humanos suficientes para melhorar a segurança rodoviária.	7) Quantidade de financiamento alocado aos programas de segurança rodoviária (público, privado, doações).
<i>Meta 2: Tornar as estradas mais seguras para utilizadores da estrada vulneráveis, incluindo crianças, cidadãos idosos, peões, utilizadores de veículos não motorizados, motociclistas e pessoas com deficiências</i>	
a) Reduzir em um terço a taxa de mortalidade dos peões em acidentes rodoviários (ou reduzi-la para menos de um por cada 10.000 veículos motorizados).	8) Número de mortes de peões ou mortes de peões por cada 10.000 veículos motorizados.
b) Aumentar o número de passagens seguras para peões (por ex., com passagens subterrâneas, passagens aéreas ou sinais de trânsito).	9) Informações sobre programas para a construção de novas passagens seguras ou melhorar as já existentes.
c) Tornar a utilização de capacetes a norma e garantir uma qualidade mínima para os mesmos, de forma a reduzir a taxa de mortalidade de motociclistas em um terço (ou reduzi-la abaixo da média da taxa de mortalidade de motociclistas da região da CESAP).	10) O número de mortes de motociclistas e mortes de motociclistas por cada 10.000 motociclos. 11) Legislação ou regra administrativa existente para a utilização obrigatória do capacete e especificar normas de qualidade mínima para os mesmos. Informações sobre a utilização do

	capacete (percentagem).
d) Garantir medidas mínimas de segurança das crianças, de forma a reduzir a taxa de mortalidade das crianças em um terço (ou reduzi-la para menos de 0,01 por cada 10.000 veículos motorizados.	12) Número de mortes de crianças em acidentes rodoviários. 13) Legislação ou regra administrativa existente sobre a segurança das crianças em carros (sistemas de retenção para crianças) e em motociclos (capacetes para crianças). 14) Informações sobre a utilização de sistemas de retenção e de capacetes para crianças.
e) Dotar todas as crianças em idade escolar com conhecimento básico sobre segurança rodoviária.	15) Programas de educação existentes ou planeados sobre a segurança rodoviária nas escolas, informações sobre o nível escolar no qual começam os programas e a sua cobertura.

Meta 3: Tornar as estradas mais seguras e reduzir a gravidade dos acidentes (construindo "estradas tolerantes")

a) Integrar uma auditoria sobre segurança rodoviária em todas as fases do desenvolvimento de estradas, começando pela concepção, levando a cabo os trabalhos de melhoria necessários e melhorar as localizações perigosas.	16) Âmbito segundo o qual as auditorias de segurança rodoviária são executadas para novas construções de estradas e grandes melhorias. 17) O número de programas de melhoria executados para tornar as estradas "tolerantes" (por ex., melhorar os pontos negros, remover ou revestir os obstáculos das estradas.
b) Aumentar o espaço rodoviário separado/seguro para os peões e ciclistas em áreas urbanas e suburbanas (onde o espaço o permitir).	18) Comprimento dos caminhos existentes para peões e bicicletas em quilómetros por cada 100.000 habitantes ou por 10.000 km de estradas (em conjunto com auto-estradas e estradas citadinas). Programa para construir caminhos para peões e para bicicletas.

Meta 4: Tornar os veículos mais seguros e encorajar publicidade responsável aos veículos

a) Efectuar inspecções regulares obrigatórias aos veículos rodoviários e garantir o controlo da inspecção (a começar pelas áreas urbanas).	19) Legislação ou regra administrativa existente sobre a inspecção de veículos, frequência da inspecção (anual), número de instalações e organizações de inspecção de veículos.
b) Garantir que os requisitos de segurança para novos veículos se encontram de acordo com as normas internacionais.	20) Legislação e regulamentos existentes especificando as normas de segurança rodoviária dos veículos e a sua implementação.

Meta 5: Melhorar os sistemas, gestão e controlo da segurança rodoviária nacional e regional

a) Implementar uma base de dados (computorizada) nacional que proporcione informações sobre os acidentes rodoviários.	21) Informações sobre bases de dados de segurança rodoviária existentes e as organizações responsáveis.
---	---

- | | |
|---|---|
| <p>b) Aumentar significativamente o cumprimento, por ex., com a utilização obrigatória dos cintos de segurança e do capacete, regras relacionadas com a condução sobre o efeito do álcool, utilização do telemóvel enquanto se conduz e os limites de velocidade.</p> | <p>22) Informações sobre o cumprimento da utilização do capacete (percentagem).</p> |
| <p>c) Permitir que os testes de alcoolemia funcionem para efeitos de acção judicial (quer sejam teste de análise do ar expirado [alcoholímetro] e/ou testes comportamentais).</p> | <p>23) Informações sobre as regras e o cumprimento da utilização dos cintos de segurança, utilização do telemóvel enquanto se conduz (percentagem da utilização).</p> |
| <p>d) Fazer com que a manutenção das luzes sempre ligadas dos motociclos seja a norma.</p> | <p>24) Informações sobre as regras e o cumprimento relacionado com a condução sob o efeito do álcool e os limites de velocidade.</p> |
| <p>e) Aumentar a cobertura dos sistemas de assistência médica de emergência para as vítimas das estradas, para que abranjam pelo menos todas as áreas urbanas e as estradas principais.</p> | <p>25) Regras existentes relacionadas com os testes do nível de álcool, tipos de teste e os limites de alcoolemia utilizados e permitidos para a acção judicial.</p> |
| | <p>26) Informações sobre a legislação ou regra administrativa existente sobre a manutenção das luzes sempre ligadas dos motociclos enquanto se conduz.</p> |
| | <p>27) Quilómetros de estrada (por tipo) em que os serviços de emergência são fornecidos.</p> |
| | <p>28) Tempo de resposta de emergência médio.</p> |
| | <p>29) Número de centros de serviços de emergência por comprimento das auto-estradas (excepto estradas citadinas).</p> |

Meta 6: Melhorar a cooperação e fomentar as parcerias

- | | |
|--|--|
| <p>a) Encorajar e reconhecer as iniciativas patrocinadas pelo sector privado</p> | <p>30) Número das principais parcerias na área da segurança rodoviária, financiamento (iniciativas do sector privado e sector público)</p> |
| <p>b) Criar novas parcerias e aprofundar as existentes com as organizações não-governamentais.</p> | <p>31) O número, âmbito e financiamento das principais parcerias com organizações não-governamentais.</p> |

Meta 7: Desenvolver as Auto-estradas Asiáticas como um modelo de segurança rodoviária

- | | |
|---|---|
| <p>a) Reduzir o número total de mortes e de acidentes rodoviários nas Auto-estradas Asiáticas.</p> | <p>32) Número total de mortes e de acidentes rodoviários nas Auto-estradas Asiáticas em cada país por ano.</p> |
| <p>b) Reduzir o número de mortes em <i>todos</i> os segmentos das Auto-estradas Asiáticas abaixo de 100 por mil milhões de veículos-km.</p> | <p>33) O número de mortes por mil milhões de veículos-km por cada segmento das Auto-estradas Asiáticas por ano.</p> |
| <p>c) Aumentar a alocação de recursos para as medidas relacionadas com segurança rodoviária ao longo das Auto-estradas</p> | <p>34) Quantidade de recursos alocados a trabalhos relacionados com a segurança para os segmentos das Auto-estradas Asiáticas por parte dos</p> |

Asiáticas.

governos e de doações.

d) Melhorar os segmentos rodoviários das Auto-estradas Asiáticas para que estes sejam "tolerantes" para com os utilizadores das estradas se ocorrer um acidente. Demonstrar as melhores práticas.

35) Informações sobre a avaliação da segurança rodoviária e o programa de classificação das Auto-estradas Asiáticas.

Meta 8: *Proporcionar a educação eficaz sobre a sensibilização da segurança rodoviária para o público, os jovens e os condutores*

a) Levar a cabo campanhas de sensibilização direccionadas e programas de formação.

36) Informações sobre o número de campanhas de sensibilização e programas de formação levados a cabo.

3.4.4 Missões consultivas e seminários ao abrigo do projecto

Ao abrigo do projecto UNDA, a CESAP proporcionou serviços consultivos ao Nepal e ao Quirguizistão. A missão consultiva a Kathmandu foi levada a cabo, sob pedido do Ministério do Planeamento Físico e Obras do Nepal, para ajudar e aconselhar sobre o desenvolvimento da estratégia, metas, objectivos e indicadores de segurança rodoviária nacional. Uma reunião consultiva dos intervenientes teve lugar no Ministério do Planeamento Físico e Obras, a 8 de Outubro de 2009, representantes de vários órgãos envolvidos na segurança rodoviária participaram na reunião consultiva. Como um acompanhamento da missão consultiva, um workshop sobre o desenvolvimento de estratégias, metas, objectivos e indicadores nacionais de segurança rodoviária está a ser organizado pela CESAP e pelo Ministério do Planeamento Físico e Obras em Kathmandu, a 25 e 26 de Novembro de 2009.

A missão consultiva a Bishkek foi levada a cabo, sob pedido do Ministério dos Transportes e Comunicações do Quirguizistão, a 6 de Novembro de 2009, para ajudar e aconselhar sobre o desenvolvimento da estratégia, metas, objectivos e indicadores nacionais de segurança rodoviária. Foi organizado um workshop a 6 de Novembro de 2009 no Ministério dos Transportes e Comunicações, no Quirguizistão. Participaram no workshop vários intervenientes em representação de 11 órgãos relacionados com a segurança rodoviária. A CESAP efectuou apresentações sobre as iniciativas globais e regionais de segurança rodoviária e sobre as metas, os objectivos e os indicadores de segurança rodoviária da CESAP.

3.4.5 Implementação de objectivos e indicadores por parte dos países membros da CESAP

Tabela 15 Metas gerais de segurança rodoviária e medidas recentes nos Estados-membros da CESAP

Estados-membros da CESAP	Metas e objectivos gerais
Arménia	O objectivo é reduzir o número de mortes de acidentes rodoviários em 10 por cento durante os próximos cinco anos (a partir de 2008), tal como delineado no plano de medidas para cinco anos do país.
Austrália	O objectivo é reduzir o número anual de mortes causadas por acidentes rodoviários

	por cada 100.000 habitantes em 40%, de 9,3 em 1999 para não mais de 5,6 em 2010.
Bangladesh	Ao abrigo do Quinto Plano Nacional de Medidas 2008-2010, a meta é reduzir o número de mortes causadas por acidentes rodoviários em 10 a 12 por cento até 2010.
Butão	Em 2007, foi preparado um plano de medidas sobre segurança rodoviária com a assistência técnica por parte do BAD; contudo, o Governo necessita de recursos para implementar o plano proposto.
Brunei Darussalam	O objectivo é salvar mais de 56 vidas durante um período de cinco anos, tal como descrito num plano de medidas para cinco anos (2005-2010).
Cambodja	O objectivo do BAD-ASEAN (Banco Africano de Desenvolvimento e Associação das Nações do Sudeste Asiático) é salvar 1.800 vidas e evitar 36.000 lesões durante o período de 2005-2010. O número de mortes por 10.000 veículos deve ser diminuído para sete e dois em 2010 e 2020, respectivamente. A estratégia de redução do número de mortes causadas por acidentes rodoviários inclui a educação das pessoas sobre o programa de segurança rodoviária através de pósteres, anúncios televisivos e radiofónicos.
Geórgia	O plano de medidas de segurança rodoviária para 2009-2013 foi preparado e está a ser adoptado pelo Governo. O objectivo geral do plano é reduzir os acidentes rodoviários: (a) em 20%; ou (b) para 12 mortes por 10.000 veículos registados.
Índia	O Ministro dos Transportes Rodoviários e Auto-estradas encontra-se no processo de definir um conselho de gestão de trânsito e de segurança rodoviária nacional através de uma Lei do Parlamento.
Indonésia	Para 2005-2010, o objectivo é salvar 20.411 vidas, reduzir o aumento anual antecipado de mortes de 5,8 por cento para 3,4 por cento durante os próximos cinco anos e aumentar a utilização do cinto de segurança e do capacete para 90 por cento. O objectivo BAD-ASEAN é salvar 12.000 vidas e evitar 996.000 lesões durante o período de 2005-2010. Foi desenvolvido o Plano de Segurança Rodoviária Indonésio para 2008-2012, com oito estratégias direccionadas para 47 planos de medidas.
Irão (República Islâmica do)	Foi assinado um acordo com o Banco Mundial no valor de 104 milhões de dólares para financiar projectos de segurança rodoviária; a atribuição de fundos encontra-se em progresso. Em 2008, a Organização de Transportes e Manutenção de Estradas do Irão alocou cerca de 25 milhões de dólares para a segurança rodoviária.
Japão	O objectivo do Japão durante o período de 2006-2010 é tornar as estradas japonesas as “mais seguras do mundo” através da redução do número anual de vítimas que morreram dentro de 24 horas após o acidente rodoviário para menos de 5.500 até 2010 e através da redução de lesões e de mortes para menos de 1 milhão.
Cazaquistão	O objectivo é reduzir o número e a gravidade dos acidentes.
República Democrática Popular do Laos	O objectivo é salvar 917 vidas e evitar 21.000 lesões até 2010, reduzindo para metade o aumento anual antecipado de mortes e de lesões e aumentar a taxa de utilização do capacete para 90 por cento.

Malásia	<p>O objectivo é reduzir, até 2010, a taxa de mortalidade para 2 por cada 10.000 veículos, 10 por cada 100.000 habitantes e 10 por mil milhões de veículos-km. O objectivo BAD-ASEAN é salvar 3.000 vidas e evitar 21.900 lesões durante o período de 2005-2010.</p> <p>No Nono Plano Malaio, foram atribuídos 200 milhões MYR para melhorar as localizações perigosas ao longo das estradas estaduais e municipais.</p>
Mongólia	<p>Os planos de medidas para melhorar a segurança rodoviária estão a ser incluídos nos planos de implementação de projectos.</p> <p>Estão a ser levadas a cabo auditorias sobre segurança rodoviária durante a concepção da rede de estradas do país.</p>
Myanmar	<p>O objectivo BAD-ASEAN é salvar 940 vidas e evitar 32.900 lesões durante o período de 2005-2010.</p> <p>Um objectivo nacional, definido em 2008, está direccionado no sentido de salvar mais de 1.000 vidas durante um período de cinco anos através da redução para metade do aumento antecipado de mortes por ano, de 6,4% por ano (a taxa actual de aumento) para 3,2% por ano, durante os próximos cinco anos.</p>
Nepal	<p>Até à data, não existe nenhuma estratégia a longo prazo para a segurança rodoviária delineada no Nepal.</p>
Nova Zelândia	<p>Reduzir as mortes na estrada para não mais de 300 e menos do que 4.500 hospitalizações por ano até 2010 (a partir de 404 mortes e 6.670 hospitalizações em 2002).</p>
Paquistão	<p>A segurança rodoviária é garantida através de actividades de policiamento de trânsito modernas. Em 2008, o país apresentou uma redução do número de acidentes e aumentou a sensibilização e a disciplina.</p>
Filipinas	<p>O objectivo BAD-ASEAN é salvar 3.000 vidas e evitar 258.000 lesões durante o período de 2005-2010.</p> <p>Muitas das iniciativas de segurança rodoviária foram implementadas, incluindo o Manual de Planeamento de Segurança Rodoviária do Departamento de Obras Públicas e Auto-estradas.</p>
República da Coreia	<p>O Plano Director Nacional de Segurança dos Transportes (2008-2012) inclui um objectivo de redução em 50 por cento do número de mortes (2008 a 2012).</p>
Federação Russa	<p>Um programa federal direccionado para a melhoria da segurança rodoviária foi adoptado em 2006 para o período de 2006 a 2012.</p>
Singapura	<p>O objectivo BAD-ASEAN é salvar 100 vidas e evitar 4.300 lesões durante o período de 2005-2010.</p>
Tailândia	<p>O objectivo BAD-ASEAN é salvar 13.000 vidas e evitar 1.508.000 lesões durante o período de 2005-2010.</p>
Turquia	<p>O objectivo é reduzir a taxa de acidentes nas auto-estradas em 40 por cento dentro de um prazo de cinco anos (a partir de 2006).</p>
Vietname	<p>O objectivo BAD-ASEAN é salvar 7.000 vidas e evitar 16.100 lesões durante o período de 2005-2010.</p> <p>O objectivo nacional de segurança está direccionado para reduzir os acidentes em 5 a 7 por cento por ano, para 4,5 mortes por cada 10.000 veículos e para 12,6-12,8</p>

SECÇÃO 4 CONCLUSÕES DO PROJECTO UNDA

4.1 Situação actual da definição de objectivos

A importância dos objectivos de segurança rodoviária é amplamente aceite em todas as regiões das Nações Unidas. O objectivo do projecto UNDA de encorajar a definição de objectivos foi aprovado em todas as reuniões regionais. Os objectivos regionais têm sido adoptados pelos Ministros na CEE (para os países da UE e CEMT), nas regiões da CEA e da CESAP e foram recomendados recentemente para a CESAO.

O Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária perguntou aos países se estes possuíam uma estratégia e objectivos nacionais mensuráveis e a Tabela 9 apresenta os números de países em cada região que responderam que possuíam um objectivo. A maior prevalência de objectivos ocorreu na região da CEE onde 36 de 56 Estados-membros foram registados como tendo objectivos. Contudo, é encorajador que vários países noutras regiões tenham definido objectivos nacionais apesar dos objectivos regionais apenas terem sido definidos recentemente ou ainda não existirem.

O Relatório Mundial não dá detalhes sobre os objectivos nacionais que têm sido definidos, pelo que não é conhecido se estes possuem uma base empírica ou desejável, ou quando estes são prováveis de serem concretizados através das estratégias nacionais de concretização dos mesmos.

Apesar desta situação, o aumento de objectivos num grupo diverso de países, incluindo alguns países com rendimento baixo e médio, é uma indicação bem-vinda de que a segurança rodoviária está a começar a receber prioridade política.

Tabela 16 Objectivos regionais e nacionais para a redução do número de mortes causadas por acidentes rodoviários por região

Região	Objectivo nacional	Estado	Período do objectivo	Países com objectivos*
ECE	-50%**	Adoptados	2000-2012 2001-2010	36/56
CESAP	-600,000	Adoptados	2007-2015	16/40
CEPAL	Não			10/33
CEA	-50%	Adoptados	2007-2015	13/54
CESAO	-30%	Recomendados	Até 2015	1/13

Fonte: Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária. Quando os países são membros de mais do que uma região, estes apenas são contabilizados uma vez na sua região geográfica, por exemplo, o Reino Unido apenas é contabilizado na CEE e não na CEPAL e na CESAP.

** Objectivo para 2010 para a UE e 2012 para a CEMT. Não existem objectivos para toda a região da CEE.

4.2 Implementação do projecto

A principal ênfase do projecto foi ministrar seminários regionais para encorajar os países a definirem objectivos de segurança rodoviária. Os seminários tiveram lugar em todas as regiões das NU. Na CEE e na CEPAL, os seminários possuíram uma base sub-regional e centraram-se em grupos de países homogéneos geograficamente. Na CEE, os eventos concentraram-se em áreas com o risco de segurança rodoviária mais elevado na região sudeste e oriental. Na CEPAL, foram organizados três seminários para os países do cone do sul, América Central e as Caraíbas. Nas outras regiões, todos os Estados-membros foram convidados para o seminário.

Todos os seminários possuíram temas comuns de promoção das definições de objectivos nacionais e regionais e a partilha de melhores práticas. Os outros temas comuns foram a qualidade dos dados, preparação para a Conferência Ministerial Global em Moscovo e a adesão e a implementação dos instrumentos jurídicos das NU nas Convenções de Viena sobre Tráfego Rodoviário e sobre a Sinalização Rodoviária. Existiram também algumas diferenças nos objectivos, bem como existiram similaridades.

Na CEE, a ênfase foi sobre as melhores práticas, incluindo as recomendações do relatório "Em Direcção ao Objectivo Zero" e a experiência dos países com sucesso. OS seminários e a conferência também deram aos países participantes a oportunidade de partilhar problemas e soluções com os seus vizinhos. As recomendações incluíram a importância de possuir bons dados, a necessidade de haver vontade e compromisso político e o desenvolvimento de objectivos e de indicadores. Foi também recomendado que os seminários devem ser acompanhados com missões consultivas para ajudar na avaliação dos problemas de segurança rodoviária e no desenvolvimento de objectivos. Esta é uma recomendação importante que dá ênfase à acção que é necessária para garantir que o projecto UNDA terá um impacto real.

O seminário da CEA possuiu como foco central a implementação do objectivo da Declaração de Acra para 2015. Um resultado principal foi o agendamento de indicadores para o acompanhamento do progresso dos países em direcção ao cumprimento deste objectivo. Foram apresentados e debatidos os estudos de caso como exemplos de problemas e programas de segurança rodoviária. Foi recomendado que um grupo de trabalho deve ser formado para estabelecer a entrada de África na Conferência Ministerial e que devem ser feitos esforços no sentido de melhorar os dados e harmonizar as definições, para facilitar um acompanhamento eficaz.

Os seminários da CEPAL produziram Declarações para medidas futuras que se centraram na cooperação sub-regional e na partilha de melhores práticas, bem como na necessidade de definição de objectivos. O seminário da CESAO efectuou uma recomendação importante para um objectivo regional, bem como a promoção da definição de objectivos nacionais. As recomendações também abrangeram requisitos sobre dados e a necessidade de elaborar relatórios por países sobre a segurança rodoviária como uma entrada para o relatório regional da Conferência Ministerial em Moscovo.

Diversas reuniões tiveram lugar na região da CESAP como apoio à implementação do objectivo regional, tal como tinha sido acordado em 2006. O resultado final da mais recente reunião foi o agendamento detalhado de "Metas, objectivos e indicadores" para atingir um conjunto de metas políticas que estão direccionadas para a concretização do objectivo geral.

4.3 Debate

O projecto UNDA foi ao mesmo tempo oportuno e eficaz na definição da necessidade de possuir seguramente objectivos de segurança rodoviária na ordem de trabalhos política sobre segurança rodoviária global. A sua implementação foi assumida com seriedade em

todas as regiões das Nações Unidas e os seminários foram o resultado de um reconhecimento aumentado do valor dos objectivos, bem como resultou na troca de informação e no debate de problemas comuns e soluções de melhores práticas. O relatório "Em Direcção ao Objectivo Zero" foi utilizado em vários seminários como um enquadramento para promover a definição e a visão da definição de objectivos e os benefícios da Abordagem ao Sistema Seguro. O projecto também foi oportuno no contexto da preparação para a Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária, em Moscovo, em Novembro de 2009.

A definição de objectivos está, agora, a tornar-se uma corrente dominante na política de segurança rodoviária e conhecida como um passo necessário em direcção à redução de vítimas e um meio de dar prioridade à segurança rodoviária. Estas são boas notícias e o projecto UNDA ajudou a promover e a reforçar o princípio da definição de objectivos como uma ferramenta de segurança rodoviária.

Contudo, este não é o fim da história. Definir um objectivo, particularmente se este possuir uma base desejável ao invés de possuir uma base empírica, não é suficiente por si só e o projecto UNDA apenas pode ser o primeiro passo. Por muito louvável que seja, deve existir aprovação política dos objectivos regionais e nacionais e o valor desta situação não deve ser menosprezado, os benefícios reais em termos de redução de vítimas apenas serão realizados através de medidas concretas. É muito animador que em duas regiões, a CEA e a CESAP, foram elaboradas calendarizações para o acompanhamento do progresso da concretização dos objectivos. Estes serão uma ajuda valiosa para os países e devem ser utilizados para apoiar o desenvolvimento de programas para a implementação de medidas.

Os objectivos devem ser ligados com firmeza a uma estratégia de concretização que contenha o programa para a implementação de políticas através da melhoria da legislação, do controlo e das infra-estruturas e dar uma ênfase às medidas de segurança rodoviária para que estas abordem os principais factores de risco. O Relatório "Em Direcção ao Objectivo Zero" demonstrou como os objectivos são uma parte integral da nova abordagem para a segurança rodoviária, incorporando uma visão ambiciosa dentro da abordagem ao Sistema Seguro. Tal abordagem é construída com base em medidas eficazes comprovadas, mas vai para além dos programas tradicionais de segurança rodoviária ao concentrar-se no reconhecimento da falha humana e na necessidade de acomodar através da prevenção de lesões e sistemas de redução. Esta abordagem é relevante para países em todas as fases de desenvolvimento, em vez ser algo que apenas pode ser considerado pelos países numa fase avançada de desempenho da segurança rodoviária.

As recomendações do relatório "Em Direcção ao Objectivo Zero" são, de facto, de grande relevância para os países que se encontram em fases iniciais de desenvolvimento de uma política de segurança rodoviária. Utilizar os métodos que são recomendados deve activar mecanismos eficazes a serem estabelecidos numa fase inicial e deve garantir que os recursos limitados podem ser utilizados da forma mais eficaz. A importância de possuir bons sistemas de gestão de segurança rodoviária para garantir um planeamento e uma concretização eficazes é uma das principais recomendações do relatório.

Os objectivos de segurança rodoviária são um componente vital do programa de segurança rodoviária de um país, mas estes são ferramentas e não um fim por si só. Os países que definem objectivos tendem a possuir um bom desempenho de segurança rodoviária não só porque os objectivos existem, mas porque a sua existência conduz a medidas eficazes para reduzir as vítimas. A calendarização de indicadores para o acompanhamento do progresso em direcção à concretização dos objectivos de segurança rodoviária que foram elaborados pelos países da CEA e da CESAP é um passo positivo nesta direcção.

SECÇÃO 5 RECOMENDAÇÕES

5.1 Medidas de acompanhamento do projecto UNDA

A necessidade de medidas posteriores para ajudar os países de rendimento baixo e médio na definição de objectivos foi reconhecida nas recomendações derivadas dos seminários e da conferência da UNECE. Foi proposto que "devem ser levadas a cabo diversas missões consultivas depois do seminário, a pedido dos países, para que possam avaliar os seus problemas de segurança rodoviária e ajudá-los a desenvolver objectivos através de definições bilaterais". É essencial que tais missões se devam concentrar na capacitação, bem como na transferência de conhecimentos. Alargar tais medidas bilaterais a todas as regiões das NU seria um exercício grande e com elevados custos.

Uma abordagem alternativa seria elaborar diversos eventos de formação regionais que pudessem aproximar grupos de países com problemas similares para efectuarem um workshop intensivo. Esta situação teria a vantagem de limitar a procura de recursos e também de conceder aos países o benefício do debate de problemas e de soluções com países similares. O circuito de seminários com estudos para a Suécia para países seleccionados de rendimento baixo e médio na região da CEE é um exemplo de como esta situação pode ser alcançada.

Estes workshops poderiam ser facilitados em grande parte através do fornecimento de orientação com base no relatório "Em Direcção ao Objectivo Zero" e em diversos manuais existentes. Estes são documentos muito extensos e não foram completamente traduzidos, pelo que um guia mais conciso e prático que possa estar disponível em vários idiomas seria uma ajuda preciosa para os países de rendimento baixo e médio. Também deve ser levado em consideração o desenvolvimento posterior de informações com base na Internet, tal como um conjunto de ferramentas que foi desenvolvido pelo iRAP e pela gTKP.

Recomenda-se que:

- **Deve ser tido em consideração diversos workshops regionais com formação prática e capacitação, uma vez que possuem como objectivo ajudar os países a definirem objectivos e a desenvolverem estratégias para a sua concretização.**
- **Um manual de orientação prático e materiais com base na Internet devem ser preparados, tal como um livro de referência para os workshops, com base no relatório "Em Direcção ao Objectivo Zero" e nos manuais existentes.**

O projecto UNDA criou e centrou a actividade regional na definição de objectivos. É importante que esta dinâmica continue. Enquanto existem objectos regionais desejáveis, é improvável que estes sejam concretizados a menos que sejam apoiados por objectivos e estratégias nacionais. Idealmente, estes devem ter uma base empírica, levando em consideração a situação da segurança rodoviária existente e o enquadramento político necessário para a concretização de medidas para a redução de vítimas de acidentes rodoviários. O acompanhamento do processo é vital e esta situação necessitará de bons sistemas de dados com definições harmonizadas e a utilização de indicadores, tais como os desenvolvidos para os países da CEA e da CESAP.

Recomenda-se que:

- **Um sistema de acompanhamento deve ser estabelecido em cada região**

das Nações Unidas para registar o progresso em direcção ao cumprimento dos objectivos regionais e nacionais.

- **Um conjunto consistente de indicadores deve ser elaborado com base nos conjuntos desenvolvidos pela CEA e pela CESAP.**
- **Os países devem esforçar-se por melhorar a recolha de dados de segurança rodoviária e devem harmonizar as definições sobre as normas internacionais aceites, tais como morte num acidente rodoviário ocorrida dentro de 30 dias.**

Todos os eventos regionais debateram as preparações para a Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária e os países foram encorajados a enviar delegações e a aproveitar a oportunidade para elevar o perfil da segurança rodoviária. A Conferência teve lugar em Moscovo, em Novembro de 2009 e contou com a presença dos ministros responsáveis pela segurança rodoviária de 150 países, bem como de líderes de organizações internacionais, regionais, governamentais e não-governamentais. Um resumo do relatório foi colocado à disposição dos delegados na conferência.

Recomenda-se que:

- **As Comissões Regionais devem encorajar a actividade para recriarem com base na dinâmica estabelecida pela Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária.**

O Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária inclui informações sobre se os países definiram objectivos mas não dá detalhes sobre os mesmos. Seria útil possuir tais informações para esses países que definiram objectivos, incluindo o tipo de objectivo, período de tempo, consistência com o objectivo regional se relevante e que sistemas estão em vigor para concretizar o objectivo.

Recomenda-se que:

- **As Comissões Regionais devem recolher mais informações sobre os objectivos que foram definidos pelos países.**
-

Os instrumentos jurídicos das Nações Unidas relacionados com segurança rodoviária foram debatidos em vários seminários. Os países foram encorajados a tornarem-se Partes Contratantes das Convenções sobre Tráfego Rodoviário e sobre a Sinalização Rodoviária, de 1968 e para implementarem as suas provisões.

Recomenda-se que:

- **Os Estados-membros devem ser encorajados a tornarem-se Partes Contratantes dos instrumentos jurídicos das Nações Unidas relacionados com segurança rodoviária e a implementá-los de forma adequada.**

5.2 Principais passos para a implementação de uma abordagem direccionada para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários

5.2.1 Tipo de objectivo

Diversas regiões acordaram objectivos regionais para reduzir as mortes causadas por acidentes rodoviários. Estes são objectivos desejáveis que foram adoptados pelos países sem uma fundação numa base empírica. Apesar da falta de análise ser uma desvantagem, e existir o risco de que tal objectivo possa ser demasiado desafiador, a dinâmica que foi atingida pelos objectivos regionais elevou o perfil da segurança rodoviária e esta situação deve actuar como um estímulo para aumentar a actividade. O que falta no presente momento é a ligação a intervenções específicas para a concretização dos objectivos.

No pior dos cenários, se os objectivos regionais falharem na obtenção de apoio por parte do nível de actividade necessário, a credibilidade da definição dos objectivos e de programas de segurança rodoviária, de uma forma geral, pode ser indeterminada. No que diz respeito aos países que se encontram comprometidos com um objectivo regional, é essencial para eles desenvolverem uma estratégia para atingirem o objectivo. A questão que tem de ser respondida é que o necessita de ser feito para garantir que o objectivo será atingido dentro do período de tempo especificado?

No que diz respeito aos países que ainda não se comprometeram com um objectivo regional, é mais apropriado que seja desenvolvido um objectivo com base empírica, que seja baseado em análise de problemas e de prioridades e nas medidas que estão disponíveis para reduzir as vítimas.

Contudo, quer se trate de um objectivo desejável ou um com base empírica, este não será atingido a menos que os países adoptem uma estratégia centrada nos resultados, de preferência, dentro do âmbito da abordagem ao Sistema Seguro. Esta situação necessitará que os países melhorem a sua capacidade de gestão da segurança rodoviária, de forma a ligar a concretização das intervenções com os resultados requeridos para cumprir com o objectivo.

As recomendações do relatório da OCDE, "Em Direcção ao Objectivo Zero", proporcionam um enquadramento útil para as medidas que são necessárias.

5.2.2 Recomendações sobre as medidas

As recomendações contidas na secção 1.2.1 do relatório "Em Direcção ao Objectivo Zero" proporcionam um enquadramento para a definição e a concretização de objectivos ambiciosos de segurança rodoviária. Para os Governos que procuram implementar uma abordagem com base em objectivos, estas recomendações podem ser agrupadas em três subconjuntos:

- **Criar o clima político para implementar as medidas**
 - Adaptar uma visão extremamente ambiciosa para a segurança rodoviária
 - Promover o compromisso aos mais altos níveis do governo
- **Compreender e direccionar o problema**
 - Conduzir a recolha e a análise de dados suficientes para entender os riscos de acidente e o desempenho actual
 - Acelerar a transferência do conhecimento
 - Definir objectivos intermédios para avançar de forma sistemática no sentido da visão
- **Proporcionar medidas para atingir o objectivo**
 - Desenvolver uma abordagem ao Sistema Seguro, essencial para atingir objectivos ambiciosos
 - Fortalecer o sistema de gestão da segurança rodoviária

- Investir na segurança rodoviária
- Explorar intervenções comprovadas para obter vantagens iniciais

5.2.3 Criar o clima político para implementar as medidas

Adoptar uma visão extremamente ambiciosa para a segurança rodoviária

Adoptar uma visão que procure a longo prazo eliminar as mortes e as lesões graves causadas por acidentes rodoviários alterará a opinião da comunidade no que diz respeito à inevitabilidade e à aceitabilidade das consequências humanas em acidentes rodoviários. Esta visão está concebida para alterar a forma de pensar tradicional que as mortes e as lesões causadas por acidentes rodoviários são uma consequência inevitável da mobilidade e são aceitáveis de uma forma que as lesões em outros modos, tal como nos transportes aéreos e ferroviários não o são. Adaptar uma visão ambiciosa a longo prazo requer um forte compromisso para com a inovação. Esta situação desafia os profissionais da segurança rodoviária, intervenientes e governo a desenvolverem a capacidade institucional para atingir os resultados desejados através de novas parcerias e novas abordagens eficazes.

Uma visão ambiciosa indica que a situação da segurança rodoviária requer atenção séria e deve receber prioridade nas medidas governamentais.

Promover o compromisso aos mais altos níveis do governo

É essencial um elevado nível de compromisso para com a redução de acidentes. O governo necessita de assumir a liderança no aumento da sensibilização da sociedade relativamente aos elevados custos humanos e económicos dos acidentes rodoviários. O compromisso do governo também necessita de decisores políticos sobre segurança rodoviária e aconselha a disponibilizar conselhos fiáveis para apoiar o que foi visto inicialmente como políticas impopulares. Os políticos necessitam de ser integrados no processo de desenvolvimento de uma visão para a segurança rodoviária e informados da necessidade de alterações legislativas e de medidas reguladoras. A opinião pública pode ser um estímulo para a vontade política se informados através compreensão do risco de acidente e das medidas que estão disponíveis para reduzir o risco. As campanhas de informação pública e o aconselhamento sobre o desenvolvimento de estratégias podem mobilizar o público e o apoio político para a segurança rodoviária.

O apoio para a segurança rodoviária de um "campeão" de elevado nível tem sido muito eficaz em alguns países no aumento do perfil político da segurança rodoviária e no fornecimento de impulso para a alteração política.

- **Um elevado nível de compromisso por parte do governo em relação às medidas de segurança rodoviária baseadas em conselhos fiáveis podem criar um apoio político e público se apoiado pelo aumento de sensibilização e processos de consultadoria.**
- **O progresso real requer que a segurança rodoviária seja colocada na ordem de trabalhos política e que lhe seja dada prioridade na política do governo. Este é um processo bidireccional: os governos podem liderar a opinião pública mas também necessitam de apoio por parte da comunidade, de forma a fortalecer as resoluções e a manter-se firme face à oposição.**

5.2.4 Compreender e direccionar o problema

Conduzir a recolha e a análise de dados suficientes para entender os riscos de acidente e o desempenho actual

Uma recolha e análises de dados abrangentes são essenciais para conceber estratégias de segurança eficazes e para a definição de objectivos exequíveis. As medidas de intervenção e as prioridades necessitam de ser baseadas em provas, de forma a abordar os riscos principais da forma mais eficaz. Possuir bons dados também é essencial para acompanhar a eficácia do programa. Adicionalmente, para acompanhar o progresso efectuado em direcção ao principal objectivo de redução de vítimas, o acompanhamento deve também incluir indicadores de realização intermédios.

Os dados dos acidentes devem ser complementados pelos dados demográficos e os dados do volume de tráfego por modo de trânsito. Os dados do trânsito são de especial valor quando existe um rápido aumento da motorização num país, de forma a acompanhar as taxas de mortalidade, bem como os números absolutos. A fiabilidade dos dados é uma questão chave e os relatórios de colisão da polícia devem ser complementados pela utilização dos dados hospitalares. A definição internacional recomendada de morte dentro de 30 dias de um acidente deve ser adoptada para assegurar uma consistência internacional de dados.

A disponibilidade de bons dados permite a análise das evoluções e a compreensão dos resultados das intervenções, de forma a definir objectivos que são baseados em análises empíricas de evoluções esperadas e da eficácia das intervenções.

Os dados fiáveis completam políticas baseadas em provas e são essenciais para a definição de objectivos realísticos, o desenvolvimento de uma estratégia e o acompanhamento de resultados.

Acelerar a transferência do conhecimento

A pesquisa e o desenvolvimento continuarão a ser necessários para aumentar a compreensão de como e porque motivo os acidentes acontecem. A adopção de uma visão a longo prazo e uma abordagem ao Sistema Seguro requer inovação. Os países de rendimento baixo e médio beneficiarão dos avanços efectuados pelos países de rendimento elevado, onde existe a capacidade para a pesquisa e para a inovação.

A cooperação internacional é necessária para garantir que ocorre a transferência de conhecimentos e as medidas inovadoras podem ser adaptadas às necessidades dos países de rendimento baixo e médio. Dentro dos países, os governos nacionais devem aumentar a sensibilização relativamente às medidas que possuem eficácia comprovada e disseminar tais informações para os intervenientes, a todos os níveis, que são responsáveis pela implementação dos programas de segurança.

É necessária uma cooperação internacional forte e sustentável para apoiar a

transferência de conhecimentos.

Definir objectivos intermédios para avançar de forma sistemática no sentido da visão

Enquanto a meta final de um nível de ambição que procure eliminar as mortes e as lesões graves é uma aspiração a longo prazo, esta necessita de ser complementada com objectivos intermédios para períodos de planeamento específicos, normalmente durante uma década. Os objectivos devem ser ambiciosos, concretizáveis e possuir uma base empírica. Os objectivos dos resultados finais para reduções no número de mortes e de lesões graves devem estar relacionados com as realizações (por ex., nível de controlo) e os indicadores de resultados intermédios (por ex., taxas de utilização do cinto de segurança) e estarem ligados a uma estratégia para a implementação de um programa de intervenções.

Os objectivos derivados empiricamente são baseados na análise de evoluções anteriores e na eficácia das intervenções e sobre os níveis esperados de concretização das estratégias de segurança rodoviária adoptadas. Tais objectivos ajudam a manter o apoio político e comunitário.

Os objectivos são o ponto de passagem para a concretização de uma visão a longo prazo. Devem ser ambiciosos, exequíveis e possuir uma base empírica com uma estratégia clara de concretização.

Resumo da lista de verificação das medidas em direcção à construção de uma abordagem ao Sistema Seguro

- Adoptar a eliminação de mortes e de lesões graves da utilização do sistema de transportes rodoviários como o nível de ambição a longo prazo para concretização da segurança rodoviária.
- Conduzir uma revisão aos sistemas de gestão e às estruturas de segurança rodoviária que estão actualmente em vigor.
- Abordar questões de gestão institucional.
- Fomentar níveis em crescimento contínuo de conhecimento de boas práticas e práticas emergentes dentro dos órgãos principais.
- Providenciar diferentes órgãos que assumam a liderança na abordagem de diferentes desafios.
- Garantir que a mudança para uma abordagem ao Sistema Seguro é totalmente compreendida, abrangida e aconselhada activamente pelos profissionais do governo central e local.
- Reconhecer que a definição de um objectivo ambicioso durante um período intermédio (por exemplo, durante 10 anos) no caminho em direcção a um objectivo zero a longo prazo requer uma forte capacidade de gestão a ser aplicada ao pensamento e à abordagem ao Sistema Seguro adoptado, para conduzir ao desenvolvimento de intervenções inovadoras e abrangentes.
- Planear de forma a prever um potencial reajuste de grande parte do sistema de transportes rodoviários ao longo do tempo para atingir um risco mais baixo em todo o sistema, utilizando melhorias emergentes e inovadoras nas intervenções disponíveis, a serem aplicadas em conjunto tal como apropriado.
- As normas legislativas, o controlo destas normas e a interface do controlo com o

sistema judicial necessitam de ser regularmente revistos para que se possa atingir elevados níveis de cumprimento por parte dos utilizadores da estrada.

- Avaliar as oportunidades de melhorar a qualidade da segurança rodoviária no que diz respeito à entrada e saída do sistema para os condutores e para os veículos.
- Definir estratégias e objectivos intermédios de segurança rodoviária utilizando um processo abrangente.
- Dar uma atenção considerável à implementação, acompanhamento e revisão das estratégias e dos objectivos de segurança rodoviária.
- Construir com base na sensibilização do público para um pensamento do sistema seguro para alinhar a eliminação dos traumatismos a longo prazo com a segurança laboral, ambiental, responsabilidade social e outros valores dentro da sociedade.
- Fomentar normas sociais, que afirmam que a perda de vidas nas estradas é inaceitável. Promover a aprovação e a compreensão pública da abordagem ao Sistema Seguro e a natureza e a interdependência dos riscos de acidente separados.

Fonte: Relatório "*Em Direcção ao Objectivo Zero*"

5.2.5 Proporcionar medidas para atingir o objectivo

Desenvolver uma abordagem ao Sistema Seguro, essencial para atingir objectivos ambiciosos

A abordagem ao Sistema Seguro foi descrito na Secção 1.2.4 e a Caixa acima resume as medidas principais para a implementação. As principais características de uma abordagem ao Sistema Seguro são:

- Considerar a segurança com um imperativo ético.
- Possuir meios para atingir uma visão ambiciosa de eliminação das mortes e das lesões graves.
- Assumir uma visão diferente do risco na rede, trabalhar em direcção a um sistema que seja seguro.
- Acomodar o erro humano: ao invés de "culpar a vítima" por ter causado acidentes, o risco de erro humano deve ser antecipado e "suportado" por um sistema "tolerante" que foi concebido para garantir que as consequências do erro humano não sejam fatais, dentro da medida do possível.
- O desafio da concepção é gerir a perda do controlo da energia cinética dentro dos limites de sobrevivência suportados pelo corpo humano.

Uma prevenção de lesões eficaz no âmbito de uma abordagem ao Sistema Seguro requer medidas ao longo de três áreas que compõem um sistema dinâmico: o utilizador da estrada, o veículo motorizado e a infra-estrutura rodoviária. As decisões sobre a segurança devem ser alinhadas com valores abrangentes por parte da comunidade: valores económicos, saúde humana e ambiental e metas do consumidor. Apesar de o erro ter de ser acomodado dentro da concepção do sistema, os indivíduos são responsáveis por cumprir as regras e são necessários esforços continuados para melhorar o cumprimento por parte do utilizador. Os responsáveis pela concepção do sistema são responsáveis pela construção em segurança e a reestruturação do sistema para que este acomode as falhas humanas através da concepção de políticas de licenciamento, políticas de operação de frotas, estradas e bermas, veículos, limites de

velocidade, novas regras rodoviárias e requisitos de planeamento da utilização dos terrenos.

Implementar uma abordagem ao Sistema Seguro requer uma nova abordagem à concepção do sistema para que acomode o erro humano e compense as falhas humanas.

Fortalecer o sistema de gestão da segurança rodoviária

Um sistema de gestão da segurança rodoviária que se comprometa na concretização de resultados é essencial para determinar a capacidade de um país de implementar o programa de medidas de segurança rodoviária que é necessário para atingir o objectivo. O Banco Mundial desenvolveu uma Lista de Verificação de Revisão das Capacidades (consulte o Anexo 10 e Bliss e Breen, 2009) que é recomendada aquando da realização da revisão dos sistemas e das estruturas de gestão de segurança rodoviária que se encontram em vigor num país. Tal revisão avaliará a adequação dos sistemas actuais e identificará que pontos necessitam de fortalecimento, ao longo dos três níveis do sistema de gestão da segurança rodoviária:

- Funções de gestão institucional: direccionadas à concretização dos resultados.
- Intervenções: produzidas pelas funções de gestão institucionais para originarem resultados.
- Resultados: resultados finais, resultados intermédios e de realização.

As principais funções de gestão institucional são:

- Ênfase sobre os resultados – uma ênfase estratégica que liga a concretização das intervenções com os resultados subsequentes intermédios e finais. Esta situação requer que o governo nomeie um órgão principal para trabalhar em conjunto com outros órgãos para:
 - Desenvolver a capacidade de gestão para compreender as questões de segurança rodoviária de um país.
 - Proporcionar uma estratégia abrangente com objectivos do resultado final e objectivos intermédios.
 - Proporcionar intervenções e concretizar objectivos.
 - Rever o desempenho.
- Coordenação com os órgãos principais para desenvolver e concretizar uma política e uma estratégia de segurança rodoviária.
- Legislação eficaz para permitir que os resultados desejados sejam concretizados.
- Financiamento adequado e uma alocação de recursos bem direccionada para as intervenções e para as funções de gestão institucional relacionadas.
- Promoção de uma segurança rodoviária dentro do âmbito do governo e da comunidade mais abrangente.
- Acompanhamento e avaliação fortes e sistemáticos para medir o progresso.
- Pesquisa e desenvolvimento proactivo e programas de transferência de conhecimentos, que influenciam activamente as melhorias nas intervenções, as funções de gestão institucional e o acompanhamento do desempenho.

Os países devem rever a sua capacidade de gestão da segurança rodoviária e abordar as questões de gestão, de forma a construir uma abordagem ao

Sistema Seguro que atingirá os objectivos intermédios e mover-se-á em direcção à concretização da visão a longo prazo.

11

Investir na segurança rodoviária

Serão necessários os recursos adequados para o investimento em sistemas de transporte seguros, de forma a atingir objectivos ambiciosos. Esta situação provavelmente necessita de um aumento dos orçamentos dedicados à segurança rodoviária e uma nova alocação de recursos nas medidas mais eficazes em termos de custos. É mais provável que o apoio para esta situação seja obtido se for baseado em análises económicas e financeiras dos custos e da eficácia das intervenções propostas. De forma a competir por recursos limitados com outros programas do governo, os fundamentos da segurança rodoviária necessitam de ser baseados em argumentos económicos fiáveis e num fundamento empresarial forte para obter investimento. Reduzir os acidentes rodoviários pode produzir poupanças económicas significativas para a sociedade, uma vez que os custos representam 1% a 3% do produto interno bruto (PIB) de um país e são um peso para os serviços de saúde e outros serviços públicos. Existe uma boa evidência a partir da análise custo-benefício em vários países sobre os retornos do investimento positivo das medidas de segurança rodoviária.

Os orçamentos de gastos públicos para a segurança rodoviária devem ser complementados através da procura por contribuições por parte do sector privado, por exemplo, por parte das companhias de seguros.

A concretização de objectivos ambiciosos necessitará da elaboração de fundamentos económicos para obter mais recursos e reter as fontes financeiras não-governamentais.

Explorar intervenções comprovadas para obter vantagens iniciais

Especialmente em países com baixos níveis existentes de segurança rodoviária, as melhorias a curto prazo podem ser concretizadas através da implementação de diversas medidas comprovadas. As áreas chave de risco e as medidas para as abordar foram identificadas no relatório "Em Direcção ao Objectivo Zero" como:

Gestão do excesso de velocidade: definir e controlar os limites de velocidade que são apropriados para o tipo de estrada e a sua função pode proporcionar benefícios de segurança imediatos, em termos de redução do número de acidentes e de redução da gravidade das lesões. Uma melhoria das infra-estruturas que esteja concebida para gerir a escolha da velocidade e afecte o comportamento é também um elemento valioso.

Reduzir a condução sob o efeito do álcool: em muitos países, a diminuição da capacidade do condutor provocada pela utilização de álcool e drogas é um grande factor de ocorrência de acidentes. A maioria dos países possui legislação que especifica os limites de álcool, mas a menos que esta seja apoiada por um elevado nível de controlo policial visível, tais como testes de alcoolemia aleatórios, com sanções adequadas, e programas publicitários, esta provavelmente será ineficaz.

Utilização do cinto de segurança: uma legislação que estipule a utilização do cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo é essencial para as medidas de segurança. Uma vez que a condução sob o efeito do álcool é uma realidade; o controlo, as sanções e os programas publicitários são todos eles necessários para apoiar programas destinados a aumentar a utilização do cinto de segurança.

Estradas e bermas mais seguras: a primeira prioridade é a identificação e o tratamento dos locais e as secções da estrada de elevado risco. A avaliação da estrada de acordo com o sistema iRAP é uma ferramenta valiosa para identificar onde é necessário agir e que medidas são as mais apropriadas. A longo prazo, torna-se necessária uma abordagem sistemática à concepção e à renovação das infra-estruturas rodoviárias.

Segurança melhorada dos veículos: as melhorias tecnológicas dos sistemas passivos (protecção de acidentes) e activos (prevenção de acidentes) aumentaram a segurança dos veículos. Existe uma necessidade de garantir que estas melhorias estão disponíveis em países de rendimento baixo e médio.

Risco reduzido em relação aos condutores jovens: os condutores jovens e inexperientes encontram-se excessivamente representados nas estatísticas de acidentes em todos os países. Devem ser introduzidos os seguintes elementos: uma formação bem regulamentada, teste e licenciamento de cartas de condução em conjunto com sistemas de acesso progressivo aos veículos.

Enquanto os governos devem ser os impulsores de políticas para a implementação de medidas de segurança rodoviária, uma abordagem ao Sistema Seguro exige que todas as secções da sociedade devem assumir a responsabilidade pela melhoria da segurança dentro da sua própria área de acção. Os objectivos de segurança rodoviária necessitam de ser incorporados em todos os processos de tomada de decisões para além dos limites restritos dos transportes rodoviários. Por exemplo, as decisões respeitantes ao planeamento da utilização dos terrenos, tais como a localização de uma escola, devem ter em consideração a segurança dos utilizadores ao garantir que o acesso seguro está a ser incluído no sistema de planeamento. A ISO 39001, que está actualmente em desenvolvimento, proporcionará as normas internacionais para a implementação de sistemas seguros.

Os utilizadores da estrada têm a responsabilidade de obedecer às regras e tomarem medidas para reduzir o risco, sendo que tais medidas são a utilização do cinto de segurança e do capacete e respeitar os limites de velocidade. O sector privado possui uma responsabilidade corporativa de examinar as suas actividades e de construir a segurança rodoviária como um objectivo principal. Muitas vezes, a segurança é vista como algo apenas relevante para o local de trabalho e as operações e as decisões de transporte mais vastas não são vistas como um ponto crítico de segurança.

- **As actividades comprovadas se implementadas de forma eficiente e correspondidas com as circunstâncias individuais de cada país podem concretizar rapidamente melhorias na segurança rodoviária.**
- **A actividade do governo necessita de ser complementada por uma abordagem à segurança baseada na comunidade e no sector privado.**

Desenvolver medidas concertadas pelas cinco Comissões Regionais das NU: como um acompanhamento da Primeira Conferência Global sobre Segurança Rodoviária, que teve lugar em Moscovo, a Declaração de Moscovo, a qual convida a Assembleia Geral das NU a declarar uma Década de Medidas para a Segurança Rodoviária para 2011-2020, e da aprovação esperada da Declaração pela Assembleia Geral em Março de 2010, as comissões regionais podem explorar contribuições posteriores através de medidas coordenadas na sua respectiva região.

As Comissões Regionais das Nações Unidas podem considerar propor um projecto conjunto a ser implementado nas suas respectivas regiões com o objectivo de proporcionar ajuda técnica a um país de cada região na abordagem dos problemas de segurança rodoviária, para ser utilizado como piloto para

outros países com problemas similares e partilhar as melhores práticas existentes.

5.3 Conclusões

O projecto UNDA centrou-se na definição de objectivos como um mecanismo muito eficaz para a melhoria da situação da segurança rodoviária em todos os países. A ênfase tem sido sobre a transferência de conhecimento de países com rendimento elevado, onde já foram efectuados progressos, para países com rendimento baixo e médio, onde os efeitos da motorização aumentada sobre o desempenho da segurança ainda não foram mitigados através de medidas eficazes para reduzir o risco.

Os objectivos ambiciosos de segurança rodoviária são o centro de um sistema de gestão de segurança rodoviária eficaz. Estes são parte integral para a concretização de uma visão a longo prazo dentro de uma abordagem ao Sistema Seguro. Os objectivos necessitam de ser baseados em análises dos resultados resultantes das intervenções no âmbito de um programa estratégico para a concretização de medidas de segurança.

Um sistema de gestão de segurança rodoviária eficaz é essencial para a concretização de resultados. A revisão da capacidade através da utilização da lista de verificação do Banco Mundial (Bliss e Breen, 2009) destacará os pontos onde os sistemas são deficientes e necessitam de ser melhorados para fortalecerem a concretização.

Bons sistemas de dados são essenciais para a identificação e a compreensão das áreas prioritárias para a tomada de medidas e para o acompanhamento do progresso.

A definição de objectivos deve ser abordada como um componente do processo de construção de uma abordagem ao Sistema Seguro. Os objectivos só por si não salvam vidas. Eles são eficazes através da sua actividade de aumentar potencial dentro de um programa de intervenções destinado à concretização dos referidos objectivos.

A Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária elevou o perfil da segurança rodoviária e convida ao estabelecimento de uma Década de Medidas para abordar o problema crescente das mortes e das lesões causadas por acidentes rodoviários. A dinâmica criada por esta conferência deve ser recriada em todos os países e a definição de objectivos dentro do contexto da abordagem ao Sistema Seguro para a implementação de medidas de segurança é um passo essencial.

Referências

OMS (2004), *Relatório Mundial sobre prevenção de traumatismos causados por acidentes de trânsito (World Report on road traffic injury prevention)*, Organização Mundial de Saúde, Genebra.

OMS (2009), *Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária (Global Status Report on Road Safety)*

OCDE (1994), *Programas Direccionados para a Segurança Rodoviária (Targeted Road Safety Programmes)*, Série sobre Pesquisa em Transportes Rodoviários, OCDE, Paris.

Elvik, R. (1993), *Objectivos quantificados de segurança rodoviária: uma ferramenta útil para a elaboração de políticas (Quantified road safety targets: a useful tool for policy making)*, *Prevenção e Análise de Acidentes*, 25, 569-583.

OCDE (2020), *Segurança nas Estradas: Qual é a Visão? (Safety on the Roads: What's the Vision?)*, Série sobre Pesquisa em Transportes Rodoviários, OCDE, Paris.

Wong, S. C., N. N. Sze, H. F. Yip, Becky P. Y. Loo, W. T. Hung e Hong K. Lo, *Associação entre a definição de objectivos quantificados de segurança rodoviária e a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários (Association between setting quantified road safety targets and road fatality reduction)*, *Prevenção e Análise de Acidentes*, 2006, 38,997-1005.

OCDE (2008), *Em Direcção ao Objectivo Zero: Objectivos ambiciosos de segurança rodoviária e a abordagem ao Sistema Seguro (Towards Zero: Ambitious road safety Targets and the Safe system Approach)*, Centro de Investigação de Transportes OCDE/ITF, Paris.

Wegman F., V. Eksler, S. Hayes, D. Lynam, P. Morsink e S. Oppe (2006), *SUNflower+6: um estudo comparativo sobre o desenvolvimento da segurança rodoviária em países europeus (SUNflower+6: a comparative study of the development of road safety in European countries)*, SWOV (Instituto de Investigação de Segurança Rodoviária Nacional Holandês, Leidschendam.

Bliss, T. e J. Breen (2009), *Implementar as Recomendações do Relatório Mundial sobre a Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito, Directrizes operacionais para a realização de revisões à capacidade de gestão da segurança rodoviária do país e as especificações relacionadas das reformas dos órgãos principais, estratégias de investimento e programas e projectos de segurança rodoviária (Implementing the Recommendations of The World Report on Road Traffic Injury Prevention, Operational guidelines for the conduct of country road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies and safety programs and projects)*, Serviço Mundial para a Segurança Viária, Banco Mundial, Washington DC.

United Nations Economic Commission for Europe



Conference on Improving Road Traffic Safety in South-Eastern Europe Setting Regional and National Road Traffic Casualty Reduction Targets

Hosted by Evia Chamber of Commerce and Industry and the Hellenic Chambers Transport Association with the support of the Ministry of Transport and Communications of Greece

25-26 June 2009, Halkida, Greece



"Trabalho de Equipa e Fair-play nos campos de Basquetebol e nas nossas Estradas"

- Declaração efectuada pelos Campeões de Basquetebol Nacional Gregos -

*Enquanto jogadores do campeonato de basquetebol, sabemos que é apenas através do **trabalho de equipa** que podemos ter sucesso.*

*Enquanto profissionais, compreendemos a importância do **fair-play** para manter a integridade.*

*Enquanto equipa, temos a experiência de que através da **definição de objectivos** podemos atingir as nossas metas.*

Enquanto o basquetebol é apenas significativo para alguns, a segurança rodoviária é uma questão que nos afecta a todos. Por este motivo, incitamos ao trabalho de equipa e ao *fair-play* na manutenção de estradas seguras em toda a Grécia e em qualquer outro lado. Pedimos que sejam definidos objectivos estratégicos para concretizar resultados tangíveis.

1,2 milhões de pessoas morrem todos os anos em acidentes rodoviários em todo o mundo. E muitos mais milhões ficam feridos e incapacitados. Mas estes **não** são acidentes. São eventos que podem ser prevenidos através das acções diárias e da sensibilização. O nosso objectivo é comprometer a sociedade nesta luta e encorajar o respeito pelas regras da estrada.

Os regulamentos existem para ajudar os utilizadores da estrada a evitar a perda da vida, da saúde e do património. Os indivíduos muitas vezes não reconhecem a importância de cumprir com as regras rodoviárias, pensando que um erro, uma menor "infracção" das regras ou um lapso no julgamento apenas os afecta a eles. Infelizmente, raramente isto acontece.

O que podemos fazer para ajudar a tornar as estradas mais seguras?

- Utilizar cintos de segurança – todos os dias, todas as horas, nos bancos dianteiros e traseiros do automóvel
- Utilizar sistemas de retenção para crianças aprovados
- Utilizar capacetes aprovados enquanto se conduz veículos de duas rodas
- Respeitar os limites de velocidade – eles existem por uma razão
- Não utilizar o telemóvel enquanto se conduz
- Não conduzir enquanto estiver sob a influência de álcool e/ou drogas
- Partilhar a estrada de forma segura com peões e ciclistas

Mantendo estas ideias em mente, sendo um bom cidadão e colega dos utilizadores da estrada, podemos reduzir a elevada taxa de acidentes que dominam as nossas estradas.

A desonestidade acaba sempre por ferir alguém. Começemos agora a trabalhar como uma equipa e possuir *fair-play* no trânsito. Como atletas, compete-nos a nós aplicá-lo no campo. Mas compete-nos a todos nós praticá-lo na estrada.



United Nations Economic Commission for Europe

Conference on Improving Road Traffic Safety in South-Eastern Europe Setting Regional and National Road Traffic Casualty Reduction Targets

Hosted by Evia Chamber of Commerce and Industry and the Hellenic Chambers Transport Association with the support of the Ministry of Transport and Communications of Greece

25-26 June 2009, Halkida, Greece



As Câmaras Helénicas do Comércio e da Indústria

DECLARAÇÃO

Nós, os representantes das Câmaras Helénicas do Comércio e da Indústria (CCI) como participantes da Conferência da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) sobre como melhorar a segurança rodoviária na Europa do Sudeste,

Conscientes de que as lesões causadas por acidentes rodoviários são um grande problema social, económico, de desenvolvimento e de saúde pública e a causa principal de mortes e de lesões em todo o mundo, responsáveis pela morte de 1,2 milhões de pessoas por ano e pelo ferimento e incapacitação de milhões (mais de 80% de todas estas vítimas ocorrem em países em desenvolvimento), e que, apesar das melhorias recentes, o número de vítimas humanas continua em níveis inaceitáveis no nosso país e na Europa como um todo,

Também conscientes de que as lesões causadas por acidentes rodoviários permanecem na raiz não só do sofrimento humano, mas também possuem custos avassaladores, perfazendo centenas de mil milhões de dólares anualmente (estimados em cerca de 2% do PIB mundial), que podem ultrapassar o valor total do orçamento de ajuda para o desenvolvimento em países de rendimento baixo e médio,

Sublinhando que os riscos dos acidentes rodoviários são conhecidos e podem ser prevenidos e que esses riscos incluem o excesso de velocidade, a condução sob a influência do álcool e/ou drogas, a não utilização dos cintos de segurança e do capacete, as infra-estruturas rodoviárias com uma fraca concepção ou com manutenção insuficiente, e a utilização de veículos que não cumprem com as normas, que possuem manutenção insuficiente ou não possuem dispositivos de segurança,

Reconhecendo que as conclusões da Conferência, o trabalho e o compromisso contínuo da UNECE para com as medidas globais na elaboração de instrumentos jurídicos, regulamentos técnicos relacionados com a segurança global e de alterações às Convenções Internacionais de Viena sobre Tráfego Rodoviário e sobre a Sinalização Rodoviária,

Encorajados pelas resoluções da Assembleia Geral das Nações Unidas relacionadas com a segurança rodoviária e em particular a resolução 62/244, de 31 de Março de 2008, sobre como melhorar a segurança rodoviária global, reafirmando a importância de abordar as questões de segurança rodoviária global, bem como a necessidade de uma maior cooperação internacional, e convidando os Estados a fortalecerem o compromisso através da colaboração multissetorial,

Compreendo as implicações profundas da actual situação da segurança rodoviária em muitos aspectos sociais, económicos e de saúde, bem como a importância das parcerias entre os sectores públicos e privados, de forma a melhorar esta situação,

Pela presente deliberamos:

1. Apoiar o trabalho da UNECE no aumento das suas actividades relacionadas com a segurança rodoviária e aconselhando a um maior compromisso político global para com a segurança rodoviária;
2. Utilizar a nossa rede na Grécia para colaborar com as autoridades competentes e os intervenientes principais para apoiar campanhas promocionais e aumentar a consciencialização com o objectivo de sensibilizar os utilizadores da estrada a melhorarem o seu comportamento, lembrando-lhes as suas responsabilidades enquanto membros da sociedade e incitando-os a não conduzirem com excesso de velocidade, não conduzirem sob o efeito do álcool, a utilizarem os cintos de segurança, os sistemas de retenção para crianças e os capacetes e a respeitar os utilizadores da estrada vulneráveis, tais como os ciclistas e os peões;
3. Encorajar a melhoria das infra-estruturas rodoviárias através da identificação e do apoio aos esforços destinados a eliminar os "pontos negros" dos acidentes, introduzindo métodos de auditoria, gestão de segurança urbana e técnicas de moderação da velocidade e directrizes de boas práticas para passagens de nível;
4. Aconselhar no que diz respeito a medidas específicas que melhorem a segurança rodoviária, nomeadamente, novos métodos e formação contínua para condutores empresariais e privados, verificações policiais melhoradas e campanhas de sensibilização dos utilizadores da estrada e educação contínua sobre segurança rodoviária;
5. Apoiar a implementação adequada e a fiscalização dos regulamentos e as melhores práticas de segurança rodoviária, fazendo isto através da introdução de uma recolha de dados sobre a segurança rodoviária, análise e disseminação para perceber as causas, circunstâncias e consequências dos acidentes rodoviários que possam ajudar na prevenção e na mitigação;
6. Considerar o estabelecimento de um mecanismo de financiamento concebido para apoiar os esforços para o reforço da segurança rodoviária na Grécia e noutras regiões, especialmente acções que dizem respeito aos principais factores de risco;
7. Encorajar as autoridades competentes e os intervenientes principais na Grécia e outros países da Europa do Sudeste a tomarem medidas e a acordarem sobre a definição comum de metas, objectivos e indicadores de segurança rodoviária;
8. Efectuar uma parceria com a UNECE para a apoiar como o Fórum Internacional de Segurança Rodoviária para o trabalho regulador e para a troca de melhores práticas e o desenvolvimento de uma política de segurança rodoviária;
9. Convidar os Governos da Europa do Sudeste a implementar completamente os instrumentos jurídicos relacionados com a segurança rodoviária da UNECE e a participar nas actividades de acompanhamento iniciadas pela UNECE.

E chamar as autoridades e outros intervenientes a intervir a nível nacional e regional para construir e manter um elevado nível de sensibilização, bem como aumentar a cooperação com as campanhas estabelecidas que visam aumentar a visibilidade das actividades de segurança rodoviária no nosso país.

Adoptado em Chalkida, na Grécia, a 25 de Junho de 2009

Declaração de Buenos Aires

Os representantes dos órgãos nacionais de segurança rodoviária da Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai, e as delegações do Brasil e do Equador, assistentes do primeiro Seminário de Segurança Rodoviária destinado a Organizações Técnicas Nacionais, ONGs e sectores de segurança rodoviária do cone sul-americano, levaram a cabo a 27 e 28 de Novembro de 2008, na cidade de Buenos Aires, dentro do âmbito do workshop sobre definição de objectivos para reduzir os acidentes rodoviários nos países do cone sul-americano, organizado pela CEPAL-NU.

CONSIDERANDO:

- O **Relatório Mundial sobre a Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito**, publicado pela Organização Mundial de Saúde e o Banco Mundial, o qual afirma que os acidentes rodoviários resultam no mínimo em 1,2 milhões de mortes e mais de 50 milhões de feridos todos os anos, que as mortes e as lesões provocadas pelos acidentes rodoviários estão previstas aumentar em mais de 65% até 2020, e que se espera que a América Latina e a região das Caraíbas venha a ter a mais elevada taxa de mortalidade causada por acidentes rodoviários no mundo até esse ano.
- A resolução A/RES 62/244 sobre como melhorar a segurança rodoviária global da Assembleia-geral das Nações Unidas, onde é reafirmada a necessidade de um maior fortalecimento da cooperação internacional e da partilha de conhecimentos sobre segurança rodoviária, e leva em consideração as necessidades dos países em desenvolvimento e convida todos os Estados-membros a participarem nos projectos a serem implementados pelas Comissões Regionais das Nações Unidas, para auxiliar países de rendimento baixo e médio na definição dos seus próprios **objectivos para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários**, bem como dos objectivos regionais.
- Que a segurança rodoviária é um assunto que requer o esforço e a participação dos diferentes intervenientes governamentais e da sociedade civil, tal como recomendado pelas Nações Unidas.

PLENAMENTE CIENTES:

- Do apoio da Comissão Económica para a América Latina e Caraíbas (CEPAL) para a definição de objectivos nacionais e regionais para a redução de vítimas de acidentes rodoviários, desenvolvidos para promover uma abordagem multidisciplinar e integrada de segurança rodoviária.
- Do trabalho contínuo da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) sobre como melhorar e disseminar metodologias e medidas comparáveis, definir e utilizar um conjunto fundamental de indicadores de segurança rodoviária, relatando a sua aplicação regularmente, através da publicação do Relatório Mundial sobre Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito.
- Do interesse do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) sobre a segurança rodoviária e outros organismos multilaterais e de cooperação, e sobre as iniciativas de cooperação e de coordenação regionais, tais como o Comité Regional sobre Segurança Rodoviária da América Latina e das Caraíbas.

DECLARAM:

1. O seu apoio à iniciativa das Nações Unidas relativa à definição de objectivos para reduzir o número de vítimas de acidentes rodoviários, através da aplicação das melhores práticas de segurança rodoviária comprovadas de acordo com as experiências mundiais e regionais. Estas directrizes são muito úteis, mesmo no caso de alguns países poderem ter os seus próprios objectivos porque será possível analisar cada medida planeada e/ou adicionar novas.

2. Que é decisivo levar a cabo medidas regionais comuns de segurança rodoviária, e por esse motivo a proposta da UNASEV (Unidade Nacional de Segurança Rodoviária – Uruguai) de coordenar uma campanha pública de disseminação das medidas de segurança rodoviária eficazes para reduzir os acidentes rodoviários durante o período de férias de Verão em todos os países do MERCOSUL é bem-vinda. Da mesma forma, se propõe coordenar um plano de controlo de velocidade ao longo das fronteiras da Argentina e do Chile durante as festividades de fim de ano.

3. Que é aconselhada a necessidade de coordenar medidas mais vastas e mais sustentáveis, que permitem actividades a nível regional para reduzir as consequências dos acidentes rodoviários e a sua prevenção.

4. Que a segurança rodoviária é uma questão muito importante para os abaixo-assinados e a necessidade de aumentar as informações sobre a matéria, que é necessário promover a troca de experiências entre os órgãos nacionais, por este motivo, declarando o seu interesse em assumir as melhores práticas apresentadas no seminário de forma a implementar algumas delas num curto espaço de tempo.

5. Que reconhecendo a necessidade de possuir informações estatísticas objectivas e comparáveis, os abaixo-assinados colaborarão activamente com o projecto da CEPAL de definir um objectivo para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários, através do fornecimento das informações estatísticas necessárias, de forma a desenvolver um objectivo regional para redução do número de vítimas de acidentes rodoviários. Do mesmo modo, é declarado, uma vez que a linha de base para cada país da OPAS resulta do Relatório Mundial de 2008, que o mesmo será apresentado durante o primeiro semestre de 2009.

SIGNATÁRIOS DA DECLARAÇÃO DE BUENOS AIRES

Felipe Rodríguez Laguens
Director Ejecutivo
Agência Nacional de Segurança Rodoviária
(ANSV)
Argentina

Edson Dias Gonçalves
Coordenador Geral do Departamento de
Avaliação da Política de Transportes
DPAPT/SPNT – MT
Brasil

Emilio Oñate Vera
Secretário Ejecutivo
Comissão Nacional de Segurança de Trânsito
(CONASET)
Chile

Luz Marina de la Torre Pérez
Coordenadora do Programa
Comissão Nacional de Trânsito e Transportes
Equador

Manuel Ángel Guzmán
Conselheiro Principal
Conselho de Segurança Rodoviária
Paraguai

Gerardo Barrios
Presidente
Unidade Nacional de Segurança Rodoviária
(UNASEV)
Uruguai

Declaração do Panamá**DECLARAÇÃO DOS ASSISTENTES DO WORKSHOP SOBRE A DEFINIÇÃO DE OBJECTIVOS REGIONAIS E NACIONAIS PARA A REDUÇÃO DO NÚMERO DE VÍTIMAS DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS**

O "Seminário Regional: Definir Objectivos Nacionais e Regionais para a Redução de Vítimas de Acidentes Rodoviários na Mesoamérica", que teve lugar nas instalações do Hotel Crowne Plaza da cidade do Panamá, a 27 e 28 de Maio de 2003, tomou a seguinte forma. Onde se reuniram os representantes do Belize, Costa Rica, Colômbia, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicarágua, Panamá e México, membros do Projecto de Integração e Desenvolvimento da Mesoamérica, representantes dos Governos da República Dominicana, do Chile e França, funcionários de organizações internacionais, tais como o BID, CEPAL, OPAS/OMS, SIECA (Secretariado Permanente do Tratado Geral de Integração Económica Centro-Americana) e o Secretariado Executivo do Projecto Mesoamericano.

Este evento foi elaborado no âmbito do enquadramento dos X Acordos da Cimeira Presidencial do Mecanismo de Diálogo e Concertação de Tuxtla (X Presidential Summit Agreements of the Tuxtla Dialogue and Gathering), celebrados na cidade de Villahermosa, Tabasco, México, a 28 de Junho, especialmente para debater o Projecto Mesoamericano e os Acordos da Reunião do Ministros dos Transportes Mesoamericanos de Maio de 2008.

Em nome da CEPAL, este evento foi elaborado como parte integrante do Projecto "Melhorar a Segurança Rodoviária Global: definir objectivos regionais e nacionais para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários", é financiado pela Conta de Desenvolvimento das Nações Unidas (UNDA), a qual é implementada pela Divisão de Transportes e Infra-estruturas da CEPAL em conjunto com as outras quatro Comissões Regionais das Nações Unidas.

O acima exposto, no seguimento da resolução da Assembleia-geral das Nações Unidas de Abril de 2008, sobre como melhorar a segurança rodoviária, onde é reafirmada a necessidade de um maior fortalecimento da cooperação internacional e a partilha de conhecimentos sobre segurança rodoviária, e leva em consideração as necessidades dos países em desenvolvimento e convida todos os Estados-membros a participarem nos projectos a serem implementados pelas Comissões Regionais das Nações Unidas e solicita à Organização Mundial de Saúde e às Comissões Regionais das Nações Unidas, que em cooperação com outros organismos promovam a colaboração multisectorial.

Em nome do Banco Interamericano de Desenvolvimento, este fórum é parte integrante das actividades do Banco, de forma a reforçar as capacidades das instituições nacionais relacionadas com a segurança rodoviária.

CONSIDERANDO:

- O Relatório Mundial sobre a Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito, publicado pela Organização Mundial de Saúde e o Banco Mundial, o qual afirma que os acidentes rodoviários resultam no mínimo em 1,2 milhões de mortes e mais de 50 milhões de feridos todos os anos, que as mortes e as lesões provocadas pelos acidentes rodoviários estão previstas aumentar em mais de 65% até 2020, e que se espera que a América Latina e a região das Caraíbas venha a ter a mais elevada taxa de mortalidade causada por acidentes rodoviários no mundo até esse ano.
- A resolução A/RES 62/244 sobre como melhorar a segurança rodoviária global da Assembleia-geral das Nações Unidas, onde é reafirmada a necessidade de um

maior fortalecimento da cooperação internacional e da partilha de conhecimentos sobre segurança rodoviária, e leva em consideração as necessidades dos países em desenvolvimento e convida todos os Estados-membros a participarem nos projectos a serem implementados pelas Comissões Regionais das Nações Unidas, para auxiliar países de rendimento baixo e médio na definição dos seus próprios objectivos para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários, bem como dos objectivos regionais.

- Que em Março de 2008, os Ministros da Saúde das Américas, reunidos na Primeira Reunião Ministerial das Américas sobre a Prevenção de Violência e Lesões, subscreveram a "Declaração dos Ministros da Saúde das Américas sobre a Prevenção de Violência e Lesões", na qual se comprometeram a melhorar a segurança rodoviária das Américas.
- Que em Março de 2008, os Ministros dos Transportes e Obras Públicas da Mesoamérica deram instruções à Comissão Técnica e Regional dos Transportes para incorporar a segurança rodoviária na ordem de trabalhos dos Transportes.
- Que a segurança rodoviária é um assunto que requer o esforço e a participação dos diferentes intervenientes governamentais e da sociedade civil, tal como recomendado pelas Nações Unidas.

PLENAMENTE CIENTES:

- Do apoio da Comissão Económica para a América Latina e Caraíbas (CEPAL) para a definição de objectivos nacionais e regionais para a redução de vítimas de acidentes rodoviários, desenvolvidos para promover uma abordagem multidisciplinar e integrada de segurança rodoviária.
- Da importância da segurança rodoviária para o Projecto da Mesoamérica dado o número de vítimas de acidentes rodoviários nesta parte da América Latina e região das Caraíbas.
- Do interesse do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) sobre a segurança rodoviária e outros organismos multilaterais e de cooperação, e sobre as iniciativas de cooperação e de coordenação regionais.
- Do trabalho contínuo da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) sobre como melhorar e disseminar metodologias e medidas comparáveis, definir e utilizar um conjunto fundamental de indicadores de segurança rodoviária, relatando a sua aplicação regularmente, através da publicação do Relatório Mundial sobre Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito.
- Das melhorias conseguidas pelos países da América Central (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicarágua e Costa Rica) com a aprovação recentes das Directrizes de Segurança Rodoviária da América Central.

DECLARAM:

1. O seu apoio à iniciativa das Nações Unidas relativa à definição de objectivos para reduzir o número de vítimas de acidentes rodoviários.
2. Que acordam em pedir aos Chefes de Estado e Governos dos países membros do Mecanismo de Diálogo e Concertação de Tuxtla a criação de um Sistema de Segurança Rodoviária da Mesoamérica, no âmbito do enquadramento do Projecto da Mesoamérica.
3. Do mesmo modo, acordam em propor aos Chefes dos Estados para adoptarem a Segurança Rodoviária como uma Política de Estado.
4. Que os assistentes do seminário recomendam às autoridades para definirem ou fortalecerem uma Entidade Nacional de Segurança Rodoviária, com participação intersectorial, e para se comprometerem em elaborar relatórios e aumentar a sensibilização das autoridades específicas acerca da necessidade extrema de implementar medidas coordenadas de segurança rodoviária.
5. Que acordam em solicitar, segundo a consideração dos Ministros dos Transportes da Mesoamérica, a institucionalização de um Grupo de Trabalho Multisectorial

Regional, o qual informa diferentes Fóruns de Projectos da Mesoamérica; uma proposta, gestão, adopção e acompanhamento das actividades do Sistema de Segurança Rodoviária da Mesoamérica.

6. Este grupo de trabalho será integrado de uma forma *ad hoc* nas ligações nacionais que assinaram esta Declaração, e será convocada pela Comissão de Coordenação Técnica dos Transportes, com o apoio do Secretariado Executivo, de forma a preparar uma proposta, a qual será considerada na Reunião Presidencial.
7. Que reconhecendo a necessidade de possuir informações estatísticas objectivas e comparáveis, os abaixo-assinados colaborarão activamente com o projecto da CEPAL de definir um objectivo para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários, através do fornecimento das informações estatísticas necessárias, de forma a desenvolver um objectivo regional para redução do número de vítimas de acidentes rodoviários. Esta informação será também enviada à Comissão Técnica e Regional dos Transportes do Projecto da Mesoamérica.
8. Do mesmo modo, a linha de base de cada país será determinada com base nos resultados da OPAS do seu Relatório Mundial sobre Segurança Rodoviária de 2009 e também com base em outras fontes de informação.
9. Que os organismos nacionais se comprometem em iniciar as medidas necessárias, que permitirão que estes atinjam um objectivo considerável de redução do número de vítimas de acidentes rodoviários nos países aqui representados. Estes objectivos serão compatíveis com as medidas e os objectivos a serem debatidos e atingidos na próxima Conferência Ministerial Mundial a ter lugar em Moscovo, em Novembro de 2009.
10. Que solicitam ao BID para apoiar, em coordenação com o Programa Internacional de Avaliação de Estradas (iRAP), a implementação de avaliações técnicas da Estrada do Pacífico pertencente à Rede Internacional de Auto-estradas Mesoamericanas (RICAM), como projecto-piloto para a região Mesoamericana.
11. Que agradecem ao Governo do Panamá pela sua colaboração ao levar a cabo este evento e a atenção recebida durante o seminário.
12. Que agradecem à Comissão Económica para a América Latina e Caraíbas e ao Banco Interamericano de Desenvolvimento pelo seu apoio técnico e pelo financiamento para levar a cabo este evento, e ao mesmo tempo ao Secretariado Executivo do Projecto da Mesoamérica e ao Grupo de Trabalho, liderado pelo Ministro das Obras Públicas do Panamá, pela oferta de apoio logístico, de forma a levar a cabo este evento bem sucedido. Que também agradecem à SIECA, OPAS/OMS, CONASET e ao Governo Francês pelo apoio oferecido para o desenvolvimento destes eventos.

Cidade do Panamá, 28 de Maio de 2009

Declaração das Caraíbas

Declaração sobre Segurança Rodoviária dos Delegados dos Países das Caraíbas

Em Georgetown, no Guiana, de 2 a 4 de Setembro de 2009, os representantes os Governos e da sociedade civil das Bahamas, Barbados, Belize, Guiana, Jamaica, Santa Lúcia, Suriname e Trindade e Tobago, estiveram presentes na reunião convocada pela CEPAL em colaboração com a OPAS (Organização Pan-Americana da Saúde), CARICOM (Comunidade das Caraíbas) e a CAR (Associação Automóvel das Caraíbas), designada: Definir objectivos regionais e nacionais para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários para os Países das Caraíbas.

Considerando

As lesões e as mortes causadas por acidentes rodoviários têm enormes impactos sociais, económicos e na saúde dos indivíduos, famílias e em toda a comunidade caribenha. As lesões e as mortes causadas por acidentes rodoviários são um problema muito sério que afecta todos os sectores da região das Caraíbas.

A segurança rodoviária é um problema que requer a coordenação de esforços e a participação activa dos diferentes intervenientes e das instituições governamentais, do sector privado e da sociedade civil.

A recomendação das Nações Unidas de forma a encontrar soluções transversais, a importância de definir um objectivo para a redução de vítimas de acidentes rodoviários e o acompanhamento do progresso do processo de redução.

Declararam:

- O forte apoio à iniciativa das Nações Unidas relativa à definição de objectivos para reduzir as lesões e as mortes causadas por acidentes rodoviários, através da aplicação das melhores práticas de segurança rodoviária com base em intervenções e medidas que provaram ser eficazes, de acordo com a experiência mundial.
- A vontade de estabelecer um processo de sensibilização e consenso no âmbito do contexto do Governo e Sociedade Cível, de forma a definir objectivos racionais para reduzir as mortes e as lesões causadas por acidentes rodoviários, a nível nacional e regional.
- O compromisso em coordenar medidas para unir esforços e recursos, de forma a definir planos sustentáveis de segurança rodoviária, baseados numa abordagem multissetorial, para permitir uma aplicação completa de medidas e intervenções em benefício da Comunidade das Caraíbas como um todo.
- Para estes compromissos é importante considerar o seguinte: a. as autoridades políticas e técnicas necessitam de trabalhar de mãos dadas para tratar desta questão; b. é necessário um forte aconselhamento político; c. considerar um Plano de Medidas sobre Segurança Rodoviária como processos contínuos, que devem ser acompanhados e melhorados.
- Os membros da CARICOM, o Secretariado e as instituições internacionais podem partilhar recursos, construir parcerias *ad hoc*, promover e facilitar a pesquisa que criará capacitação e melhorar os métodos de recolha de dados, e encorajar a colaboração entre vários sectores, para que a vigilância eficaz, a gestão de dados e a avaliação possam ser melhoradas.
- Os participantes agradecem ao Secretariado da CARICOM, à CEPAL-NU, à OPAS e à CAR pela organização deste seminário, e a participação do BID e outras instituições.

Conclusões e Recomendações do Seminário da CESA0, 16-17 de Junho de 2009

- (a) Disseminar para as autoridades governamentais envolvidas na segurança rodoviária da região da CESA0 as lições e as boas práticas dos países em desenvolvimento na concretização de objectivos de segurança rodoviária a um custo relativamente baixo e dentro de um período de tempo curto, especialmente para os casos apresentados durante a reunião;
- (b) Garantir que os Estados-Membros da região mantêm uma base de dados fiável para os acidentes rodoviários. Os países devem, por isso, adoptar/melhorar a metodologia para a recolha de dados e definir/melhorar as bases de dados computadorizadas nacionais existentes sobre os acidentes rodoviários. Os Estados-Membros são encorajados a tornarem-se membros da Base de Dados Internacional de Acidentes e Trânsito Rodoviário (IRTAD) ou a utilizarem como base o glossário UNECE e a base de dados sobre acidentes rodoviários.
- (c) Definir um objectivo regional (CESA0) de redução em 30% das mortes causadas por acidentes rodoviários até ao ano de 2015. Os Estados-membros são encorajados a iniciar/activar conselhos nacionais de segurança rodoviária e a implementar intervenções apropriadas (incluindo controlo de velocidade, utilização dos cintos de segurança e dos capacetes, tratar de localizações com elevado número de acidentes, melhorar a formação e licenciamento dos condutores, serviços adequados de assistência de emergência e primeiros socorros, etc.;
- (d) Encorajar os Estados-membros que ainda não definiram objectivos de segurança rodoviária a fazerem esforços no sentido de elaborarem objectivos para a redução de vítimas com base em provas para 2015 e em diante.
- (e) Convidar os Estados-membros a fornecer à CESA0 relatórios nacionais, incluindo os seus programas de gestão de segurança rodoviária e os seus planos para a definição de objectivos de redução do número de mortes, e todas as actividades/medidas/legislações assumidas desde 2005; o ano no qual a CESA0 iniciou as actividades de segurança rodoviária na região. As contribuições devem chegar à CESA0 antes de 30 de Agosto de 2009, para que a CESA0 repare um relatório que defina o progresso regional e as concretizações de segurança rodoviária a serem apresentados na Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária a ter lugar no Palácio do Kremlin, em Moscovo, durante 19 e 20 de Novembro de 2009.
- (f) Encorajar os Estados-Membros a tornarem-se partes contratantes dos instrumentos jurídicos das Nações Unidas relacionados com segurança rodoviária e a implementá-los de forma adequada.
- (g) Solicitar ao Secretariado da CESA0 para continuar a proporcionar capacitação e apoio técnico aos Estados-membros sobre questões de segurança rodoviária e todos os assuntos relacionados.
- (h) Solicitar ao Secretariado da CESA0 que considere participar em estruturas de trabalho noutras comissões regionais e noutros fóruns regionais, inter-regionais e internacionais (eventos, actividades, etc.) para representar os interesses dos Estados-Membros, tal como necessário.
- (i) Aconselhar os Estados-Membros a participarem com representação ao mais alto nível na Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária (Moscovo, 19 e 20 de Novembro de 2009), uma vez que será a Primeira Reunião Ministerial Global das Nações Unidas da década sobre a questão da segurança rodoviária.

Declaração e Recomendações de Acra

Declaração dos Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes e pela Saúde

Nós, os Ministros responsáveis pelos Transportes e pela Saúde, reunidos na Conferência Africana sobre Segurança Rodoviária em Acra, no Gana, a 8 de Fevereiro de 2007, sobre a importância da segurança rodoviária;

Reafirmando a declaração efectuada pelos Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes e pelas infra-estruturas adoptada em Adis Abeba, em Abril de 2005, sobre a importância do papel dos transportes na concretização dos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio (ODM);

Reconhecendo a elevada taxa de acidentes rodoviários e o seu impacto adverso social e económico no continente;

Recordando a resolução A/58/289 das Nações Unidas, a qual aprova o Relatório Mundial sobre Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito;

Recordando ainda a resolução A/60/5 das Nações Unidas, a qual reconhece a necessidade do aumento contínuo da sensibilização e convida as Comissões Regionais das Nações Unidas e a Organização Mundial de Saúde a organizarem em conjunto a Primeira Semana Global da Segurança Rodoviária das Nações Unidas;

Encorajando os Estados-Membros a utilizarem o *Relatório Mundial sobre Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito* da OMS/Banco Mundial como um enquadramento para a segurança rodoviária e implementar as suas recomendações para reduzir substancialmente as causas e os factores de risco associados com os acidentes rodoviários, nomeadamente a não utilização dos cintos de segurança e dos sistemas de retenção para crianças; condução sob o efeito do álcool e das drogas; a não utilização de capacetes; velocidade inadequada ou excessiva; a falta de infra-estruturas seguras; a utilização de telemóveis enquanto se conduz entre outros;

Elogiando a Comissão da União Africana, a Comissão Económica para a África, a Organização Mundial de Saúde, as Comunidades Económicas Regionais, os países africanos e o Programa de Políticas de Transportes da África Subsariana pelos seus esforços de fortalecer as iniciativas sobre segurança rodoviária em África;

Reconhecendo a importância e o papel das parcerias globais, incluindo a Serviço Mundial para a Segurança Viária do Banco Mundial, Colaboração sobre Segurança Rodoviária das Nações Unidas, Departamento para o Desenvolvimento Internacional (DFID), Governo da Holanda, Agência Sueca para a Cooperação e Desenvolvimento Internacional (SIDA), A fundação FIA e a Parceria Mundial de Segurança Rodoviária (GRSP), antecipando a ordem de trabalhos sobre segurança global;

Notando a condição de deterioração da qualidade da infra-estrutura dos transportes e a necessidade de uma gestão sustentável e de financiamento para apoiar a manutenção rodoviária;

Agradecendo o relatório da Comissão para a Segurança Rodoviária Global e aprova as suas recomendações principais para um plano de medidas sobre segurança rodoviária global no valor de 300 milhões de dólares, para um período de dez anos, o compromisso de 10% de todos os projectos do sector rodoviário destinado às iniciativas de segurança rodoviária, incluindo a avaliação da classificação, concepção e gestão dos sistemas para

levar a cabo uma reunião ministerial global das Nações Unidas sobre segurança rodoviária em 2009;

Agradecendo ainda o compromisso efectuado na Cimeira de Gleneagles pelo G8, o grupo dos países mais industrializados do mundo, a aumentarem substancialmente o investimento nas infra-estruturas em África e a estabelecer o Consórcio para as Infra-estruturas em África;

Chamando a intervir a Cimeira do G8, em Heligendamm, na Alemanha, em Junho de 2007, para: reconhecer a necessidade urgente para melhorar a segurança rodoviária em África, especialmente na África Subsariana; a incluir sistematicamente a segurança rodoviária no trabalho do Consórcio para as Infra-estruturas em África; o Programa de Políticas de Transportes para a África Subsariana; e nos programas de ajuda ao desenvolvimento nas nações do G8 para garantir que novas e melhores estradas em África não aumentam o número de vítimas e de lesões;

Convencidos da necessidade de boas políticas de transportes para a prevenção de mortes e lesões causadas por acidentes rodoviários no continente; criando oportunidades socioeconómicas e, desta forma, contribuindo significativamente para a diminuição da pobreza;

Conscientes da importância de tratados e convenções internacionais relacionadas com a segurança rodoviária, de que apenas alguns países africanos são signatários;

Chamando também a intervir a Comissão da União Africana para apresentar esta Declaração e recomendações anexas à Conferência Africana sobre Segurança Rodoviária, que ocorreu em Acra, no Gana, de 5 a 7 de Fevereiro de 2007, na próxima reunião dos Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes e dos Ministros da Saúde para consideração como a base para a formulação de um programa de medidas por parte dos Estados-membros e comunidades económicas regionais;

Empenhados em melhorar a infra-estrutura dos transportes e serviços de saúde em África, bem como a prevenir os acidentes rodoviários;

PELA PRESENTE DELIBERAM **assumir o seguinte:**

1. Trabalhar em conjunto para parar o crescimento epidémico de mortes e lesões nas nossas estradas.
2. Promover a segurança rodoviária como uma prioridade da saúde, transportes, controlo da legislação, educação e desenvolvimento para as nossas nações.
3. Definir e concretizar objectivos nacionais concretizáveis para a segurança rodoviária e prevenção de lesões causadas por acidentes rodoviários em todos os Estados-membros para que possam contribuir para a concretização dos objectivos gerais de África para a redução do número de mortes dos acidentes em metade até 2015. A este respeito, os Estados-membros devem designar um órgão principal, com o apoio jurídico e os recursos financeiros sustentáveis e adequados, para garantir a concretização desses objectivos.
4. Dar todos os passos necessários para obter fontes de financiamento sustentável para o desenvolvimento e gestão das infra-estruturas e serviços de transportes e trabalhar com coações multilaterais e bilaterais para desenvolver projectos e programas de segurança rodoviária destinados a construir a capacidade de gestão da segurança rodoviária nacional.
5. Fortalecer os serviços pré-hospitalares e de assistência de emergência, de forma a proporcionar os cuidados atempados e adequados aos pacientes dos acidentes rodoviários para minimizar as suas consequências e a incapacidade a longo prazo.
6. Canalizar a segurança rodoviária para programas de infra-estruturas rodoviárias novos e existentes. A este respeito, convencer os governos para dedicarem uma

percentagem dos seus investimentos ao desenvolvimento de infra-estruturas para os programas de segurança rodoviária.

7. Melhorar a recolha, a gestão e a utilização de dados sobre as mortes e as lesões, no sentido de formular políticas baseadas em provas. A este respeito, deveriam ser feitos esforços para abordar a não elaboração de relatórios dos acidentes e para harmonizar os dados originados de diferentes fontes.

8. Garantir a promulgação e controlo das legislações associadas à condução sobre o efeito do álcool e das drogas; velocidade inadequada ou excessiva; a não utilização de capacetes; atribuição de cartas de condução; veículos adequados às estradas e a utilização dos telemóveis enquanto se conduz.

9. Implementar programas de educação específicos entre os condutores com respeito à condução segura, especialmente em questões associadas com o excesso de velocidade. A este respeito, promover iniciativas de segurança rodoviária a nível local, municipal e nacional para as crianças e os utilizadores das estradas.

10. Incitar os países africanos a prestar especial atenção ao transporte rural. A este respeito, assegurar que os recursos adequados são fornecidos para estudos sobre as dimensões rurais da segurança rodoviária e a implementação do seu resultado.

11. Encorajar os países africanos a ratificar e a aderir aos tratados e às convenções internacionais, tais como as Convenções de Viena sobre tráfego e sinalização rodoviária.

Efectuado em Acra a 8 de Fevereiro de 2007

RECOMENDAÇÕES

As seguintes recomendações foram efectuadas no final da Conferência Africana sobre Segurança Rodoviária. Os Estados-Membros devem:

- Estabelecer órgãos principais que possuam o apoio jurídico adequado e que sejam autorizados e apoiados pelos recursos financeiros adequados para assegurar que se encontram bem equipados e possuem pessoal com formação adequada.
- Melhorar a recolha, a gestão e a utilização de dados sobre as mortes e as lesões, no sentido de formular políticas baseadas em provas. A este respeito, deveriam ser feitos esforços para abordar a não elaboração de relatórios dos acidentes e para harmonizar os dados originados de diferentes fontes.
- Efectuar os esforços necessários para melhorar a gestão da segurança rodoviária no continente. A este respeito, devem ser reconhecidos, amplamente disseminados e emulados exemplos de boas práticas por todo o país.
- Harmonizar os planos de medidas nacionais a nível sub-regional (bases de dados, regulamentos, infra-estruturas e normas de equipamentos),
- Encorajar os países africanos a controlarem a legislação referente à segurança rodoviária, particularmente a que diz respeito ao controlo de velocidade, a utilização do capacete e melhoria da visibilidade.
- Fortalecer parcerias e a colaboração a nível sub-regional, regional e global antecipando a ordem de trabalhos de segurança rodoviária.
- Canalizar a segurança rodoviária para programas nacionais de transportes, com particular atenção à segurança dos transportes rurais.
- Comprometer-se em educação o público em geral sobre matérias relacionadas com a segurança rodoviária.
- Definir e concretizar objectivos mensuráveis para que possam contribuir para a concretização do objectivo de redução do número de mortes dos acidentes em metade até 2015.

Enquadramento CEA para o acompanhamento

O Enquadramento para o Processo de Acompanhamento e Avaliação na Implementação das Recomendações da Conferência sobre Segurança Rodoviária de Acra.

Realização esperada	Indicador de Desempenho	Linhas de base e Objectivos
Órgãos principais estabelecidos	- Legislação sobre a criação de um Órgão de Segurança Rodoviária estabelecida	2007: 2015:
	- Órgão de Segurança Rodoviária operacional e funcional (Principais funcionários profissionais recrutados, Fonte de financiamento claramente identificada)	2007: 2015:
Gestão melhorada de dados	- Sistema computadorizado de gestão de dados estabelecido	2007: 2015:
	- Sistema de recolha de dados e de elaboração de relatórios estruturados em vigor	2007: 2015:
	- Sistema de recolha de dados harmonizado e definição dos atributos dos dados adoptados	2007: 2015:
	- Principal instituição académica identificada para gerir a base de dados	2007: 2015:
	- Formato normalizado para a recolha de dados em utilização	2007: 2015:
Educar o público em geral (utilizadores da estrada)	- Percentagem das escolas com Clubes de Segurança Rodoviária	2007: 2015:
	- Campanhas de segurança rodoviária estabelecidas	2007: 2015:
	- Percentagem das escolas a implementar a educação sobre segurança rodoviária como parte integrante do plano de estudos	2007: 2015:
	- Programas de formação para os condutores e crianças em idade escolar implementados	2007: 2015:
	- Currículos para as escolas harmonizados	2007: 2015:
	- Formação formal obrigatória acedida pelos condutores	2007: 2015:
	- Obrigatoriedade e disponibilidade de possuir instrutores de condução acreditados e formados	2007: 2015:
	- Testes de condução rigorosos e isentos de corrupção implementados	2007: 2015:

Controlo da velocidade e Utilização dos cintos de segurança	- Legislação estabelecida	2007: 2015:
	- Sistema de controlo e gestão da velocidade em vigor	2007: 2015:
	- Percentagem aumentada de condutores e passageiros que utilizam os cintos de segurança	2007: 2015:
	- Acções judiciais para o não cumprimento reduzidas	2007: 2015:
	- Percentagem aumentada de veículos equipados com cintos de segurança	2007: 2015:
Utilização dos capacetes	- Legislação estabelecida	2007: 2015:
	- Percentagem de países com legislação sobre capacetes	2007: 2015:
	- Percentagem aumentada de condutores cumpridores (ciclistas que usam capacete)	2007: 2015:
Planos Nacionais Harmonizados a nível Subregional	- Número aumentado de CER com planos harmonizados	2007: 2015:
	- Número aumentado de países dentro das CER com planos harmonizados	2007: 2015:
Parcerias e Colaboração Fortalecidas	- Número aumentado de associados nos acordos de parcerias	2007: 2015:
	- Número aumentado de parcerias que apoiam as actividades nacionais de segurança rodoviária	2007: 2015:
	- Percentagem de parceiros elegíveis em programas de apoio	2007: 2015:
	- Recursos aumentados por parte dos parceiros	
	- Colaboração aumentada com as principais ONGs e grupos desfavorecidos	2007: 2015:
Infra-estrutura rodoviária mais segura para todos os utilizadores da estrada	- Percentagem de custos com projectos rodoviários dedicados e gastos nas infra-estruturas rodoviárias	2007: 2015:
	- Percentagem km de estradas existentes com auditorias/inspeccionadas e implementadas em áreas urbanas	2007: 2015:
	- Percentagem km de estradas existentes com auditorias/inspeccionadas e implementadas em estradas interurbanas	2007: 2015:

	- Percentagem de estradas novas/reabilitadas com avaliação do impacto da segurança a todos os níveis	2007: 2015:
	- Directrizes para auditorias de segurança rodoviária	2007: 2015:
	- Percentagem de instalações segregadas ao longo das estradas em áreas urbanas	2007: 2015:
	- Percentagem de instalações segregadas ao longo das estradas	2007: 2015:
Segurança dos transportes rurais	- Percentagem da redução do número de utilizadores de estradas rurais relacionados com as mortes	2007: 2015:
	- Percentagem da redução do número de acidentes envolvendo animais	2007: 2015:
	- Percentagem dos países com regulamentos sobre transportes mistos	2007 : 2015:
	- Percentagem de países com regulamentos sobre normas mínimas de segurança	2007 : 2015:
	- Percentagem de países com sistemas de recolha de dados comunitários	2007 : 2015:
	- Percentagem de meios intermédios de transporte com materiais reflectores	2007: 2015:
Veículos adequados Às estradas (segurança dos veículos)	- Número de países com normas mínimas definidas para veículos importados ou modificados	2007: 2015:
	- Rácio do número de Centros de Inspeção Automatizados comparativamente ao número veículos	2007: 2015:
	- Percentagem dos veículos cumpridores das normas	2007: 2015:
	- Idade máxima dos veículos importados (substituição da frota antiga)	2007: 2015:
	- Percentagem dos veículos de transportes públicos e de mercadorias com limitadores de velocidade	2007: 2015:
Assistência médica de emergência	- Número de unidades de salvamento dedicadas à assistência de emergência relativamente ao rácio da população	2007: 2015:
	- Percentagem das chamadas respondidas pelos Serviços de Ambulâncias	2007: 2015:
	- Percentagem de países com serviços de chamadas de emergência	2007: 2015:

	- Percentagem de vítimas que receberam assistência média no prazo de uma 1 hora	2007: 2015:
	- Percentagem das instalações de assistência médica actualizadas	2007: 2015:
	- Percentagem de ambulâncias normalizadas	2007: 2015:
	- Percentagem de funcionários da assistência de emergência formados relativamente ao rácio da população	2007: 2015:
	- Cobertura das unidades de primeiros socorros comunitários ao longo dos corredores	2007: 2015:

A linha de base de 2007 corresponde ao ano da Conferência sobre Segurança Rodoviária de Acra e a data do objectivo para 2015 corresponde ao ano até ao qual os países africanos se comprometeram em reduzir para metade as mortes causadas por acidentes rodoviários. Contudo, os países encontram-se em níveis diferentes relativamente aos indicadores de desempenho propostos no enquadramento e podem, por esse motivo, definir diferentes objectivos para os vários indicadores. De forma similar, os países poderão desenvolver outros indicadores que estes considerem necessários e de acordo com as suas especificidades.

Declaração Ministerial de Busan

**DECLARAÇÃO MINISTERIAL SOBRE O APERFEIÇOAMENTO DA SEGURANÇA
RODOVIÁRIA NA
ÁSIA E NO PACÍFICO**

Nós, os Ministros dos Transportes dos membros e membros associados da Comissão Económica e Social para a Ásia e o Pacífico participantes na Conferência Ministerial sobre Transportes, que teve lugar em Busan, República da Coreia, de 6 a 11 de Novembro de 2006,

Relembrando as resoluções da Assembleia Geral 57/309 de 22 de Maio de 2003 e a 58/9 de 5 de Novembro de 2003 sobre a crise global da segurança rodoviária, e a 58/289 de 14 de Abril de 2004 e 60/5 de 26 de Outubro de 2005 sobre como melhorar a segurança rodoviária global,

Relembrando a Assembleia Geral, na sua resolução 58/289, que convidada a Organização Mundial de Saúde, trabalhando em estrita cooperação com as Comissões Regionais das Nações Unidas, para agir como coordenador das questões relacionadas com a segurança rodoviária no âmbito do sistema das Nações Unidas,

Notando que o *Relatório Mundial sobre Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito*, o qual estima que 1,2 milhões de pessoas sejam mortas em acidentes rodoviários e cerca de 50 milhões fiquem feridos anualmente em todo o mundo,

Também notando que o Relatório projectou que, sem um novo compromisso para com a prevenção, este número poderão aumentar em cerca de 65% durante os próximos 20 anos, tornando as lesões causadas por acidentes rodoviários uma das três maiores causas relativamente ao peso mundial das doenças,

Preocupados com o facto que cerca de metade de todas as mortes e lesões de acidentes rodoviários em todo mundo ocorrem na região da Ásia e do Pacífico, e que a maioria são em utilizadores da estrada vulneráveis, tais como peões, crianças e motociclistas,

Observando o rápido crescimento do desenvolvimento das infra-estruturas dos transportes rodoviários e da motorização na região, o que implica um crescimento concomitante nas mortes e lesões causadas por acidentes rodoviários,

Profundamente preocupados com o sofrimento humano, as implicações sociais e o elevado peso sobre os pobres que são envolvidos pelos acidentes rodoviários, bem como o seu impacto no desenvolvimento económico nacional, sendo que os custos são estimados como representando de 1 a 3 por cento do produto nacional bruto anual de um país,

Reconhecendo o progresso importante já alcançado a este respeito,

Reconhecendo que as Partes do Acordo Intergovernamental sobre a Rede Asiática de Auto-estradas deve dar total consideração às questões da segurança rodoviária, ao mesmo tempo que desenvolve a referida rede,

Também reconhecendo que a segurança rodoviária é uma questão política pública de grande preocupação, que requer um forte compromisso político e intervenções eficazes, caso se pretenda que as mortes e lesões causadas por acidentes rodoviários e o sofrimento humano relacionado sejam reduzidos significativamente,

Resolvendo salvar 600.000 vidas e evitar um número proporcionado de lesões graves nas estradas da Ásia e do Pacífico durante o período de 2007 a 2015,

Convidam os membros e os membros associados da Comissão, a este respeito, a implementar as recomendações constantes do Relatório Mundial sobre Prevenção de Traumatismos causados por Acidentes de Trânsito, de acordo com a resolução da Assembleia Geral 60/5 de 26 de Outubro de 2005 sobre como melhorar a segurança rodoviária global,

Convidam também os membros e os membros associados da Comissão a abordarem a segurança rodoviária nas áreas seguintes:

- (a) Tornar a segurança rodoviária uma prioridade das políticas;
- (b) Tornar as estradas mais seguras para utilizadores da estrada vulneráveis, incluindo crianças, cidadãos idosos, peões, utilizadores de veículos não motorizados, motociclistas e pessoas com deficiências;
- (c) Tornar as estradas mais seguras e reduzir a gravidade dos acidentes (construindo "estradas tolerantes");
- (d) Tornar os veículos mais seguros e encorajar publicidade responsável aos veículos;
- (e) Melhorar os sistemas, a gestão e o controlo da segurança rodoviária nacional e regional;
- (f) Melhorar a cooperação e fomentar as parcerias;
- (g) Desenvolver as Auto-estradas Asiáticas como um modelo de segurança rodoviária;
- (h) Proporcionar a educação eficaz sobre a sensibilização da segurança rodoviária para o público, jovens e condutores.

Solicitam ao Secretariado Executivo:

- (a) Para acordar sobre a prioridade a dar à mobilização de recursos de fontes nacionais e internacionais para a implementação da presente Declaração;
- (b) Fortalecer as iniciativas de segurança rodoviária existentes afirmadas a nível regional e internacional e assumir novas, em particular para melhorar a segurança rodoviária ao longo de toda a Rede Asiática de Auto-estradas;
- (c) Trabalhar em estreita colaboração com a Organização Mundial de Saúde, as outras comissões regionais e outras organizações internacionais e multilaterais relevantes na implementação da presente Declaração e continuar a promover a cooperação de uma forma sinérgica com várias organizações intergovernamentais, não-governamentais e sub-regionais, organizações que estão a desempenhar um papel cada vez mais importante na melhoria da segurança rodoviária e, em, particular, no sector privado;
- (d) Desenvolver, em consultadoria com os membros e os membros associados da Comissão, um conjunto de metas, objectivos e indicadores, a ser concretizados até 2015, de forma a apreciar e a avaliar o progresso da segurança rodoviária;
- (e) Promover o trabalho em rede entre as organizações nacionais e sub-regionais que apoiam a implementação da presente Declaração.

Listas de verificação* da capacidade do país do Banco Mundial

(i) Lista de verificação 1: Resultados centrados no nível de sistema

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
Estão disponíveis as estimativas dos custos sociais dos acidentes?				
Estão disponíveis os dados sobre as mortes e as lesões causadas por acidentes rodoviários?				
Foram identificados os riscos enfrentados pelos utilizadores da estrada? <ul style="list-style-type: none"> • Condutores? • Passageiros? • Motociclistas? • Peões? • Ciclistas? • Crianças? • Outros? 				
Foi definida oficialmente uma visão nacional para um desempenho de segurança rodoviária melhorado a longo prazo?				
Foram definidos objectivos nacionais e regionais para um desempenho de segurança rodoviária melhorado? <ul style="list-style-type: none"> • Objectivos de custos sociais? • Objectivos dos resultados finais? • Objectivos dos resultados intermédios? • Objectivos de realização das intervenções? • Objectivos em grupos de risco? • Objectivos industriais? • Outros objectivos? 				
Foram identificados todos os órgãos responsáveis pelo desempenho de segurança melhorado e estes foram formalmente responsabilizados pelo desempenho concretizado para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Auto-estradas? • Polícia? • Transportes? • Planeamento? • Justiça? • Saúde? • Educação? • Outros? 				
Foram claramente definidas as responsabilidades empresariais, comunitárias e industriais para um desempenho de segurança rodoviária melhorado para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
Estão a ser efectuadas revisões regulares ao desempenho para avaliar o progresso e efectuar melhorias para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
Foi estabelecido formalmente um órgão principal para direccionar os esforços nacionais de segurança rodoviária para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
Está definido o papel do órgão principal na legislação e/ou em documentos relativos às políticas e estão definidos os acordos de desempenho anual para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				

(ii) Listas de verificação 2 – 5: Resultados centrados no nível de intervenção

Lista de verificação 2: Planeamento, concepção, operação e utilização da rede de estradas

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
Foram definidas normas e regras de segurança abrangentes e objectivos de desempenho associados para o planeamento, concepção, operação e utilização das estradas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Estradas nacionais? • Estradas regionais? • Estradas de província? • Estradas citadinas? 				
Para cada categoria de estradas (nacional, regional, de província, citadinas), estão				

em vigor os regimes de conformidade para garantir a adesão a normas e regras de segurança especificadas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Avaliação do impacto da segurança rodoviária? • Auditorias de segurança rodoviária? • Inspeções de segurança rodoviária? • Gestão de “pontos negros”? • Gestão da segurança da rede? • Gestão da velocidade? • Gestão do álcool? • Gestão dos cintos de segurança? • Gestão dos capacetes? • Gestão do cansaço? 				
As normas e regras de segurança especificadas e os regimes de conformidade relacionados direccionam-se claramente para as prioridades de segurança dos grupos de utilizadores da estrada de elevado risco para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
As normas e regras de segurança especificadas e os regimes de conformidade relacionados comparam-se favoravelmente com as boas práticas internacionais?				

Listagem de verificação 3: Entrada e saída de veículos de e para a rede de estradas

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
Foram definidas normas e regras de segurança abrangentes e objectivos de desempenho associados para administrar a entrada e saída de veículos e equipamento de segurança relacionado de e para a rede de estradas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Veículos privados? • Veículos comerciais? • Veículos de transportes públicos? • Capacetes para motociclos? • Capacetes para bicicletas? 				
Para cada categoria de veículos e equipamento de segurança (privados, comerciais, públicos, capacetes), estão em vigor os regimes de conformidade para garantir a adesão às normas e às regras de segurança especificadas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Certificação de veículos? • Inspeção de veículos? • Certificação de capacetes? 				
As normas e as regras de segurança especificadas, os regimes de conformidade relacionados e os inquéritos de classificação da segurança direccionam-se claramente para as prioridades de segurança dos grupos de utilizadores da estrada de elevado risco para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
As normas e regras de segurança especificadas, os regimes de conformidade relacionados e os inquéritos de classificação da segurança comparam-se favoravelmente com as boas práticas internacionais?				

Listagem de verificação 4: Entrada e saída de utilizadores de e para a rede de estradas

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
Foram definidas normas e regras de segurança abrangentes e objectivos de desempenho associados para administrar a entrada e saída de utilizadores de e para a rede de estradas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Condutores privados e passageiros? <ul style="list-style-type: none"> ○ Automóveis? ○ Veículos pesados? ○ Ciclomotores? ○ Motociclos? • Condutores comerciais? • Condutores de transportes públicos? <ul style="list-style-type: none"> ○ Táxis? ○ Autocarros? ○ Veículos não motorizados? 				
Para cada categoria de condutores (privados, comerciais, públicos), estão em vigor os regimes de conformidade para garantir a adesão às normas e às regras de				

segurança especificadas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Testes aos condutores? • Fiscalizações rodoviária? 				
As normas e regras de segurança especificadas e os regimes de conformidade relacionados direccionam-se claramente para as prioridades de segurança dos grupos de utilizadores da estrada de elevado risco para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Condutores jovens? • Condutores idosos? • Condutores comerciais? • Condutores de transportes públicos? 				
As normas e regras de segurança especificadas e os regimes de conformidade relacionados comparam-se favoravelmente com as boas práticas internacionais?				

Lista de verificação 5: Recuperação e reabilitação das vítimas de acidentes a partir da rede de estradas

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
Foram definidas normas e regras de segurança abrangentes e objectivos de desempenho associados para administrar a recuperação e a reabilitação das vítimas de acidentes a partir da rede de estradas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Pré-hospitalar? • Hospital? • Assistência médica a longo prazo? 				
Para cada categoria de serviços após o acidente (pré-hospitalar, hospital e assistência médica a longo prazo), estão em vigor os regimes de conformidade para garantir a adesão às normas e às regras de segurança especificadas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
As normas e regras de segurança especificadas e os regimes de conformidade relacionados direccionam-se claramente para as prioridades de segurança dos grupos de utilizadores da estrada de elevado risco para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
As normas e regras de segurança especificadas e os regimes de conformidade relacionados comparam-se favoravelmente com as boas práticas internacionais?				

(iii) Listas de verificação 6 – 11: Resultados centrados a nível da função de gestão institucional

Lista de verificação 6: Coordenação

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
As intervenções estão a ser coordenadas horizontalmente ao longo dos órgãos para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
As intervenções estão a ser coordenadas verticalmente entre órgãos nacionais, regionais, provinciais e cidadãos para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
Foram estabelecidas fortes parcerias de concretização de intervenções entre órgãos, indústria, comunidades e o sector empresarial para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
Foram estabelecidos comités parlamentares e procedimento de apoio à coordenação de processos para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				

Lista de verificação 7: Legislação

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
São os instrumentos legislativos e os procedimentos de apoio às intervenções e funções de gestão institucionais suficientes para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
São os instrumentos legislativos e os procedimentos de apoio às intervenções e funções de gestão institucionais regularmente revistos e reformulados para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				

Lista de verificação 8: Financiamento e alocação de recursos

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
Estão em vigor os mecanismos de financiamento sustentável de apoio às intervenções e às funções de gestão institucionais para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Orçamento central? • Financiamento das estradas? • Honorários? • Outras fontes? 				

Estão em vigor procedimentos formais de alocação de recursos de apoio às intervenções e às funções de gestão institucionais para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Relação custo-eficácia? • Custo-benefício? 				
Existe um valor oficial da vida estatística e do valor relacionado para as lesões para que possam orientar as decisões de alocação de recursos?				
São os mecanismos de financiamento e os procedimentos de alocação de recursos de apoio às intervenções e funções de gestão institucionais suficientes para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				

Lista de verificação 9: Promoção

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
As responsabilidades governamentais, industriais e empresariais para a segurança são promovidas activa e regularmente para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Objectivos das comunicações? • Públicos-alvos? • Mensagens principais? • Meios de comunicação? • Frequência e alcance? 				

Lista de verificação 10: Acompanhamento e avaliação

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
Para cada categoria de estradas (nacional, regional, de província, cidadinas), estão em vigor os sistemas sustentáveis para recolher e gerir os dados dos resultados sobre os acidentes, as mortes e as lesões, e todos os factores ambiente da estrada/veículo/utilizador da estrada relacionados, para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
Para cada categoria de estradas (nacional, regional, de província, cidadinas), estão em vigor os sistemas sustentáveis para recolher e gerir os dados do tráfego na rede de estradas, as velocidades dos veículos, taxas de utilização dos cintos de segurança e dos capacetes, para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
Para cada categoria de estradas (nacional, regional, de província, cidadinas), são levados a cabo inquéritos regulares de classificação da segurança para garantir com qualidade a adesão às normas e às regras de segurança especificadas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Classificações do risco? • Pontuações da protecção das estradas? 				
Para cada categoria de estradas (nacional, regional, de província, cidadinas), estão em vigor os sistemas para recolher e gerir os dados sobre as quantidades das realizações das intervenções de segurança implementadas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Tratamentos de engenharia sobre a segurança? • Operações policiais? • Actividades educacionais? • Actividades promocionais? • Formação de condutores? • Testes a veículos? • Serviços médicos de emergência? 				
Para cada categoria de veículos e equipamento de segurança (privados, comerciais, públicos, capacetes), são efectuados inquéritos regulares e sistemáticos de classificação da segurança para garantir com qualidade a adesão às normas e às regras de segurança especificadas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? <ul style="list-style-type: none"> • Ensaios de colisão? • Testes aos capacetes? 				
Para cada categoria de serviços após o acidente (pré-hospitalar, hospital e assistência médica a longo prazo), são efectuados inquéritos regulares e sistemáticos para garantir com qualidade a adesão às normas e às regras de segurança especificadas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
Estão em vigor os sistemas para acompanhar e avaliar regularmente o desempenho da segurança comparativamente aos objectivos para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?				
Todos os órgãos participantes, parceiros externos e intervenientes possuem acesso aberto a todos os dados recolhidos?				

Lista de verificação 11: Pesquisa, desenvolvimento e transferência de conhecimentos

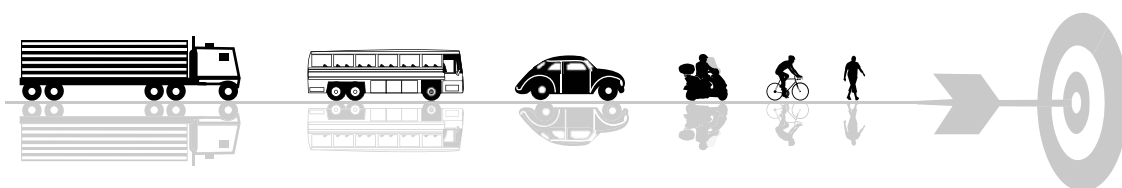
Questões	Sim	Parcial	Pendente	Nã o
<p>Foi estabelecida uma estratégia nacional de pesquisa e desenvolvimento de segurança rodoviária para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Factores relacionados com os veículos? • Factores relacionados com as auto-estradas? • Factores humanos? • Factores institucionais? • Outros factores? 				
<p>Foi estabelecida uma organização nacional independente de pesquisa de segurança rodoviária para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Factores relacionados com os veículos? • Factores relacionados com as auto-estradas? • Factores humanos? • Factores institucionais? • Outros factores? 				
<p>Foram levados a cabo programas piloto e de demonstração para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Factores relacionados com os veículos? • Factores relacionados com as auto-estradas? • Factores humanos? • Factores institucionais? • Outros factores? 				
<p>Estão em vigor os mecanismos e os meios para disseminar as conclusões da pesquisa e desenvolvimento sobre segurança rodoviária nacional para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conferências? • Seminários? • Formação? • Jornais? • Outros? 				

(iv) Lista de verificação 12: Papel do órgão principal e funções de gestão institucional

Questões	Sim	Parcial	Pendente	Não
<p>O órgão principal [ou de facto o(s) órgão/órgãos principal(ais)] contribui eficazmente para a função de gestão da “ênfase sobre os resultados”?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Calculando o desempenho actual da segurança rodoviária através da revisão estratégica de alto nível? • Adoptando uma visão profunda da segurança rodoviária a longo prazo? • Analisando o que pode ser concretizado a curto prazo? • Definindo objectivos quantitativos adequados através do consentimento mútuo de todas as parcerias de segurança rodoviária e construindo estratégias baseadas em provas em torno destes resultados e realizações desejados? • Estabelecendo mecanismos para assegurar a responsabilização dos intervenientes relativamente aos resultados? 				
<p>O órgão principal [ou de facto o(s) órgão/órgãos principal(ais)] contribui eficazmente para a função de gestão da “coordenação”?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordenação horizontal ao longo do governo central? • Coordenação vertical desde os níveis centrais a regionais e locais do governo? • Parcerias de concretização específicas entre governo, entidades não-governamentais, comunidade e entidades empresariais a nível central regional e local? • Relações parlamentares? 				
<p>O órgão principal [ou de facto o(s) órgão/órgãos principal(ais)] contribui eficazmente para a função de gestão da “legislação”?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revedo as necessidades legislativas para atingir resultados em relação a outras alternativas e levar a cabo avaliações do impacto dos custos e dos benefícios? • Consultar e desenvolver/actualizar normas e regras susceptíveis de execução? • Consolidando regras chave de segurança? • Encontrando falhas legislativas nos programas do governo e do parlamento? 				
<p>O órgão principal [ou de facto o(s) órgão/órgãos principal(ais)] contribui eficazmente para a função de gestão do “financiamento e alocação de recursos”?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consolidando o acesso a fontes anuais e sustentáveis de financiamento da segurança rodoviária? • Estabelecendo procedimentos para orientar a alocação de recursos para todos os programas de segurança? 				
<p>O órgão principal [ou de facto o(s) órgão/órgãos principal(ais)] contribui eficazmente para a função de gestão da “promoção”?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoção de uma visão profunda de segurança rodoviária? • Campeonatos e promoção a altos níveis? • Promoção multissectorial da intervenção eficaz? • Liderando através do exemplo com políticas internas de segurança rodoviária? • Desenvolvendo e apoiando programas de classificação da segurança? • Levando a cabo publicidade nacional? • Encorajando a promoção a nível local? 				
<p>O órgão principal [ou de facto o(s) órgão/órgãos principal(ais)] contribui eficazmente para a função de gestão do “acompanhamento e avaliação”?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantindo que os sistemas de dados, ligações e capacidade de gestão adequados são estabelecidos para acompanhar os objectivos e as estratégias? • Revisão transparente das estratégias nacionais de segurança rodoviária e do seu desempenho? • Efectuando os ajustes necessários para garantir que os resultados são concretizados? 				
<p>O órgão principal [ou de facto o(s) órgão/órgãos principal(ais)] contribui eficazmente para a função de gestão da “pesquisa, desenvolvimento e transferência de conhecimentos”?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvendo a capacidade para a pesquisa multidisciplinar e a transferência de conhecimentos? • Criando uma estratégia e um programa anual nacional de pesquisa sobre 				

<p>segurança rodoviária?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consolidando as fontes de financiamento sustentável para a pesquisa sobre segurança rodoviária? • Formação e troca profissional? • Estabelecendo as directrizes de melhores práticas? • Definindo projectos de demonstração? 				
--	--	--	--	--

* *Bliss e Breen, 2009*



United Nations Economic Commission for Europe
Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland
www.unece.org



Nações Unidas