



Encontro de  
segurança  
**viária**  
para Iberoamérica  
e O Caribe



The Road  
safety  
forum for  
Ibero-America  
and The Caribbean



Encuentro de  
seguridad  
**vial**  
para Iberoamérica  
y El Caribe



**PROTEGIENDO VIDAS** PROTEGIENDO VIDAS **SAVING LIVES** PROTEGIENDO VIDAS **PROTEGIENDO VIDAS** **SAVING LIVES**

**SEGURIDAD VIAL**  
**SEGURANÇA VIÁRIA**  
ROAD SAFETY



**IBEROAMÉRICA Y EL CARIBE**  
**IBERO-AMÉRICA E O CARIBE**  
IBERO-AMERICA AND THE CARIBBEAN

**A** 1. Apresentação

**A** 2. Agenda

**S** 3. Sumário

- Cerimónia de Abertura
- Sessão Plenária I
- Sessão Plenária II
- Sessão Plenária III
- Sessão Plenária IV
- Cerimónia de Encerramento

**P** 4. Princípios de Madrid

**P** 5. Participantes



## 1. Apresentação

Caros amigos,

É com prazer que lhes apresento a publicação, em papel e em formato audiovisual, da primeira edição do Encontro de Segurança Rodoviária para a Região Ibero-Americana e Caraíbas, o EISEVI, celebrado em Madrid nos dias 23 e 24 de Fevereiro de 2009.

Esta primeira realização do EISEVI, organizada pela SEGIB em cooperação com a Direcção-Geral de Viação de Espanha (DGT), o Banco Mundial, a Fundação Internacional do Automóvel (FIA) e a Fundação MAPFRE, e com o apoio da Comissão Regional para a Segurança Rodoviária na América Latina e Caraíbas, do Ministério de Assuntos Exteriores e Cooperação de Espanha e do Real Automóvel Clube da Catalunha (RACC), teve lugar como cumprimento do mandato dos Chefes de Estado e de Governo ibero-americanos, exposto no ponto 31 do seu Programa de Acção acordado na XVIII Cimeira de São Salvador, em Outubro do ano passado.

Agora que vamos entrar na denominada “Década de Acção para a Segurança Rodoviária”, é fundamental aproveitar o estímulo que se está a dar nesta área a todos os níveis para reduzir o número de vítimas que, de forma directa ou indirecta, se encontram vinculadas aos acidentes de viação. No caso do espaço ibero-americano e Caraíbas, a sinistralidade rodoviária provoca cerca de 120.000 mortes e deixa mais de 2 milhões de pessoas lesionadas cada ano, colocando a região entre as que têm os índices de mortalidade mais altos nas estradas. Estes números alarmantes podem e devem ser reduzidos, uma vez que o custo que esta catástrofe representa para os nossos países e para os seus esforços pelo desenvolvimento e por uma vida melhor é demasiado alto.

São também demasiados os inumeráveis dramas pessoais e familiares, a perda de vidas nas nossas estradas e cidades, um longo rasto de dor, muito dispendioso economicamente, que podemos reduzir com medidas práticas e que criem consenso entre os nossos cidadãos.



A segurança rodoviária constitui um dos âmbitos que mais peso tem adquirido, especialmente ao longo dos últimos anos, nas políticas não só a nível nacional ou regional mas também mundial. Isto é evidenciado pela celebração da primeira Conferência Ministerial Global de Segurança Rodoviária, patrocinada pela Organização das Nações Unidas, que se irá celebrar em Moscovo em Novembro deste ano.

O presente sumário pretende dar o seu contributo para avançar na formação de consensos sobre princípios, critérios e boas práticas da segurança rodoviária nos nossos países, tendo em conta os argumentos mais destacados e as ideias mais importantes apresentadas durante o Encontro. Esta reunião do EISEVI contou com a participação de ministros, autoridades governamentais, dirigentes de organismos internacionais, especialistas de prestígio e representantes de redes de organizações da sociedade civil ligadas à segurança rodoviária. Acredito sinceramente que esta pluralidade de intervenientes enriqueceu o debate e os resultados do Encontro.

Tenho a certeza de que, através destas páginas, estamos a contribuir no processo de formação de um espaço de segurança rodoviária para a região ibero-americana e Caraíbas. Uma construção que tem como próximo estágio o horizonte de 2011, com a celebração da segunda edição do EISEVI no México, e com a qual temos a certeza de estar a avançar para melhorar os números e estatísticas da sinistralidade rodoviária, tornando o nosso lema, “Protegendo Vidas”, num referente da nossa identidade e do nosso futuro em comum.


## 2. Agenda

<b>DOMINGO</b> <b>22 de Fevereiro</b>	
19.00-21.00h	REGISTO DE PARTICIPANTES-COCKTAIL DE BOAS-VINDAS
<b>SEGUNDA-FEIRA</b> <b>23 de Fevereiro</b>	
8.00-9.30h	REGISTO DE PARTICIPANTES
9.45-11.00h	<b>CERIMÓNIA DE ABERTURA</b> Sr. Enrique V. Iglesias. <i>Secretário-Geral Ibero-Americano.</i> Sra. Pamela Cox. <i>Vice-Presidente do Banco Mundial.</i> Sr. Oscar Arias Sánchez. <i>Presidente da República, Costa Rica.</i> Sr. José Manuel Martínez. <i>Presidente MAPFRE S.A. e Fundação MAPFRE.</i> Sr. Carlos Macaya. <i>Presidente do Conselho de Administração, Fundação Federação Internacional de Automobilismo (FIA).</i> Sra. María Teresa Fernández de la Vega. <i>Primeira Vice-Presidente, Espanha.</i>  <i>MENSAGEM: "as vozes das vítimas"</i> Sra. Mar Cogollos. <i>Presidente da Associação para o Estudo da Lesão Medular Espinal (AESLEME), Espanha.</i>  <b>Projecção da curta-metragem "Estradas Seguras"</b>
11.00-11.30h	PAUSA-CAFÉ-CONFERÊNCIA DE IMPRENSA
11.30-13.30h	<b>SESSÃO PLENÁRIA I: SITUAÇÃO ACTUAL E PERSPECTIVAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA NA REGIÃO IBERO-AMERICANA E CARAÍBAS: OS DESAFIOS GLOBAIS</b> <i>MODERADOR:</i> <b>Sr. Justo Zambrana.</b> <i>Secretário do Ministério do Interior, Espanha.</i>
	<b>1. OS GRANDES DESAFIOS NA SEGURANÇA RODOVIÁRIA NOS NOSSOS PAÍSES</b> <b>a. Infra-estruturas</b> Sra. Karla González. <i>Ministra das Obras Públicas e Transportes, Costa Rica.</i> <b>b. Colaboração através de uma Agência Principal</b> Sr. Gerardo Barrios. <i>Presidente, Unidade Nacional de Segurança Rodoviária, Uruguai.</i> <b>c. A Perspectiva de Organizações Internacionais</b> Sra. Eugênia Maria Silveira Rodrigues. <i>Conselheira Regional para a Segurança Rodoviária, Organização Panamericana de Saúde (OPS).</i>
	<b>2. EXPERIÊNCIAS POSITIVAS EM SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b> <b>a. Redução da mortalidade</b> Sr. Pere Navarro. <i>Director-Geral da Viação, Espanha.</i> <b>b. Aplicação das leis</b> Sr. Hugo Adalberto Suazo Ortíz. <i>Vice-ministro da Segurança, Honduras.</i> Sr. Mario Hernando Torres Merchán. <i>Sub-director de Trânsito e Transportes, Polícia Nacional da Colômbia.</i> <b>c. Prevenção</b> Sr. José A. Córdova Villalobos. <i>Secretário da Saúde, México.</i>
13.30-14.00h	DEBATE, PERGUNTAS E RESPOSTAS
14.00-15.30h	ALMOÇO oferecido pelo Secretário-Geral Ibero-Americano

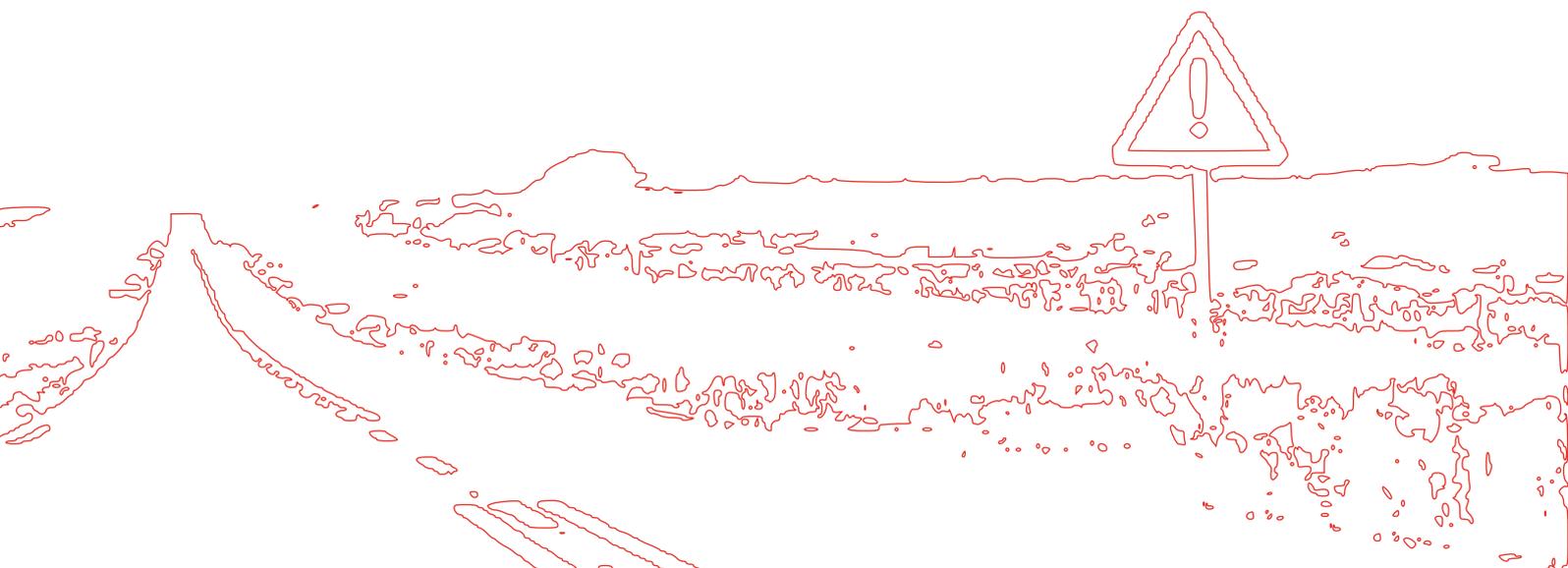
	<b>SEGUNDA-FEIRA</b> <b>23 de Fevereiro</b>
15.30-17.30h	<b>SESSÃO PLENÁRIA II: POSTA EM FUNCIONAMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO MUNDIAL SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS) E DO BANCO MUNDIAL (BM) NA REGIÃO IBERO-AMERICANA E CARAÍBAS</b> <b>MODERADOR:</b> <b>Sr. Anthony Bliss.</b> <i>Especialista principal em Segurança Rodoviária, Banco Mundial.</i>
	<p><b>1. FORTALECIMENTO DA CAPACIDADE DE GESTÃO EM SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b></p> <p><b>a. Revisão da capacidade de gestão: Ferramentas de diagnóstico</b>                  Sra. Hilda Gómez. <i>Consultora-especialista em Infra-estruturas, Banco Inter-americano de Desenvolvimento (BID).</i></p> <p><b>b. Diagnósticos para a acção: estudos de casos de países</b>                  Sr. Alfredo Peres da Silva. <i>Director, Departamento Nacional de Trânsito, Brasil.</i>                  Sr. Guillermo T. Montenegro. <i>Ministro da Justiça e Segurança, Ministério da Justiça e Segurança da Cidade Autónoma de Buenos Aires, Argentina.</i>                  Sr. Miquel Nadal. <i>Director da Fundação Real Automóvel da Catalunha (RACC), Espanha.</i></p>
	<p><b>2. O PAPEL DA AGÊNCIA PRINCIPAL</b></p> <p><b>a. Aproximação aos resultados</b>                  Sr. Emilio Oñate. <i>Secretário Executivo da Comissão Nacional de Segurança de Trânsito (CONASET), Chile.</i></p> <p><b>b. Coordenação de políticas e recursos</b>                  Sr. Felipe Rodríguez Laguens. <i>Director Ejecutivo da Agência Nacional de Segurança Rodoviária, Argentina.</i></p> <p><b>c. Necessidades de dados e informação</b>                  Sr. Roy Rojas. <i>Organização Panamericana da Saúde (OPS), México.</i></p>
17.30-17.45h	<b>PAUSA CAFÉ</b>
17.45-19.30h	<b>SESSÃO PLENÁRIA II (Cont.): POSTA EM FUNCIONAMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO MUNDIAL SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS) E DO BANCO MUNDIAL (BM) REGIÃO IBERO-AMERICANA E CARAÍBAS</b> <b>MODERADOR:</b> <b>Sr. Miguel Muñoz.</b> <i>Presidente do Instituto de Segurança Rodoviária, Fundação MAPFRE.</i>
	<p><b>3. IMPLEMENTAÇÃO, ESTRATÉGIAS E POLÍTICAS MULTISSECTORIAIS</b></p> <p><b>a. Política multisectorial a nível nacional</b>                  Sr. Julio Urzúa. <i>Secretário Executivo, Comissão Regional para a Segurança Rodoviária na América Latina e Caribe, Chile.</i></p> <p><b>b. Concepção de projectos</b>                  Sr. Greg Speier. <i>Especialista em Segurança Rodoviária.</i></p>
	<p><b>4. EXECUÇÃO E RESULTADOS</b></p> <p><b>a. Planeamento e funcionamento de infra-estruturas</b>                  Sr. John Dawson. <i>Auditorias de Segurança em Estradas (IRAP).</i></p> <p><b>b. Saúde, prevenção e reabilitação</b>                  Sr. Arturo Cervantes Trejo. <i>Director-Geral Adjunto, Centro Nacional para a Prevenção de Acidentes, México.</i></p> <p><b>c. Promoção e campanhas</b>                  Sr. Lucien Jones. <i>Director, Conselho Nacional de Segurança Rodoviária, Jamaica.</i>                  Sr. Freddy Ponce. <i>Assessor, Organização Ibero-americana da Juventude (OIJ).</i></p> <p><b>d. Vigilância e controlo</b>                  Sr. Rogelio Martínez Masegosa. <i>General Chefe do Grupo de Trânsito da Guarda Civil, Espanha.</i></p>
20.30h	<b>JANTAR-RECEPÇÃO. Oferecido pela Direcção-Geral de Trânsito de Espanha e pela Fundação MAPFRE</b>

<b>TERÇA-FEIRA 24 de Fevereiro</b>	
9.00-11.30h	<b>SESSÃO PLENÁRIA III: CONSTRUÇÃO DE UMA VONTADE POLÍTICA PARA O DESAFIO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA</b>
9.00-10.00h	<b>PAINÉIS DE DEBATE</b>
	<p><b>1. METAS E OBJECTIVOS MENSURÁVEIS</b>  <b>MODERADOR:</b>  <b>Sr. Jorge Valdano.</b> <i>Comunicador e ex-futebolista</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Metas para uma maior Segurança Rodoviária</b>  Sr. Fred Wegman. <i>Presidente da IRTAD, Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE).</i></li> <li>- <b>Indicadores de sinistralidade</b>  Sr. Lucas Facello. <i>Consultor de Segurança Rodoviária, Uruguai.</i></li> <li>- <b>Os resultados do Relatório Tendência Zero</b>  Sr. Stephen Perkins. <i>Director, Fórum Internacional de Transporte OCDE.</i></li> <li>- <b>Objectivos Definidos</b>  Sr. Ricardo Sánchez. <i>Comissão Económica para a América Latina e Caraíbas (CEPAL).</i></li> <li>- <b>Quadro normativo favorável para alcançar objectivos</b>  Sra. Virginia Tanase. <i>Directora, Divisão de Segurança Rodoviária, Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE).</i></li> </ul>
10.00-11.30h	<b>PAINÉIS DE DEBATE (Cont.)</b>
	<p><b>2. IDENTIFICAÇÃO DAS PRIORIDADES DE CAPACIDADE REGIONAL PARA CONSTRUIR ESTRADAS MAIS SEGURAS</b>  <b>MODERADOR:</b>  <b>Sra. Mar Cogollos.</b> <i>Presidente da Asociación para el Estudio de la Lesión Muscular Espinal (AESLEME) Espanha.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Representantes da Ibero-América</b>  Sr. Jorge Nieto Menéndez. <i>Ministro das Obras Públicas, El Salvador.</i>  Sr. Carlos E. Rubilar Ottone. <i>Director Nacional de Viabilidade, Ministério das Obras Públicas, Chile.</i>  Sra. Josefina Cruz Villalón. <i>Secretária de Estado de Infra-estruturas, Ministério de Fomento, Espanha.</i></li> <li>- <b>Representante das Caraíbas</b>  Sr. L. Michael Henry. <i>Ministro dos Transportes e Obras Públicas, Jamaica.</i></li> </ul> <p><b>3. MOBILIZAÇÃO DE RECURSOS PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA NA ESFERA INTERNACIONAL</b>  Sr. Agustín Aguerre. <i>Chefe de Divisão de Transporte, Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).</i>  Sr. Marc Shotten. <i>Especialista em Segurança Rodoviária. Banco Mundial (BM).</i></p>
11.30-11.45h	<b>PAUSA CAFÉ</b>
11.45-13.00h	<b>SESSÃO PLENÁRIA IV: CONSTRUÇÃO DE UMA VONTADE POLÍTICA PARA O DESAFIO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA E PREPARAÇÃO PARA A CONFERÊNCIA MINISTERIAL GLOBAL</b> <b>PRESIDE:</b> <b>Sr. Enrique V. Iglesias.</b> <i>Secretário-Geral Ibero-Americano, SEGIB.</i>
	<p><b>1. RUMO A UM ESPAÇO IBERO-AMERICANO</b>  Sr. Rui Carlos Pereira. <i>Ministro da Administração Interna, Portugal.</i>  Sr. Fernando Valle Dávila. <i>Vice-ministro dos Transportes e Infra-estruturas, Nicarágua.</i></p> <p><b>2. PREPARAÇÃO PARA A CONFERÊNCIA MINISTERIAL GLOBAL</b>  General Viktor Kiryanov. <i>Vice-ministro da Administração Interna, Federação Russa.</i>  Sr. David Ward. <i>Director da Fundação FIA.</i>  Sr. Mario Holguín. <i>Vice-ministro das Obras Públicas e Transportes, República Dominicana.</i></p>
13.00-13.30h	<b>RESUMO DAS CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES DO ENCONTRO</b> Sr. Fernando García Casas. <i>Director de Gabinete, Secretaria-Geral Ibero-Americana, SEGIB.</i> Sr. Mark Rosemberg. <i>The Task Force for Child Survival and Development.</i>  <b>MENSAGEM: "As vozes das vítimas"</b> Sra. Alejandra Forlán. <i>Directora da Fundação Alejandra Forlán, Uruguai.</i>
13.30-14.00h	<b>CERIMÓNIA DE ENCERRAMENTO</b> Sr. Karla González. <i>Ministra das Obras Públicas e Transportes, Costa Rica.</i> Sr. José A. Córdova Villalobos. <i>Secretário da Saúde, México.</i> Sr. Alfredo Pérez Rubalcaba. <i>Ministro do Interior, Espanha.</i> Sr. Enrique V. Iglesias. <i>Secretário-Geral Ibero-Americano, SEGIB.</i>
	<b>BRINDE DE HONRA</b>

CERIMÓNIA DE ABERTURA

Oradores:

- Sr. Enrique V. Iglesias. *Secretário-Geral Ibero-Americano.*
- Sra. Pamela Cox. *Vice-Presidente do Banco Mundial.*
- Sr. Oscar Arias Sánchez. *Presidente da República, Costa Rica.*
- Sr. José Manuel Martínez. *Presidente MAPFRE S.A. e Fundação MAPFRE.*
- Sr. Carlos Macaya. *Presidente do Conselho de Administração, Fundação Federação Internacional de Automobilismo (FIA).*
- Sra. María Teresa Fernández de la Vega. *Primeira Vice-Presidente, Espanha.*
- Sra. Mar Cogollos. *Presidente da Associação para o Estudo da Lesão Medular Espinal (AESLEME), Espanha.*

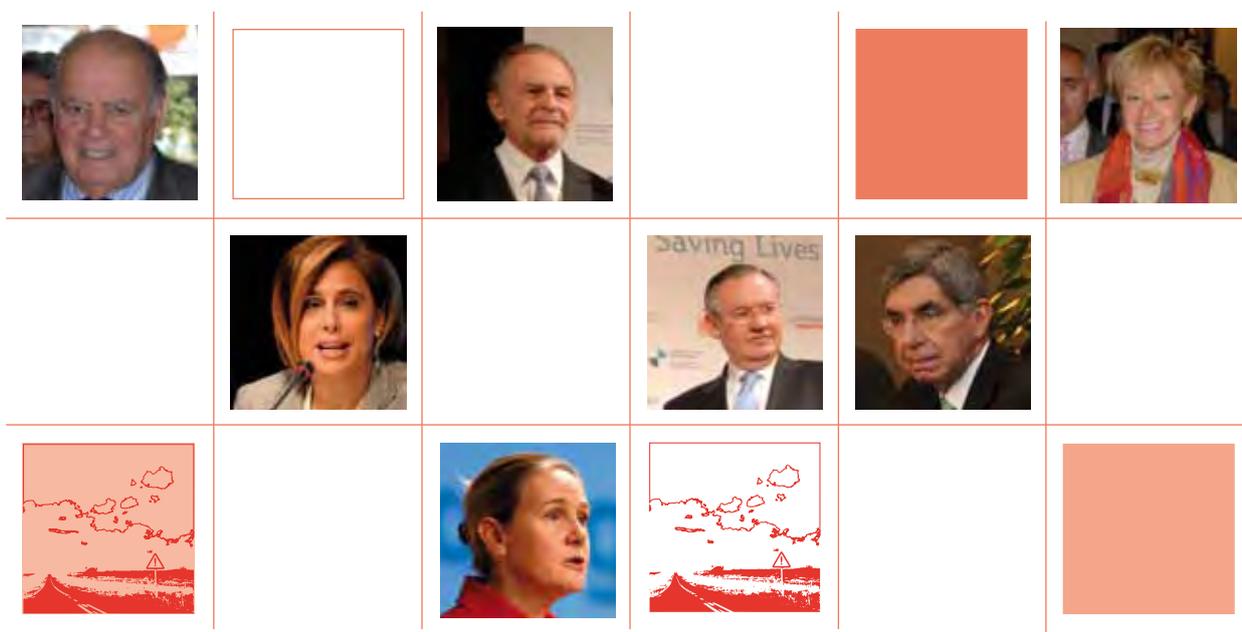


### 3. Sumário

#### CERIMÓNIA DE ABERTURA

## “ Porquê centrar-se neste tema agora, no meio da pior crise económica mundial deste século?”

Pamela Cox



*“A resposta é que o custo desta catástrofe em países em vias de desenvolvimento é demasiado elevado dado que, ao contrário de outros problemas com que nos enfrentamos, os acidentes de trânsito são evitáveis. E o statu quo - morte e deficiência - não é aceitável”.*

Com este enquadramento iniciava o seu discurso a Vice-Presidente do Banco Mundial para a América Latina e Caraíbas, Pamela Cox, na cerimónia de abertura do primeiro Encontro de Segurança Rodoviária para a Região Ibero-Americana e Caraíbas, EISEVI, que teve lugar em Madrid nos dias 23 e 24 de Fevereiro do presente ano.

Números, dados, estatísticas, previsões e outros indicadores serviram neste Encontro para manifestar a necessidade de diminuir um mal que afecta cerca de 120.000 pessoas que falecem todos os anos na região

e mais de 2.000.000 de pessoas que ficam marcadas para toda a vida com as sequelas dos acidentes de trânsito que se produzem na região ibero-americana e Caraíbas.

A segurança rodoviária tornou-se ao longo dos últimos anos numa das principais preocupações, não só para a região mas também a nível global, como fica demonstrado com a celebração da próxima Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária que terá lugar em Moscovo em Novembro do presente ano e que se enquadra na acção e no impulso dado pela Organização das Nações Unidas ao desafio apresentado pela Segurança Rodoviária; uma reunião cujo reflexo já se podia adivinhar com a entrada em funcionamento, por parte da Comissão para a Segurança Rodoviária, da campanha *“Make Roads Safe”*, tal como assinalava o Presidente da Fundação FIA, Carlos Macaya.

Assim foram apresentados perante a região ibero-americana e das Caraíbas uma série de desafios que é necessário ultrapassar.

O primeiro deles faz referência directa aos dados que devem servir como instrumento para elaborar uma base que permita não só aos Governos mas também ao âmbito privado adoptar medidas eficazes em matéria de segurança rodoviária. Neste sentido, o Presidente da MAPFRE S.A. e da Fundação MAPFRE, José Manuel Martínez, salienta a necessidade de conhecer, de forma precisa, os índices e dimensões básicas dos acidentes de trânsito, pois a falta de uma base de dados comum e a variação dos números em função da fonte consultada não fazem senão obstaculizar qualquer tentativa de dinamizar os efeitos positivos que qualquer medida de segurança rodoviária poderia produzir.

A Primeira Vice-presidente do Governo de Espanha, María Teresa Fernández de la Vega, dizia que *“com as atitudes de sempre não podemos obter resultados diferentes”*. Para isso, propunha adoptar uma série de medidas baseadas, principalmente, na necessidade de melhorar o conhecimento em matéria de segurança rodoviária, e cujo conteúdo se encontrava na elaboração e implementação de políticas comuns, nos processos de unificação de critérios e no planeamento estratégico. Destacava também a importância de existir um observatório ibero-americano de segurança rodoviária, de conceder apoio e atenção às vítimas e de

**“A principal ferramenta contra a falta de segurança rodoviária será sempre o respeito pela vida, e esse respeito deve ser incentivado a partir dos nossos Governos”**

Oscar Arias

melhorar a comunicação através da construção de um espaço na Internet onde as associações de vítimas da segurança rodoviária, como as de Mar Cogollos ou Alejandra Forlán, possam comunicar entre si e partilhar ideias, podendo chegar a formar, num futuro próximo, uma grande associação ibero-americana.

Na linha deste mesmo desafio merece destaque o importante papel que as seguradoras podem representar na melhoria dos sistemas de segurança rodoviária como consequência do longo historial casuístico de que gozam e do seu papel fundamental na reparação de danos. Com esta capacidade podem realizar acções de formação, educação e sensibilização que, junto com os estudos técnicos sobre infra-estruturas e veículos, podem permitir atingir o objectivo de prevenção e de minimização das consequências dos acidentes.

Em segundo lugar há que basear-se na ideia da “Responsabilidade Partilhada”. Os Governos estão obrigados a erguer-se como os principais intervenientes em matéria de implementação de medidas sobre

**“... o objectivo deste fórum é também reconhecer que a sinistralidade nas estradas é uma epidemia global, que tem soluções, e com a qual só unidos podemos acabar”**

Carlos Macaya





segurança rodoviária; no entanto, a sua capacidade de acção tem limites difíceis de ultrapassar. É precisamente nesse ponto que a sociedade civil e os intervenientes privados entram em jogo. “*Não podemos conduzir por ti*”, assim rezava o lema de uma das campanhas publicitárias mais importantes e agressivas implementada pela Direcção-Geral de Viação espanhola nos últimos anos com o objectivo de sensibilizar os condutores. Esse *slogan* não é mais do que o fiel reflexo da necessidade de uma articulação em matéria de segurança rodoviária entre o sector público e o privado. Uma responsabilidade partilhada entre ambos intervenientes, que devem coordenar e sincronizar as suas posições para atingir os objectivos estabelecidos no âmbito da segurança rodoviária.

Tudo isto leva-nos ao estabelecimento de outros desafios. Por um lado, e em terceiro lugar, deve-se destacar a importância daquilo que o Presidente da Costa Rica, Oscar Arias, não duvidou em denominar “Mudança de mentalidade”. Para explicar a mudança que os condutores experimentavam ao sentar-se ao volante de um automóvel, o Presidente Arias utilizava a imagem do Dr. Jeckyll e Mr. Hyde, afirmando que estes “...*passavam de ser pessoas pacíficas e tolerantes a transformar-se em pessoas transgressoras da lei, irresponsáveis pelos seus actos e indiferentes perante a vida alheia*”.

Essa mudança de mentalidade é fundamental para evitar a atitude descrita pelo Presidente costa-riquenho. E tal só pode começar a operar-se a partir do incentivo

**“... é necessária a colaboração entre os poderes públicos e a iniciativa privada, muito especialmente as entidades de seguros...”**

*José Manuel Martínez*

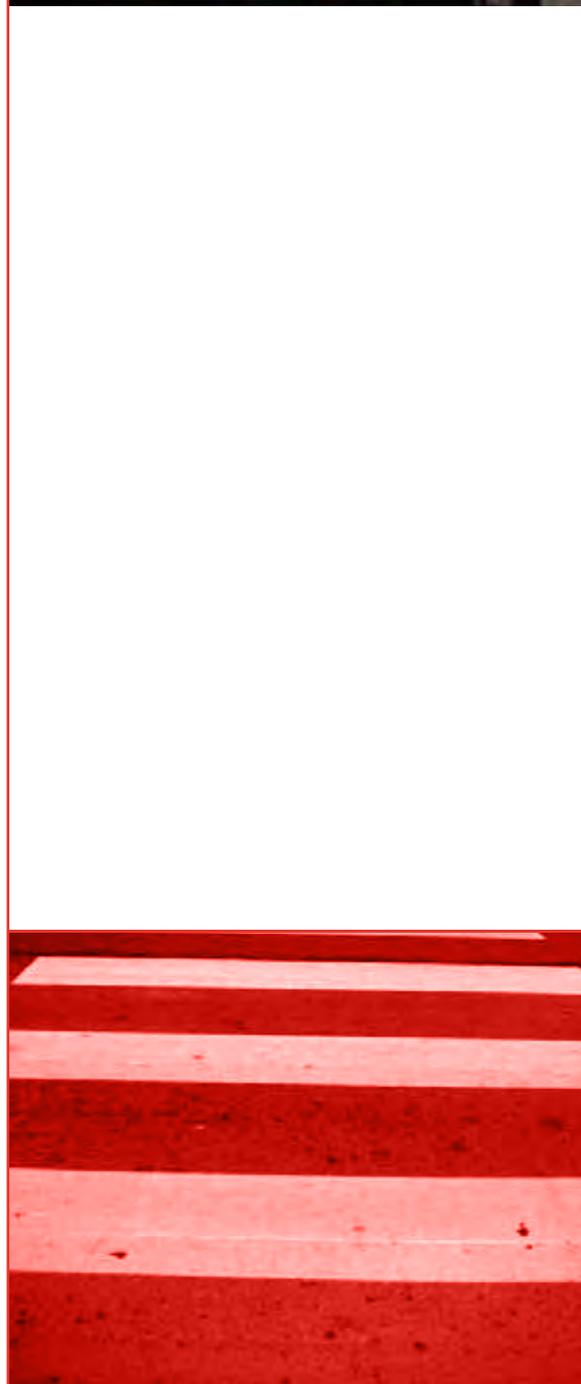
estatal. Neste sentido, as campanhas de sensibilização, as acções preventivas e o estabelecimento de medidas de dissuasão como penas económicas ou até de prisão tornaram-se no argumento de maior peso para atingir o objectivo descrito. O caso espanhol, onde a sinistralidade nas estradas se reduziu em 20% em 2008 e em quase 50% ao longo dos últimos 5 anos, é um claro exemplo disto.

Por outro lado, e em quarto lugar, deve-se abordar o desafio que a melhoria do sector dos transportes e o investimento em infra-estruturas representam para a segurança rodoviária. Assim, a melhoria deste sector na região não só favorece as áreas logística e comercial mas permite também atingir um maior nível de eficácia e segurança nas estradas. Neste caso, o problema que se levanta à região latino-americana é o da diminuição que o investimento total em transportes experimentou ao longo das duas últimas décadas, o que implica que os países mais desenvolvidos e as economias emergentes sejam muito mais competitivos neste âmbito.

“No longo  
trajecto da vida,  
todos somos  
peões,  
passageiros  
e condutores”

*Enrique Iglesias*

Disto deriva a necessidade de adoptar medidas e pôr em funcionamento planos de acção de forma a incentivar este sector que tanto perdeu ao longo dos últimos anos. Assim, Pamela Cox propunha, a modo de exemplo, uma série de acções que podiam contribuir para efectuar essa melhoria no sector dos transportes: incentivar as despesas em zonas de forte impacto, reduzir a congestão e a poluição em zonas urbanas, apoiar abordagens inovadoras para a participação do sector privado em colaborações públicas/privadas, promover a eficiência de despesas públicas ou criar produtos financeiros inovadores, tais como as garantias de risco parcial.



**“Trata-se de um assunto crucial, onde arriscamos a qualidade de vida das nossas sociedades”**

*M<sup>a</sup> Teresa Fernández de la Vega*



Por último, não se deve esquecer a importância que têm tido as directivas dadas pela Assembleia Geral das Nações Unidas (58/289 e 60/5) junto com o “Relatório Mundial sobre prevenção de traumatismos causados pelo trânsito”, editado em 2004 pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e o Banco Mundial, o relatório “A Segurança Rodoviária na América Latina e Caraíbas. Situação actual e desafios”, elaborado pela Comissão Económica das Nações Unidas para a América Latina e Caraíbas (CEPAL) em 2005 e a celebração em 2006 e 2007, na Costa Rica e Porto Rico respectivamente, do primeiro e segundo “Fórum de Intervenientes para a Segurança Rodoviária na América Latina e Caraíbas”.

*“No longo trajecto da vida, todos somos peões, passageiros e condutores”.* Foi com estas palavras que o Secretário-Geral Ibero-Americano, Enrique V. Iglesias, indicou que o Encontro se realizava com o duplo objectivo de se tornar um fórum para forjar consensos sobre planos e prioridades entre intervenientes que antes estavam afastados e fazer um chamamento para esta crise económica e financeira internacional, que é muito profunda e cujos limites e duração se desconhecem ainda, não reduzir os recursos dedicados à segurança rodoviária pelos países, os Bancos de desenvolvimento e as Organizações Internacionais. Tudo isto, junto com os mandatos sobre Segurança Rodoviária contidos nas Cimeiras Ibero-americanas de Santiago do Chile em 2007 e em São Salvador em 2008, permite avançar na elaboração de um quadro regional comum de trabalho em pró da segurança rodoviária com o objectivo final de proteger vidas.

**“Vamos proteger vidas, e vamos reter a mensagem de que, juntos, conseguimos”**

*Mar Cogollos*

SESSÃO PLENÁRIA I

Oradores:

- Sr. Justo Zambrana. *Secretário do Ministério do Interior, Espanha.*
- Sra. Karla González. *Ministra das Obras Públicas e Transportes, Costa Rica.*
- Sr. Gerardo Barrios. *Presidente, Unidade Nacional de Segurança Rodoviária, Uruguai.*
- Sra. Eugênia Maria Silveira Rodrigues. *Conselheira Regional para a Segurança Rodoviária, Organização Panamericana de Saúde (OPS).*
- Sr. Pere Navarro. *Director-Geral da Viação, Espanha.*
- Sr. Hugo Adalberto Suazo Ortíz. *Vice-ministro da Segurança, Honduras.*
- Sr. Mario Hernando Torres Merchán. *Sub-director de Trânsito e Transportes, Polícia Nacional da Colômbia.*
- Sr. José A. Córdova Villalobos. *Secretário da Saúde, México.*



## SESSÃO PLENÁRIA I: SITUAÇÃO ACTUAL E PERSPECTIVAS DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA NA REGIÃO IBERO-AMERICANA E CARAÍBAS. OS DESAFIOS GLOBAIS

### 1.- Os grandes desafios da Segurança Rodoviária nos nossos países

A necessidade de abordar neste momento uma questão como a segurança rodoviária obriga a reflectir previamente sobre a situação que vive actualmente a região ibero-americana e as Caraíbas, pois é necessário estabelecer uma base de partida e que sirva de referência para poder analisar o progresso que se alcança neste âmbito.

O ponto de partida é dado pelos números já mencionados de 1.200.000 mortes por ano na região, quer dizer, uma média de 26 mortes por cada 100.000 habitantes, e mais de 2.000.000 de lesionados por culpa dos acidentes de trânsito. A estes números devem-se somar os problemas levantados pelas dificuldades em matéria de infra-estruturas, onde a inexistência das mesmas ou a sua falta de manutenção aumentam o risco de peões e condutores. Por outro lado, convém abordar o défice legislativo e legal que só há uns anos começou a ser corrigido, e a tardia entrada em funcionamento de campanhas de sensibilização, de eficácia contrastada, mas que se revelam difíceis de estabelecer quando o orçamento não é o adequado. Daí que, aumentando a necessidade de elevar as partidas orçamentais destinadas à segurança rodoviária, a procura de financiamento acabe por ser fundamental, apesar de ser sempre complicado. É por isso que neste último caso se adivinha uma excelente oportunidade para envolver os intervenientes privados na construção de um espaço sólido de segurança rodoviária.

Em definitiva, as dificuldades de organização, de coordenação, de estratégia e de atitude perante a sinistralidade rodoviária são um obstáculo presente que se deve ultrapassar para atingir o desafio do futuro, que é o de fazer da segurança rodoviária um objectivo comum de interesse não só nacional ou regional, mas universal.

*“Não basta fazer o que se pode, mas o que se requer”, assim iniciava a Ministra das Obras Públicas e Transportes da*

Costa Rica, Karla González, a sua exposição, referindo-se à necessidade de os Governos não serem condescendentes consigo mesmos e agirem com o objectivo de criar um espaço de segurança rodoviária abrangente. Neste sentido, a criação de um quadro legislativo e legal adequados é fundamental para iniciar qualquer caminho rumo à consolidação de um espaço de segurança rodoviária.

Seguindo esta linha, são muitos os países que criaram, reformaram e endureceram a sua legislação para fortalecer a segurança rodoviária. É o caso de países como o Uruguai, onde entrou em funcionamento a lei de unidade nacional de segurança rodoviária e a lei de normas de circulação rodoviária, ou a Costa Rica, onde as reformas legislativas levaram a estabelecer multas mais severas e até penas de prisão para pessoas que conduzam sob os efeitos do álcool, além de ter adquirido o compromisso de pôr em funcionamento, ao longo de 2009, a carta de condução por pontos, depois de ter comprovado o sucesso que a adopção desta medida teve em Espanha.

Além do mais, esse quadro normativo e legal deve ser de carácter abrangente, onde não só os condutores tenham o seu espaço, mas onde outros intervenientes directamente relacionados com a segurança rodoviária, como peões e ciclistas, também se possam ver reflectidos.

**“Não basta fazer o que se pode, mas o que se requer”**

Por outro lado, e uma vez detectada e coberta a necessidade legal, é de vital importância centrar-se nas infra-estruturas, muitas vezes menosprezadas e, no entanto, fundamentais para a consolidação do espaço de segurança rodoviária.

Qualquer reforma ou construção de infra-estruturas deve ser abordada com a intenção de cobrir dois grandes objectivos: o da segurança e o da inclusão. Que as estradas devem ser seguras pode parecer uma evidência, mas é necessário insistir nisso, pois qualquer financiamento de infra-estruturas deve ter em conta que estas têm vocação de durabilidade e isso só é possível se se planificarem com base na necessidade da sua segurança. No entanto, a inclusão é bastante menos óbvia e muito mais original, pois há que pensar que as infra-estruturas devem estar destinadas a todos os utilizadores. Pode-se dizer que as infra-estruturas inclusivas são infra-estruturas seguras.

No entanto, as infra-estruturas levam directamente a outra das questões que deve ser considerada vital em matéria de segurança rodoviária: o financiamento. Não basta tentar mudar a mentalidade dos cidadãos (para o que, já agora, também é necessário financiamento), devendo-se trabalhar neste sentido a partir das entidades públicas internas, tanto nacionais e regionais como locais.

Com estes objectivos, fala-se de financiamento direccionado, com a intenção de referir a importância de esse apoio económico se centrar na segurança rodoviária propriamente dita e de não se diluir ao estar incluído num quadro orçamental mais amplo, onde acabe por passar despercebido. É isso que está a acontecer, por exemplo, com a iniciativa de segurança rodoviária lançada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que permite aos países da região negociar com o próprio BID ajudas destinadas única e exclusivamente à segurança rodoviária.

Por último, a sensibilização de todos os intervenientes envolvidos acaba por ser outra das peças indispensáveis para formar um grande espaço de segurança rodoviária. *"No trânsito... tu és parte da solução"*. Com este *slogan* pôs-se em funcionamento uma grande campanha de comunicação e sensibilização no Uruguai, onde, segundo o exposto por Gerardo Barrios, Presidente da Unidade Nacional de Segurança Rodoviária desse país, procurou-se chegar à população focando-se em quatro objectivos principais: os faróis, o capacete, o cinto de segurança e o álcool.

No entanto, não basta o apoio dado desde dentro; o papel das entidades externas, tais como os organismos internacionais, agências independentes ou organizações não governamentais, entre outros, também acaba por ser de grande utilidade no momento de universalizar o interesse pela criação de um espaço de segurança rodoviária.

Com base nestes argumentos, a conselheira regional para a segurança rodoviária da Organização Panamericana da Saúde, Eugénia Maria Silveira Rodrigues, assinalava que *"promover a segurança no trânsito é promover a saúde e a justiça social"*. Estas palavras encerram o que pode ser considerado como o objectivo principal dos intervenientes internacionais ao abordar uma questão como a da segurança rodoviária.

Assim, a coordenação das acções entre Estados, o estabelecimento de planos regionais de acção, a realização de estudos e a elaboração de documentos específicos sobre a matéria, ou a formação de recursos humanos, não são mais do que alguns exemplos da capacidade destes intervenientes internacionais de fomentar a criação de um espaço universal de segurança rodoviária. Nesta linha, merece destaque a actuação da OPS

**“promover a segurança no trânsito é promover a saúde e a justiça social”**

com acções como a elaboração do Relatório Global de Segurança no Trânsito, a publicação do manual de segurança rodoviária para decisores e profissionais ou a celebração da primeira semana mundial de segurança rodoviária em 2007. Também merecem destaque os documentos que servem de antecedente em matéria de segurança rodoviária, como o relatório da Organização Mundial da Saúde sobre a prevenção de traumatismos causados por acidentes de viação, o relatório da CEPAL sobre o estado da segurança rodoviária na região da América Latina e Caraíbas, ou as Resoluções da Assembleia Geral das Nações Unidas em matéria de segurança rodoviária.

Assim, é interessante indicar uma série de recomendações que contribuem para melhorar as acções que se podem efectuar por parte dos intervenientes nacionais e internacionais, tais como a entrada em

funcionamento de políticas públicas multisectoriais, a descentralização de responsabilidades entre as entidades locais, regionais e nacionais, a avaliação do impacto das intervenções públicas ou a potenciação e incentivo à participação da sociedade civil, por exemplo, através da criação de uma rede de ONG de vítimas da estrada ou de uma grande associação regional de vítimas.



## 2.- Experiências positivas em Segurança Rodoviária

Se em algo parecem estar de acordo todas as políticas de segurança rodoviária é na necessidade de reduzir o número de mortos na estrada, quer se trate de condutores, passageiros ou peões, e na importância da existência de uma cultura cidadã de segurança rodoviária.

Aplicação estrita das leis, ações conjuntas entre o âmbito público e o privado, realização de controlos preventivos, planificação plurianual e multisectorial ou campanhas de consciencialização, entre outros, não são mais do que uma amostra de tudo o que se fez, faz e pode continuar a fazer em pró da segurança rodoviária e da formação contínua a que se deve submeter qualquer política de segurança rodoviária nos nossos países.

*“O bom de ter uma política europeia comum é que todos copiam de todos”, dizia o Subsecretário da Administração Interna do Ministério da Administração Interna de Espanha, o Sr. Justo Zambrana. Essa política co-*



Daqui decorre, precisamente, o peso da ação pública e privada, fundamental na hora de falar de experiências positivas em matéria de segurança rodoviária.

Assim, no que respeita à primeira, há que ter em conta não só a existência de instituições de carácter supra-estatal, como é o caso da União Europeia, mas deve-se também referir a importância dos acordos a nível interno, como o demonstra a necessidade de tanto o Governo como o Parlamento estarem em sintonia para obter consensos na matéria, de que a segurança rodoviária tenha uma responsabilidade multisectorial (viação, saúde, infra-estruturas...) ou de se porem em funcionamento instituições de ajuda

à causa, como é o caso do Observatório Nacional de Segurança Rodoviária em Espanha.

Entretanto, no lado da ação privada, deve-se ter em conta outro tipo de con-

tribuição em matéria de segurança rodoviária, como os órgãos de consulta e participação social com representação, por mandato legal - e não voluntariamente -, de todos os sectores, a aposta na forte presença das associações de vítimas, a criação de bases de dados de acidentes ou, inclusive, a responsabilidade dos meios de comunicação, sem cuja colaboração os milionários

**“O bom de ter uma política europeia comum é que todos copiam de todos”**

num permitiu a aprovação da conhecida Directiva U.E. sobre as cartas de condução, depois de chegar a um acordo sobre as diferentes categorias, as exigências para cada uma delas e as diferentes categorias, as exigências para cada uma delas e os diferentes prazos de renovação. E sempre com o objectivo final de reduzir a mortalidade nas estradas.



investimentos em campanhas publicitárias jamais poderiam ter o impacto actual.

Com base nesta acção conjunta do âmbito público e privado é possível trabalhar numa política de segurança rodoviária que requer por sua vez uma articulação perfeita com as políticas de transporte e de mobilidade. *“Se as políticas de transporte e de mobilidade funcionarem bem, a de segurança rodoviária também funcionará”*, assinalava Pere Navarro, Director Geral da DGT espanhola. Mas como garantir o sucesso da política sobre segurança rodoviária?

São vários os elementos a ter em conta na hora de determinar o sucesso das políticas em matéria de segurança rodoviária. Em primeiro lugar, é importante que esta seja considerada como prioridade política (planos plurianuais, mais polícia, alteração do código penal); também há que ter em conta a consciencialização e o aumento dos controlos preventivos de alcoolémia; não menos importante é a necessidade de alcançar uma taxa de 100% de utilização do cinto (actualmente é de 95% em Espanha), pois quase uma quarta parte dos mortos na estrada em 2008 em Espanha não o tinha posto; além do mais, a distração é a primeira causa dos acidentes de trânsito (40%), a velocidade continua a ser uma conta pendente apesar de se ter reduzido como causa de mortalidade graças aos radares, e a reincidência tornou-se num tema estratégico, pois são poucos os reincidentes mas causam muitos estragos.

Graças a estas medidas todos os países da U.E. conseguiram reduzir notavelmente os seus índices de mortalidade em acidentes de viação, ficando Espanha

entre os cinco primeiros (junto com Portugal, França, Letónia e Luxemburgo), com um índice de redução de entre 40% e 60% desde 2003 até 2008.

Então, face ao futuro, o que falta fazer?

Antes de mais, o mais importante é continuar a agir nas áreas anteriormente mencionadas, sem descuidar a importância da elaboração de planos municipais, as vantagens de levar a segurança rodoviária às empresas (como já se fizera com a qualidade, os riscos no trabalho ou o meio ambiente) ou a renovação do parque automóvel. Dito isto, além da luta contra a reincidência, as motos continuam a ser o grande problema da segurança rodoviária, pois sobretudo nas áreas urbanas são cada vez mais as pessoas que conduzem este tipo de veículos. Isso faz com que este seja um dos grandes desafios do futuro para a construção de um espaço sólido de segurança rodoviária.

Agora, se com tudo o mencionado até agora foi possível a obtenção de números positivos de redução da mortalidade, não é menos certo que alguns aspectos como o da estrita aplicação das leis e as medidas preventivas desempenharam um papel determinante para atingir esse objectivo.

Assim, no que respeita à criação de um quadro jurídico eficaz tanto na sua normativa como na sua aplicação, esta requeriu e requer um esforço contínuo de todas as partes, tanto públicas como privadas, envolvidas na segurança rodoviária. Para tal, em primeiro lugar é necessário determinar quais são as causas que em cada país supõem as principais lacunas de segurança rodoviária.

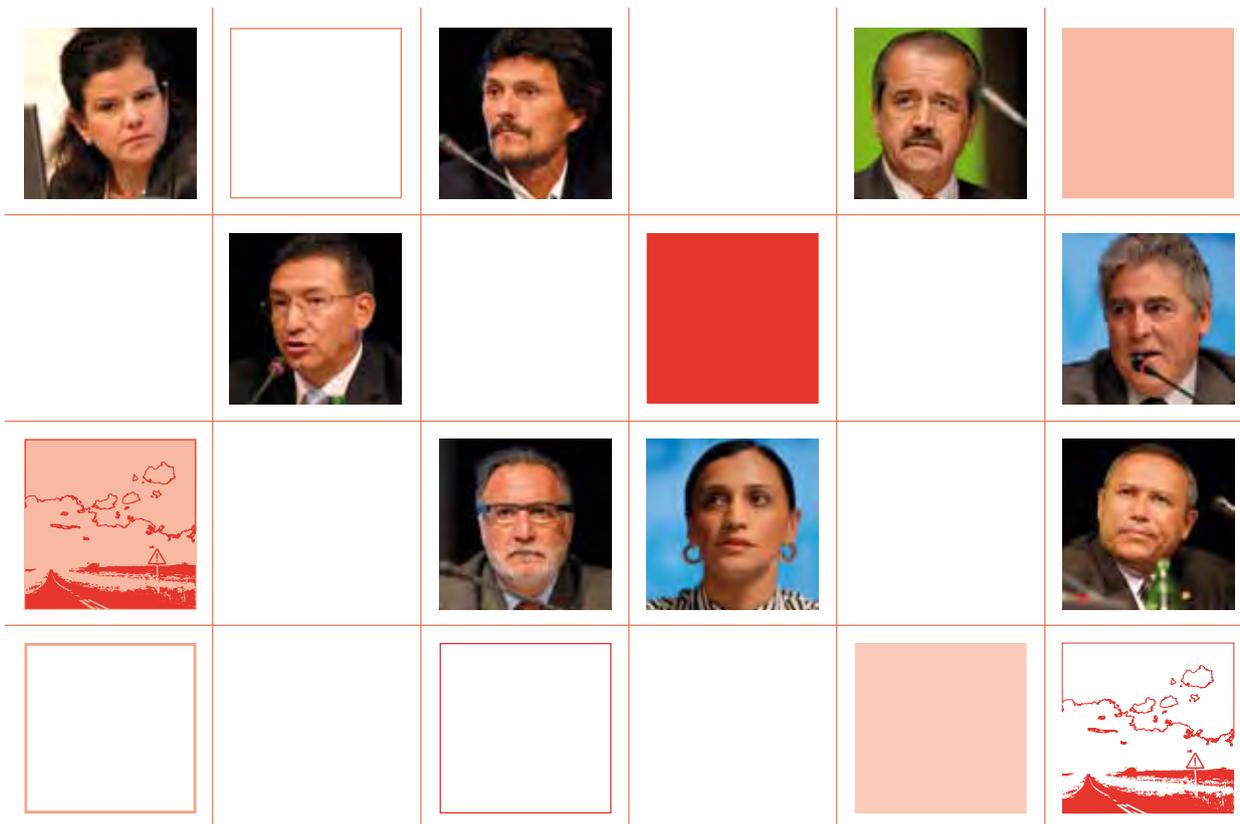
De seguida, é necessário elaborar um quadro normativo com medidas preventivas, de controlo e sancionatórias. Por último, são as instituições do Estado (poder judicial e corpos policiais principalmente) as encarregues de fazer cumprir essas medidas de forma eficaz.

## “Endurecer as normas jurídicas não terá um efeito contundente se na agenda não se inclui a promoção da cultura cidadã”

No entanto, indicava o Sub-director de Viação e Transportes da Polícia Nacional da Colômbia, Mario H. Torres Merchán, que *“Endurecer as normas jurídicas não terá um efeito contundente se na agenda não se incluir a promoção da cultura cidadã”*. E é neste ponto que ganham especial importância as políticas preventivas. Uma prevenção que procura reduzir as percentagens que situam, entre outros, os acidentes de viação como a segunda causa de orfandade no México e que custaram a esse mesmo Estado mais de 7.000 milhões de dólares americanos no ano 2008.

Por outro lado, o actual Secretário de Saúde do México, José A. Córdova Villalobos, indicou que *“para as*

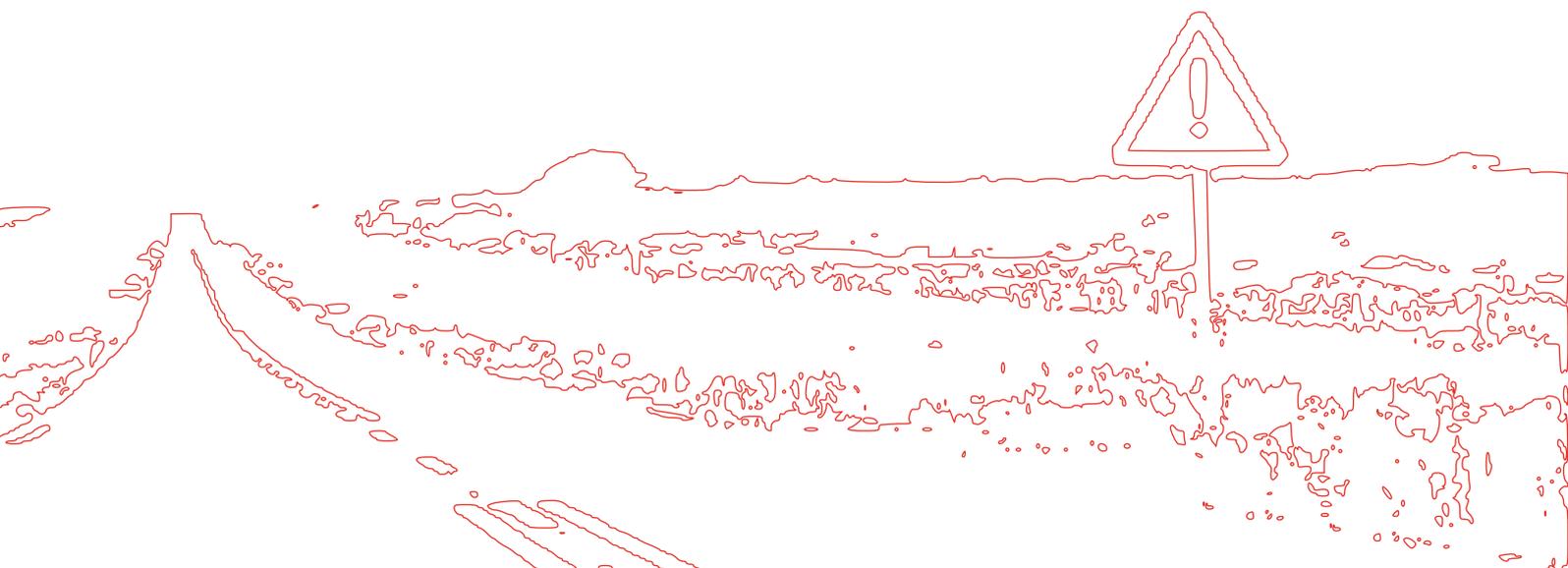
*campanhas - de segurança rodoviária - terem sucesso é necessário envolver a sociedade civil”*. Neste sentido, a aposta na formação acaba por ser fundamental na tarefa preventiva dos Estados. A experiência mostra que formando especialistas na matéria e transmitindo mensagens através de campanhas publicitárias se obtêm resultados positivos. Assim, é necessário continuar a trabalhar neste âmbito, pois a criação do espaço de segurança rodoviária requer mais acções como a organização do sistema nacional de formação e avaliação de condutores, a integração da educação rodoviária no sistema nacional de educação ou a criação de instituições que agrupem o âmbito público e privado (i.e. o parlamento pela segurança rodoviária do México) para alcançar uma visão conjunta em matéria de segurança rodoviária.



SESSÃO PLENÁRIA II

Oradores:

- Sr. Anthony Bliss. *Especialista principal em Segurança Rodoviária, Banco Mundial.*
- Sra. Hilda Gómez. *Consultora-especialista em Infra-estruturas, Banco Inter-americano de Desenvolvimento (BID).*
- Sr. Alfredo Peres da Silva. *Director, Departamento Nacional de Trânsito, Brasil.*
- Sr. Guillermo T. Montenegro. *Ministro da Justiça e Segurança, Ministério da Justiça e Segurança da Cidade Autónoma de Buenos Aires, Argentina.*
- Sr. Miquel Nadal. *Director da Fundação Real Automóvel da Catalunha (RACC), Espanha.*
- Sr. Emilio Oñate. *Secretário Executivo da Comissão Nacional de Segurança de Trânsito (CONASET), Chile.*
- Sr. Felipe Rodríguez Laguens. *Director Executivo da Agência Nacional de Segurança Rodoviária, Argentina.*
- Sr. Roy Rojas. *Organização Panamericana da Saúde (OPS), México.*
- Sr. Miguel Muñoz. *Presidente do Instituto de Segurança Rodoviária, Fundação MAPFRE.*
- Sr. Julio Urzúa. *Secretário Executivo, Comissão Regional para a Segurança Rodoviária na América Latina e Caribe, Chile.*
- Sr. Greg Speier. *Especialista em Segurança Rodoviária.*
- Sr. John Dawson. *Auditorias de Segurança em Estradas (IRAP).*
- Sr. Arturo Cervantes Trejo. *Director-Geral Adjunto, Centro Nacional para a Prevenção de Acidentes, México.*
- Sr. Lucien Jones. *Director, Conselho Nacional de Segurança Rodoviária, Jamaica.*
- Sr. Freddy Ponce. *Assessor, Organização Ibero-americana da Juventude (OIJ).*
- Sr. Rogelio Martínez Masegosa. *General Chefe do Grupo de Trânsito da Guarda Civil, Espanha.*



## SESSÃO PLENÁRIA II: POSTA EM FUNCIONAMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO MUNDIAL SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS) E DO BANCO MUNDIAL (BM) NA REGIÃO IBERO-AMERICANA E CARAÍBAS

### 1.- Fortalecimento da capacidade de gestão em segurança rodoviária

*“O problema não é só a existência de acidentes de trânsito, mas o pouco que sabemos sobre como se produzem e o pouco que fazemos para evitá-los”, dizia Albert Einstein. “Felizmente, isto já não é assim”, replica Hilda Gomez, consultora especialista em infra-estrutura do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).*

As ferramentas de diagnóstico e a entrada em funcionamento de iniciativas de sucesso em matéria de segurança rodoviária, junto com a criação de um tecido institucional adequado, proporcionaram a base necessária para que o espaço ibero-americano de segurança rodoviária vá ganhando forma e adquirindo capacidade de gestão.

É precisamente sobre estes elementos que se foca o seguinte apartado, incidindo especialmente nas ferramentas de diagnóstico e na experiência positiva de diferentes iniciativas postas em funcionamento por diferentes instituições de governo, para terminar fazendo referência à importância do papel da Agência Principal (ou *Lead Agency*) como canalizadora dos esforços de cada Estado em matéria de segurança rodoviária.

O primeiro elemento a ter em conta no caso do fortalecimento da capacidade de gestão em segurança rodoviária é o diagnóstico e as ferramentas para o fazer avançar. Dificilmente se pode agir em matéria de segurança rodoviária sem antes ter realizado um estudo detectando as principais carências e riscos de segurança para, de seguida, poder elaborar um diagnóstico e preparar as acções e medidas oportunas.

Neste sentido, as ferramentas de diagnóstico cumprem duas tarefas principais: em primeiro lugar, permitem conhecer qual é o estado da segurança rodoviária em cada país para que as acções a tomar se adequem o mais possível à realidade desse Estado. Em segundo lugar, procuram servir de expositor para conhecer as

medidas que foram aplicadas com sucesso em cada território.

Para poder levar a cabo estas tarefas, as ferramentas de diagnóstico recorrem a várias fontes, como as instituições envolvidas em cada país, a legislação vigente, os dados existentes sobre o parque automóvel ou os registos de condutores e acidentes, entre muitos outros; e sobretudo com um objectivo múltiplo que se centra no incentivo de um quadro institucional que fomente a segurança rodoviária, na protecção de condutores, passageiros e peões, na luta contínua por aumentar a segurança nos veículos e na melhoria das infra-estruturas, reduzindo assim o risco para todos os utilizadores das vias públicas.

No caso concreto da região ibero-americana e Caraíbas, é necessário ressaltar a importância da iniciativa do BID em matéria de Segurança Rodoviária. Uma iniciativa que tem vindo a ajudar a região com um forte investimento económico, entre cujos objectivos consta o de ajudar a elaborar o diagnóstico de segurança rodoviária na região, diagnóstico esse que, por sua vez, servirá para elaborar o guia e o plano de acção do BID e dar apoio, assim, aos projectos de segurança rodoviária, seja a realizar avaliações piloto, através de um programa de troca de experiências de sucesso ou através de qualquer outro meio de utilidade a este respeito.

Contudo, a teoria não é suficiente para pôr em funcionamento qualquer acção de segurança rodoviária. Dizia Guillermo T. Montenegro, Ministro da Justiça e Segurança da Cidade Autónoma de Buenos Aires, que “tudo está escrito, o que falta é fazê-lo”. As experiências e iniciativas de cada país e os resultados por elas lançados acabam por ser um elemento indispensável na elaboração e recomendação de acções a adoptar em matéria de segurança rodoviária. Os casos do Brasil, Argentina ou Espanha, entre outros, acabam por ser

bastante representativos das contribuições que, a partir dos sectores públicos e privados, podem ser realizados para fortalecer a gestão em segurança rodoviária.

Quando se estuda a situação da segurança rodoviária em cada país, a sua evolução ao longo dos últimos anos e as medidas adoptadas ou a política utilizada com resultados positivos, pode dizer-se que, de uma forma geral, todos confluem numa série de linhas de acção comuns para resolver problemas que se apresentam de forma similar em todos os seus territórios.



A primeira dessas linhas gerais diz respeito à legislação vigente. Todos os países se aperceberam da importância de existir um conjunto normativo sólido sobre o qual basear qualquer outro tipo de acção em matéria de segurança rodoviária. É neste sentido que se dirigem os esforços, não só por criar códigos que regulem a normativa de trânsito, mas também por reformar as leis já existentes, aumentando a sua rigidez e a dureza das penas para os infractores. É nesses termos que se expressa, por exemplo, a Lei 11.705 que restringe a venda de bebidas alcoólicas nas estradas brasileiras, e que foi referida por Alfredo Peres da Silva, Director da Direcção-Geral de Viação do Brasil.

Por outro lado, as bases de dados e registos electrónicos são fundamentais. A importância de existir um controlo certo sobre as pessoas habilitadas para conduzir, sobre as suas infracções ou sanções, é vital para melhorar qualquer estatística de segurança rodoviária. Muitos são os países que dispõem de registos electrónicos de condutores ou de registos de infracções de viação a nível local, regional e nacional. Relacionado com estes registos, é de grande interesse a ideia da carta de condução por pontos; uma carta que, como

assinalara Miquel Nadal, Director do Real Automóvel Clube da Catalunha, obteve excelentes resultados em Espanha, Brasil e Argentina, e que vai ser implementado na Costa Rica ao longo deste ano.

Também se deve ter em conta o peso que foram adquirindo os recursos humanos. A formação de corpos especificamente dedicados à segurança rodoviária é uma das contas pendentes que muitos países tentaram corrigir através tanto da formação de profissionais de viação naqueles países que careciam destes corpos, como do aumento de efectivos destinados à segurança rodoviária nos territórios onde já existiam.

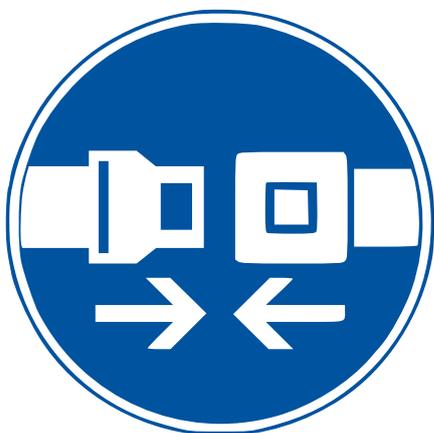
Outro dos factores importantes ao tentar identificar as linhas comuns de acção para resolver os desafios apresentados pela segurança rodoviária é o eficaz funcionamento da administração. Uma sólida acção coerciva do Estado é determinante para a mensagem da segurança rodoviária se consolidar entre os utilizadores das vias públicas. Se a imposição de multas não estiver acompanhada por um seguimento eficaz no que à sua cobrança diz respeito, então produz-se um duplo efeito negativo: a mensagem não chega e a acção iniciada

com a denúncia da infracção fica sem fechar por falta de seguimento. Para tal, os Estados recorreram a medidas como a imobilização de veículos, a coordenação electrónica do processo de imposição e cobrança de multas, ou até a externalização dos serviços de detecção de infractores. Nessa mesma linha, também se abordou o autofinanciamento da administração

**“Por amor, põe o cinto”,  
“Viva o trânsito!” ou “Não podemos  
conduzir por ti”**

de segurança rodoviária com base no arrecadado pela cobrança de multas.

As campanhas publicitárias também representam um papel decisivo na segurança rodoviária. A consciencialização de condutores, acompanhantes e peões é um factor que se mostrou muito eficaz e que levou todos os países a apostarem cada vez com mais ímpeto nas campanhas publicitárias de segurança rodoviária. “*Por amor, põe o cinto*”, “*Viva o trânsito!*” ou “*Não podemos conduzir por ti*” são alguns dos slogans que mais repercussão e eficácia tiveram. Em estreita vinculação com estas campanhas, deve-se mencionar a luta unânime contra o consumo de álcool quando se conduz.



Por último, entre as linhas comuns dos diagnósticos para a acção, a velocidade foi outro factor que obrigou os Estados a aplicar-se a fundo. Por agora, os radares são a ferramenta que melhores resultados proporcionaram na luta contra a velocidade e praticamente todos os países contam com este método e esta tecnologia para detectar infractores.

## 2.- O papel da Agência Principal

Uma das questões que mais preocupam na altura de criar uma política de segurança rodoviária é a da articulação institucional. Do estabelecimento de uma base normativa adequada até à cobrança de multas, passando pelas campanhas publicitárias ou a criação de bases de dados, tudo isto precisa de uma ordem e de uma coordenação que só pode ser dada por uma estrutura administrativa eficaz e eficiente. É por isso que o papel das agências principais (ou *Lead Agencies*) é de elevada importância.

# “Há que identificar uma agência principal com atribuições e independência suficientes, para guiar o esforço nacional em segurança rodoviária”

“*Há que identificar uma agência principal com atribuições e independência suficientes, para guiar o esforço nacional em segurança rodoviária*”, recomendava Anthony Bliss, Especialista principal de segurança rodoviária do Banco Mundial. Será, pois, com base nos dados existentes que as Agências Nacionais vão ser as responsáveis da articulação de toda a política de segurança rodoviária para lhe dar sentido e atingir a sua materialização em resultados tangíveis.

“*Dadocracia*”, esta é a palavra que utiliza o assessor em segurança rodoviária da Organização Panamericana da Saúde, Roy Rojas, para referir-se ao que ele chama “o poder dos dados”. O valor dos dados é inquestionável, mas o problema apresenta-se à hora de os partilhar. Se não se partilharem os dados, é difícil que se possa obter uma visão clara das tendências e as realidades da segurança rodoviária. Se não se utilizarem esses dados, está a deixar-se de explorar uma parte básica na construção de um espaço de segurança rodoviária.

Nesta linha, deve-se destacar o trabalho legislativo efectuado por vários países, entre eles a Costa Rica, cujo Código de Trânsito estipula nos seus artigos 216 e 218 a determinação de criar um sistema de estatísticas de acidentes de viação e de investigação em matéria de segurança rodoviária. Além do mais estabelece que “... os seus responsáveis terão livre acesso às estatísticas sobre os diversos factores associados aos acidentes de viação...”. De modo que a informação possa ser partilhada por diferentes instituições.

Isto não só resolve o problema que estabelece o acesso aos dados, mas permite além do mais a tomada de decisões com base em dados fiáveis e por todos partilhados. E é aí que uma agência principal se deve começar a aplicar para criar uma política adequada, pois os dados já representam um suporte tangível a que se agarrar, e que pode servir de base para poder começar a construir um espaço sólido e fiável de segurança rodoviária. A percepção dos problemas apresentados



pela segurança rodoviária - a que já nos referimos anteriormente - encontra, assim, o seu fundamento nos dados e na informação que deles se pode extrair.

Uma vez obtidos os dados e extraída a informação, é necessário aceder ao segundo nível, o da coordenação das políticas e dos recursos. É necessário determinar o que se quer fazer, para onde se quer dirigir, onde se pretende chegar e com que recursos se conta para o atingir.

Neste sentido, Felipe Rodríguez Laguens, Director Executivo da Agência Nacional de Segurança Rodoviária da Argentina, indicava que para poder efectuar esta coordenação é necessário, antes de mais, que a segurança rodoviária seja reconhecida como política de Estado. Para tal são necessárias três coisas fundamentais: por um lado, que se reconheça a existência de uma necessidade pública, que neste caso é a de salvar vidas; por outro, a importância de agir em consequência; e por último, requer a implementação das políticas adequadas.

Assim, uma vez reconhecida a existência da necessidade pública - salvar vidas - é necessário agir em consequência, e para tal deve-se contar com recursos. Rodríguez Laguens, utilizando como exemplo o caso

argentino, apontava que esses recursos provinham de três fontes diferentes: 1% do arrecadado pelas apólices de seguros (com o que conseguia financiar as despesas de operação da Agência Nacional de Segurança Rodoviária), uma partida proveniente do Tesouro Nacional e uma última dotação, a maior, atribuída pelo Banco Mundial.

Finalmente, com a política de segurança rodoviária definida e considerada como política de Estado, e uma vez obtidos os recursos necessários, fica por materializar a coordenação de ambas, que se leva a cabo através de comités de tipo político (jurisdições nacionais), executivo (polícia, organismos competentes) e consultivo (organizações de vítimas, sociedade civil), alcançando assim a implementação da política de segurança rodoviária.

O terceiro e último nível na concepção do papel que deve representar a agência nacional é determinado pela abordagem dos resultados. Isto é, a actividade da agência nacional, com base na coordenação das políticas e dos recursos, deve procurar alcançar determinados objectivos e resultados sem os quais não faz qualquer sentido falar de políticas de segurança rodoviária.

Dizia Emilio Oñate, Secretário Executivo da Comissão

**“para elaborar uma política nacional de segurança rodoviária é necessário abordá-la de uma maneira multissectorial e, além do mais, com a participação activa de diferentes intervenientes-chave do país”**



Nacional chilena de Segurança de Viação (CONASET), que a missão desta instituição era a de “reduzir a elevada taxa de acidentes que ocorrem no país, aproveitando para tal todas as capacidades existentes, através de acções interinstitucionais públicas e/ou privadas de diversos tipos, que forem em benefício dos utilizadores do sistema de transporte (empresas de transporte, condutores, peões, ciclistas e outros utilizadores), e também a utilizadores intermédios definidos como instituições, municípios, intendências e governos regionais, entre outros”.

Com base nesta missão, a CONASET conseguiu obter resultados muito positivos a médio e a longo prazo, alcançando uma coordenação institucional efectiva, elaborando um sistema normativo rigoroso e obtendo fiáveis estatísticas de sinistralidade, o que levou a atingir uma taxa de mortalidade de 10,7% por cada 100.000 habitantes e um aumento de 5% no índice de segurança na viação nos últimos anos.

O papel das agências nacionais fica assim delimitado, com o objectivo final e fundamental de reduzir a sinistralidade nas vias públicas, devendo para tal coordenar as políticas de segurança rodoviária e os recursos que a ela se podem destinar e tomando como referência dados fiáveis e por todos partilhados. Só assim será possível continuar a trabalhar na construção de um espaço de segurança rodoviária para a região ibero-americana e Caraíbas.

### 3.- Implementação, estratégias e políticas multissectoriais

A experiência mostra que a elaboração de qualquer política de segurança rodoviária requer uma programação prévia e um planeamento estratégico. É neste âmbito

que destaca, entre outras, a característica da multissectorialidade. Ao longo do encontro de segurança rodoviária menciona-se várias vezes a necessidade e importância de a elaboração de um espaço de segurança rodoviária ser abrangente, contando com a colaboração e contribuição de diferentes sectores, de modo que a construção desse espaço seja o mais rica possível, confluindo sectores tão diferentes como o da saúde ou a educação, entre outros.

É precisamente o peso das políticas multissectoriais que o Secretário Executivo da Comissão Regional para a Segurança Rodoviária na América Latina e Caraíbas, Julio Urzúa, salienta na sua exposição, ao assinalar que “para elaborar uma política nacional de segurança rodoviária é necessário abordá-la de uma maneira multissectorial e, além do mais, com a participação activa de diferentes intervenientes-chave do país”.

As estimativas previstas para o ano de 2010 apontam para uma taxa de sinistralidade de 26,1 pessoas mortas por cada 100.000 habitantes na região compreendida pelo espaço ibero-americano e Caraíbas, e que para o ano 2020 essa taxa aumentará até 31 mortes por cada 100.000 habitantes, transformando esta região na zona de maior sinistralidade de todo o mundo.

A aposta da Agência Nacional chilena de Segurança Rodoviária, CONASET, por uma política multissectorial desde o início dos anos 90 levou-a a um ponto de inflexão na sinistralidade rodoviária em 1999, e que desde então tem levado a resultados positivos. Da experiência chilena podem extrair-se vários princípios de acção que são susceptíveis de contribuir para a correcta implementação de estratégias e políticas de carácter multissectorial.

É importante destacar, por um lado, a importância de compreender a segurança rodoviária como um problema complexo que requer a procura de soluções através de diversos sectores e agentes. O trabalho de consciencialização, o ensino nas escolas, ou o trabalho realizado pelo sector da saúde são alguns dos factores que contribuem com a sua ajuda para a resolução de um problema que é visto como complexo.

Por outro lado, não só é necessária a participação activa de diferentes intervenientes-chave do país, públicos e privados (ministérios, parlamento, tribunais, escolas de condução, colégios, hospitais), mas também é fundamental aumentar o capital social para



a implementação dos projectos, gerando sinergias, apoiando iniciativas privadas ou fomentando a melhoria contínua dos aspectos que rodeiam a segurança rodoviária.

Também é muito útil que os programas e projectos que se estabeleçam em matéria de segurança rodoviária sejam quantificáveis e medíveis, capazes de estabelecer uma visão geral da viação. Se não houver elementos tangíveis, dificilmente se poderá elaborar uma estratégia ou uma política e muito menos de carácter multisectorial. Nessa mesma linha, os programas e projectos estabelecidos devem ser viáveis.

Por último, os recursos devem partir de diferentes sectores, e não só devem ser recursos financeiros ou de infra-estruturas, mas também de recursos humanos e de outro tipo.

Uma vez estabelecidas as bases para a implementação de estratégias e políticas multisectoriais, a concepção dos projectos passa por ser o elemento-chave para uma boa coordenação da política de segurança rodoviária. Um projecto mal concebido pode implicar uma perda de recursos, de tempo e de capacidade de acção. É necessário que a segurança rodoviária seja tida em conta na fase de pré-concepção e não só como factor de correcção quando surgem os problemas.

Segundo Greg Speier, especialista em segurança rodoviária, são três os elementos críticos a ter em conta na hora de conceber qualquer projecto: Velocidades nas nossas estradas, a necessidade de alcançar percursos mais seguros para peões, ciclistas e deficientes e

as bermas protectoras do impacto. A isto deve-se somar a necessidade de modernizar os padrões existentes e o conhecimento colectivo, além de classificar as estradas, definir os limites de velocidade conforme a função da via e fazê-los cumprir vigorosamente.

Para tal existe uma série de indicações que contribuem para melhorar, claramente, a capacidade de intervenientes públicos e privados de conceberem projectos com os quais construir um espaço de segurança rodoviária sólido, fiável e seguro. Assim, a utilização

das auditorias, o aumento da dotação orçamental (com o objectivo de melhorar as infra-estruturas, formar profissionais ou realizar estudos de investigação), a redução dos prazos de aprovação de normas, a elaboração de planos com carácter plurianual a médio e longo prazo, ou a aplicação dos recursos com uma visão global de todos os elementos que formam a segurança rodoviária são as principais recomendações a seguir na concepção de qualquer projecto em matéria de segurança rodoviária.

Contudo, nada disto faz sentido se não se partir de dados empíricos que reflectam que a grande maioria dos acidentes de trânsito são ocasionados por factores humanos, seguidos de longe por factores ligados às vias e ao seu estado e, por último, com uma percentagem muito baixa, por factores directamente relacionados com falhas mecânicas dos veículos. Uma realidade que se reflecte de forma similar na prática totalidade do globo.

#### 4.- Execução e resultados

Na posta em prática de qualquer tipo de política de segurança rodoviária, a sua entrada em funcionamento e a obtenção de resultados é fundamental para a obtenção de dados tangíveis e palpáveis sobre o verdadeiro impacto das medidas adoptadas. Assim, ao abordar a execução e resultados da segurança rodoviária, deve-se ter em conta a contribuição realizada para a segurança rodoviária a partir de quatro âmbitos diferentes: a planificação e funcionamento das infra-estruturas, a saúde, prevenção e reabilitação, as campanhas e promoção, e, por último, a vigilância e controlo.

*“Continuemos a progredir nesta década de acção e arranijemos as malditas estradas!” (“Let’s get on with this decade of action and fix the damn roads!”). Nestes termos se expressava John Dawson, presidente do IRAP, ao comentar a importância de uma boa planificação e funcionamento das infra-estruturas para favorecer a segurança rodoviária.*

Apesar de já se terem mencionado expressamente as infra-estruturas e o seu peso, é certo que um correcto planeamento é determinante para estas poderem cumprir a sua função. Para isso, a auditoria de todos os elementos que envolvem a circulação nas vias públicas é uma das medidas que se revelaram mais eficazes nos últimos tempos. É necessário inspeccionar as vias, medir e avaliar os riscos, gerar opções, promover novos projectos, implementar as mudanças recomendadas, analisar os resultados e melhorar os factores menos eficientes.

A medição do risco em função do estado da via e a proposta de soluções para a melhoria da mesma contribuem decisivamente para a redução das taxas de sinistralidade nas estradas. É assim que se evidenciam os dados apresentados pelo programa internacional de avaliação da segurança rodoviária, o IRAP, na sua auditoria-piloto na Costa Rica, onde a entrada em funcionamento das recomendações realizadas por este programa poderiam supor a redução consistente das taxas de sinistralidade, um corte de grandes dimensões nos custos, e uma melhoria notável da qualidade da segurança rodoviária nesse país.

Por tudo isto é fundamental que os países mantenham

## “Um de cada cinco casos de deficiência no México é causado por um acidente de trânsito, o que afecta 2% da nossa população”

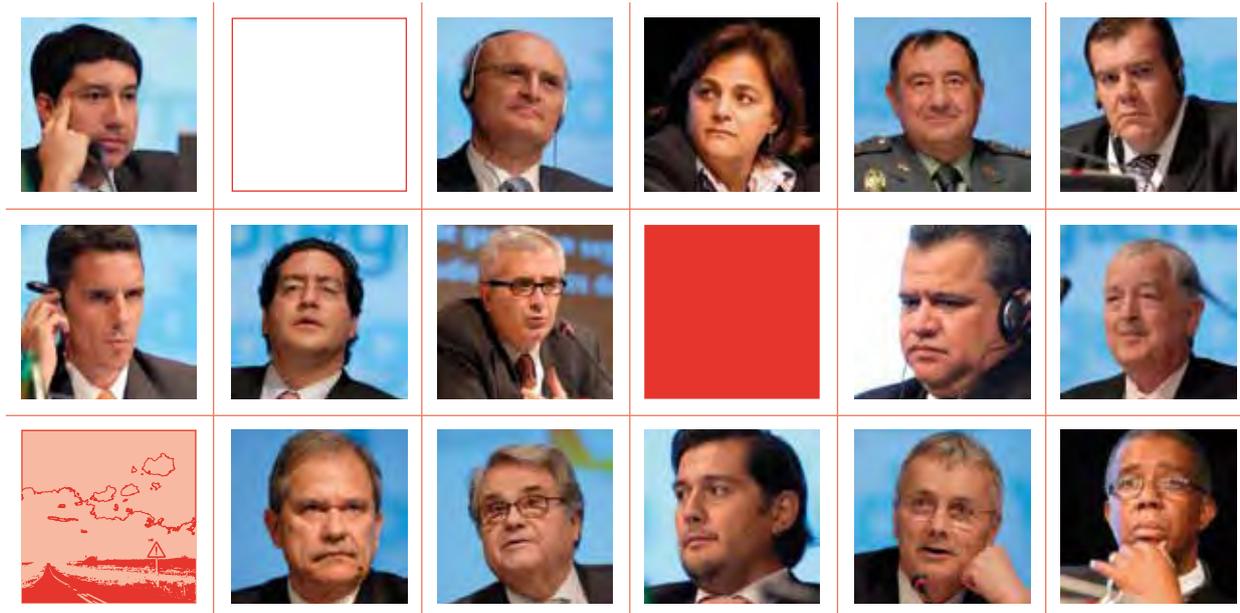
uma concepção integral da segurança nas estradas, pois de nada serve focar-se única e exclusivamente num aspecto para melhorar a sinistralidade rodoviária se não se tomarem em consideração o resto das acções necessárias para melhorar a segurança de todos os utilizadores das estradas.

Outro dos aspectos que merecem uma menção especial na execução de qualquer política de segurança rodoviária é o que faz referência à saúde, prevenção e reabilitação.

*“Um de cada cinco casos de deficiência no México é causado por um acidente de trânsito, o que afecta 2% da nossa população”. Os acidentes de trânsito transformaram-se ao longo das últimas décadas numa das principais causas de perda de anos de vida saudável, atingindo uma percentagem de 5% do total de anos, e que afecta os homens em maior medida que as mulheres.*

Com estas estatísticas, Arturo Cervantes Trejo, Director-Geral Adjunto do Centro Nacional do México para a Prevenção de Acidentes, pretendia reflectir a marca que a sinistralidade pode deixar em qualquer dos





nossos países e a importância de ter em conta o sector da saúde, a prevenção e a reabilitação para favorecer a rápida recuperação das pessoas afectadas por um acidente.

84 | Nesta linha, assinalava-se a criação de unidades de reabilitação e o papel cada vez mais relevante de uma boa coordenação dos serviços de reabilitação para conseguir atingir, assim, um duplo objectivo: por um lado, garantir a atenção integral às pessoas, e por outro, prestar uns serviços de habilitação e reabilitação de alta qualidade.

É precisamente a qualidade um dos factores que mais preocupam. Não todos os que falecem nas estradas o fazem por causa de lesões incompatíveis com a vida; algumas dessas mortes poderiam ter-se evitado. Há que apostar na procura de padrões universais de respostas de qualidade assistencial e de cuidados do paciente, pois, em definitiva, reduzir a mortalidade também se traduz em dar qualidade.

Na aposta na construção de um espaço de segurança rodoviária não se pode esquecer o impacto que a promoção e as campanhas de educação rodoviária têm entre a população, onde os meios de comunicação representam um papel de importância vital.

Lucien Jones, Director do Conselho Nacional de Segurança Rodoviária da Jamaica, assinalou os bons resultados das duas campanhas destinadas à luta contra o consumo de álcool quando se conduz, com o *slogan* "Don't drink and drive" (Se conduzir não beba), e con-

tra o excesso de velocidade nas estradas, "Cut your speed" (Diminua a sua velocidade), utilizando para esta última a imagem do jamaicano Usain Bolt, o homem mais rápido do mundo nos últimos Jogos Olímpicos celebrados em Pequim em 2008.

Hoje em dia não se duvida do poder dos meios de comunicação e, por isso, deve-se aproveitar essa força para fazer chegar a mensagem da segurança rodoviária o mais longe possível. As pessoas não são imunes às campanhas publicitárias, e a divulgação da educação rodoviária não é uma excepção. No entanto, uma das reclamações que se faz com maior frequência em relação a estas campanhas divulgativas é que devem dirigir-se, principalmente, aos jovens.

Neste sentido, Freddy Ponce, Assessor da Organização Ibero-americana da Juventude (OIJ), assinalava uma série de motivos pelos que a juventude devia ser considerada como a principal destinatária dessas campanhas de educação rodoviária. O primeiro deles indica que os jovens são os que menos experiência têm para se deslocarem nas vias públicas; em segundo lugar, destaca-se que eles são os próximos condutores ou os que exactamente nessa etapa da sua vida começam a utilizar veículos de transporte como condutores; por último, as estatísticas apontam os jovens como os mais afectados pelos acidentes de trânsito. Assim, no início do presente século na América Latina, a taxa de sinistralidade do grupo de jovens entre os 15 e os 29 anos era de 31,2 pessoas por cada 100.000 habitantes. Um preço demasiado alto que nenhum país se pode permitir.



Os jovens também não são imunes às acções de divulgação de segurança. É por isso que a declaração adoptada pelos delegados de mais de 100 países durante a Assembleia Mundial dos Jovens sobre Segurança Rodoviária, em Genebra no ano de 2007, supôs um grande avanço na matéria, pois incentivava-se as marcas de bebidas alcoólicas a orientar as suas campanhas para um consumo responsável e a não fazer dos jovens o seu alvo principal; também se incentivava as companhias de seguros a divulgar os benefícios de comportamentos prudentes nas estradas; e, por último, pedia-se às personagens públicas com grande impacto mediático que servissem de modelo para os jovens.

Um último aspecto a ter em conta na execução e obtenção de resultados é o da vigilância e controlo. A existência de um sistema capaz de detectar as infracções, de identificar os infractores e de reprimir as referidas condutas com a dupla intenção de sancionar e educar ao mesmo tempo é determinante na construção de um espaço de segurança rodoviária. Mas como coordenar essa tarefa de vigilância e controlo?

O primeiro a ter em conta é que o objectivo primordial é o de salvar vidas, reduzindo a sinistralidade e evitando acidentes. Nesta linha, as funções que se desempenham para o atingir são de carácter preventivo, repressivo e de auxílio. Preventivo, através da ajuda permanente ao adequado respeito das regras; repressivo, pela aplicação de normas administrativas e penais, pela correcção de comportamentos anómalos gerados pelas situações de risco e pela transmissão ao infractor da necessidade de modificar a sua conduta; e de auxílio,

pela presença permanente sobre o terreno de corpos devidamente formados, pela sua capacidade de dar apoio imediato e pela possibilidade tanto de alertar outros serviços como de facilitar o trabalho das equipas de emergência.

Para poder levar a cabo as funções descritas é necessária a convergência coordenada de quatro elementos: a existência de normas administrativas e penais, um bom desdobramento policial, disponibilidade de equipamento e de profissionais bem formados e uma planificação estratégica (planos plurianuais, metas possíveis, intervenientes envolvidos) e operacional (campanhas, acções selectivas, estudos de investigação). Elementos estes com os quais se procura, em definitiva, manter uma segurança integral, que abranja não só a segurança rodoviária mas também a segurança dos cidadãos.

SESSÃO PLENÁRIA III

Oradores:

- Sr. Jorge Valdano. *Comunicador e ex-futebolista.*
- Sr. Fred Wegman. *Presidente da IRTAD, Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE).*
- Sr. Lucas Facello. *Consultor de Segurança Rodoviária, Uruguai.*
- Sr. Stephen Perkins. *Director, Fórum Internacional de Transporte OCDE.*
- Sr. Ricardo Sánchez. *Comissão Económica para a América Latina e Caraíbas (CEPAL).*
- Sra. Virginia Tanase. *Directora, Divisão de Segurança Rodoviária, Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE).*
- Sra. Mar Cogollos. *Presidente da Asociación para el Estudio de la Lesión Muscular Espinal (AESLEME) Espanha.*
- Sr. Jorge Nieto Menéndez. *Ministro das Obras Públicas, El Salvador.*
- Sr. Carlos E. Rubilar Ottone. *Director Nacional de Viabilidade, Ministério das Obras Públicas, Chile.*
- Sra. Josefina Cruz Villalón. *Secretária de Estado de Infra-estruturas, Ministério de Fomento, Espanha.*
- Sr. L. Michael Henry. *Ministro dos Transportes e Obras Públicas, Jamaica.*
- Sr. Agustín Aguerre. *Chefe de Divisão de Transporte, Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).*
- Sr. Marc Shotten. *Especialista em Segurança Rodoviária. Banco Mundial (BM).*



## SESSÃO PLENÁRIA III: CONSTRUIR UMA VONTADE POLÍTICA PARA O DESAFIO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

### 1.- Metas e objectivos medíveis

A construção de um espaço de segurança rodoviária requer uma vontade e compromisso políticos capazes de situar-se por cima das mudanças próprios desse mundo. Para tal, é necessário estabelecer metas e objectivos medíveis, identificar as prioridades de cada região em matéria de segurança rodoviária e, por último, mobilizar os recursos necessários para poder efectuar as acções pertinentes.

No que diz respeito ao estabelecimento de metas e objectivos medíveis, é importante ter em conta que existe um elemento-chave sem o qual é praticamente impossível avançar na construção de um espaço de segurança rodoviária: a base de dados. Dizia Fred Wegman, presidente da International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), pertencente à OCDE, que além de elaborar relatórios especiais e de tecer uma rede de profissionais da segurança rodoviária, uma das missões mais importantes desta instituição era a de criar uma grande base de dados mundial sobre segurança rodoviária.

É precisamente essa base de dados que permitirá depois atingir objectivos alcançáveis, além de criar estratégias de segurança rodoviária efectivas, determinar prioridades de intervenção, avaliar custos sociais de acidentes e controlar a eficiência dos programas através de indicadores fiáveis. A base de dados deve estar dotada de qualidade e de credibilidade. Só assim se podem estabelecer metas que permitam alcançar o objectivo de uma maior segurança rodoviária.

Outro dos elementos a ter em conta ao falar de metas e objectivos medíveis é o papel dos indicadores de sinistralidade. *“Salvo muito poucas excepções, na América Latina os números das estatísticas não reflectem a realidade”*, apontava Lucas Facello, Consultor de segurança rodoviária. A necessidade de contar com uns dados fiáveis, e os problemas de harmonização apresentados

pelos sistemas nacionais na região ibero-americana e Caraíbas, dificultam a elaboração e posterior utilização dos indicadores de acidentalidade.

Os obstáculos para o atingir são de carácter formativo, institucional e normativo. Formativo, pela falta de habilitações, tanto em matéria de infra-estrutura como de recursos humanos, com que se encontram as administrações nacionais; institucional porque só há pouco tempo é que está a começar a ter força a ideia de que tem que haver uma única autoridade responsável pelo registo e seguimento dos dados; e normativo, pela falta de harmonização dos indicadores, pois, por exemplo, enquanto que em alguns países os registos de acidentes se fazem em 30 dias, noutros realizam-se em 24 horas; enquanto que determinados sistemas contabilizam os acidentes em transportes públicos, outros excluem-os.

É portanto, fundamental que existam uns padrões que aplicados a nível regional e que permitam a elaboração de indicadores fiáveis para todos os países, única forma de se produzir um avanço significativo na melhoria das condições de segurança rodoviária na região ibero-americana e Caraíbas.

Directamente relacionado com o estabelecimento de objectivos e de indicadores de sinistralidade encontra-se o relatório “Tendência Zero”, publicado em 2008 pela OCDE e o Fórum Internacional do Transporte (ITF), sobre os objectivos ambiciosos da segurança rodoviária e a aproximação ao sistema seguro. Nele estabelece-se a necessidade de que o sistema de segurança rodoviário, para ser seguro, deve procurar a “Visão Zero” de sinistralidade.

Neste sentido, Stephen Perkins, Director do ITF, assinala que o conceito de “Visão Zero” não só contribui para elevar o nível de ambição dos Estados que o põem em funcionamento, estimulando também a adopção de

## “O sector dos transportes é o sector económico mais dinâmico e mais regulado, mas é o causador da actual crise da segurança rodoviária”

novas medidas, a realização de estudos de investigação e o estabelecimento de objectivos alcançáveis, tal como o demonstra o facto de durante 2008 apenas um peão ter morrido na Suécia e de não se ter registado o falecimento de nenhum ciclista infantil. No entanto, nenhuma destas consequências da adopção da “Visão Zero” pode ser eficaz se não se adoptarem também medidas a nível interno.

Contudo, e apesar dos benefícios que pode ter, a “Visão Zero” ainda é questionada, sendo muito melhor aceite a ideia de “Tender para o zero”. A chave do sucesso está no binómio investigação-avaliação. Deve-se seleccionar e designar objectivos, transferir conhecimento e manter a segurança rodoviária na agenda pública. Só assim se poderá falar de sucesso na criação de um verdadeiro e sólido espaço de segurança rodoviária.

No que à fixação de objectivos se refere, deve-se assinalar que durante os últimos anos se produziu um aumento das acções de segurança rodoviária por parte dos Governos, tendo sido favorecida também pela pressão social e dos meios de comunicação. No entanto, *“na América Latina há poucos casos de países com políticas de segurança rodoviária com claros objectivos de redução de fatalidades produzidas pela segurança rodoviária”*, diz Ricardo Sánchez, da Comissão Económica para a América Latina e Caraíbas (CEPAL).

A maior parte dos países da região não estabeleceram metas de redução, mas sim outro tipo de objectivos, apesar de estes não serem de carácter qualitativo, salvo algumas excepções. Assim, enquanto se verificam casos em que se estabelecem objectivos muito ambiciosos apesar de teren poucas bases técnicas relativamente a prazos e programas, noutros dá-se a circunstância contrária, com objectivos conjunturais ou difusos, alcançáveis, mas pouco ambiciosos. A CEPAL salienta a importância de tender para o estabelecimento de objectivos ambiciosos em termos de redução da sinistralidade, factíveis técnica e economicamente

dentro do prazo estipulado para a sua realização, deixando de fora os objectivos emocionais, inalcançáveis ou difusos.

No entanto, são vários os problemas que se verificam na hora de definir os objectivos, dado que não basta estabelecer os objectivos, é necessário haver um processo de seguimento, controlo e ajuste. Além do mais, os objectivos devem ser parte de um compromisso político nacional, que

se situe, como se assinalava anteriormente, por cima de qualquer alteração política. Para tal, é de vital importância a criação de alianças com e entre organismos técnicos a nível nacional, a difusão das melhores práticas constatadas, a elaboração de estudos relacionados com a matéria e o aproveitamento das sinergias produzidas com numerosas iniciativas postas em funcionamento pela própria CEPAL, entre outros.

Por último, ao abordar as metas e objectivos, não se pode deixar de mencionar a importância de existir um quadro normativo favorável, tal como já se apontou na primeira sessão plenária. *“O sector dos transportes é o sector económico mais dinâmico e mais regulamentado, mas é o causador da actual crise da segurança rodoviária”*, indica Virginia Tanase, Directora da Divisão de Segurança Rodoviária da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). Esta situação é de tal gravidade, que até a Assembleia Geral das Nações Unidas se viu obrigada a adoptar uma série de medidas publicando várias declarações ao respeito com o objectivo de contribuir para melhorar a segurança rodoviária.

Desde meados do Século XX, as Nações Unidas têm apostado na segurança rodoviária, como o demonstram alguns instrumentos legais multilaterais; a Convenção sobre o Trânsito Rodoviário de 1949 com o seu respectivo protocolo do mesmo ano, ou as Convenções de 1968 sobre o trânsito rodoviário e sobre sinalização rodoviária são um claro exemplo disso. Estas convenções permitiram obter alguns sucessos como o estabelecimento de normas uniformes e de uma base de boas práticas, o acordo sobre mais de 200 sinais a nível internacional ou a estandardização de posições comuns em matéria de segurança rodoviária.

Pode concluir-se que estes instrumentos legais multilaterais podem representar benefícios substanciais e tangíveis tanto para o sector público como para o privado, mas para tal é necessário que esses instrumentos estejam



totalmente implementados, sendo essa implementação da responsabilidade das autoridades nacionais. Assim, se se somar a adoção destes instrumentos normativos à verificação de um ambiente favorável em matéria legal, institucional e de práticas harmonizadas à forte vontade política, consistente e comprometida, e à criação de uma parceria público-privada, a criação de um espaço de segurança rodoviária a nível regional é mais do que possível.

## **2.- Identificar as prioridades de capacidade regional para fazer estradas mais seguras**

*“Calcula-se que cerca de 3000 pessoas morrem diariamente em todo o mundo como consequência da sinistralidade rodoviária. Isto equivale a 10 acidentes de avião, diariamente, com 300 pessoas a bordo. Se isto acontecesse, as protestas e respostas a nível global não se fariam esperar. As mortes e lesões causadas pelos acidentes de trânsito merecem a mesma atenção e medidas correctivas do que as causadas pelos acidentes de avião”.* Com estas contundentes palavras L. Michael Henry, Ministro dos Transportes e Obras Públicas da Jamaica, descrevia o panorama actual da sinistralidade rodoviária.

No entanto, o mesmo Ministro assinala que “...felizmente, encontramos-nos actualmente num período no qual a sinistralidade rodoviária tende a diminuir, o que convém manter no tempo...”. Isto está a ser possível graças ao esforço conjunto cada vez maior da sociedade e dos nossos governantes para adoptar medidas que favoreçam essa tendência. Para tal, uma das

**“Calcula-se que cerca de 3000 pessoas morrem diariamente em todo o mundo como consequência da sinistralidade rodoviária. Isto equivale a 10 acidentes de avião, diariamente, com 300 pessoas a bordo. Se isto acontecesse, as protestas e respostas a nível global não se fariam esperar. As mortes e lesões causadas pelos acidentes de trânsito merecem a mesma atenção e medidas correctivas do que as causadas pelos acidentes de avião”**

acções mais importantes foi determinar quais devem ser as prioridades regionais para fazer estradas mais seguras, contribuindo, assim, para a formação de um espaço de segurança rodoviária.

Partindo da base de que cada país tem umas necessidades específicas em matéria de segurança rodoviária, é certo que quando se trata de definir prioridades, existe uma série de linhas gerais que podem ser estabelecidas para todos os Estados de uma determinada região, dadas as suas características comuns. Antes de expor essas propriedades, convém fazer referência aos

**“...felizmente, encontramos-nos actualmente num período no qual a sinistralidade rodoviária tende a diminuir, o que convém manter no tempo...”**

antecedentes que proporcionaram elementos comuns de acção e que possibilitaram que agora se possam estabelecer prioridades comuns para o conjunto da região ibero-americana e das Caraíbas.

Nesta linha, merecem destaque os esforços - anteriormente mencionados - a nível global realizados pelas Nações Unidas, com as suas convenções de 1949 e 1968 sobre Trânsito Rodoviário e Sinalização Rodoviária, respectivamente, ou efectuados a nível regional pela CEPAL e pela Secretaria de Integração Económica Centro-americana (SIECA), entre outros, com os primeiros esforços por harmonizar e modernizar as normas, ou com a publicação do livro amarelo de manutenção de estradas, pontes, drenagens e esgotos; e mais recentemente, com a criação, em 1977, de instituições vinculadas de forma muito mais directa à segurança rodoviária, como é o caso do Conselho Sectorial de Ministros de Transporte da América Central (COMITRAN).

Apontados estes antecedentes, é possível identificar uma série de prioridades comuns para a região ibero-americana e caribenha. Essas prioridades são de diferentes tipos, podendo enquadrar-se em várias categorias: acordos e documentação, formação, harmonização de normas, planificação, parcerias e coordenação multisectorial.

A importância dos acordos e documentos como prioridade de capacidade regional em matéria de segurança rodoviária é determinada pelas iniciativas salientadas pelo Ministro das Obras Públicas de El Salvador, Jorge Nieto, dada a sua grande aceitação e excelentes resultados no seu país. Assim, o Acordo sobre sinais rodoviários uniformes, o manual de revisão mecânica de veículos, o manual de segurança rodoviária onde se identificam pontos negros e estabelecem métodos



de recolha de informação sobre acidentes, ou o acordo sobre especificações de concepção e construção de estradas, são alguns dos elementos que destacam a importância que os acordos e a documentação têm como prioridades da segurança rodoviária. A isto deve-se somar a possibilidade do livre acesso e troca de informação.

Por outro lado, a formação não pode ser esquecida como prioridade. Uma das maiores apostas e com melhores resultados para os países que nela apostaram foi a formação de profissionais da segurança rodoviária. A criação de corpos de fiscalização da segurança nas estradas e nos veículos ou a posta em funcionamento de ateliês para formar pequenas e médias empresas de transporte terrestre, contribuindo assim para melhorar a sua eficiência, produtividade e profissionalização, são dois claros exemplos dos benefícios que a formação pode dar à construção do espaço de segurança rodoviária.

A harmonização legislativa passa por ser outro dos aspectos mais relevantes ao estabelecer as prioridades que estão a ser abordadas. A importância de uma compreensão geral das normas de trânsito, do comportamento ao volante e da sinalização, são vitais para o futuro da segurança rodoviária. Para tal, a harmonização de normas é o meio mais adequado e ao alcance de todos os Estados. Contudo, para poder levar a cabo essa harmonização, é necessário alcançar acordos a nível regional, o que leva à primeira das prioridades mencionadas.

Um dos aspectos básicos para a segurança rodoviária é o planeamento. Sem ele, pouco ou nada se pode fazer, pois é





o eixo à volta do qual se coordenam adequadamente os objectivos e recursos humanos e financeiros. Além do mais, essa planificação permite estabelecer o horizonte a médio e longo prazo, pois geralmente serão estabelecidos objectivos de carácter plurianual. Devem-se destacar neste caso os planos referidos pela Secretária de Estado de Infra-estruturas do governo espanhol, Josefina Cruz Villalón, sobre os mais de 400 túneis da geografia espanhola ou sobre os lanços de concentração de acidentes, também conhecidos como pontos negros, sobre os que, em Espanha, já existe uma primeira lista onde estão identificados mais de 700.

Em quinto lugar, é importante insistir no peso das relações público-privadas com a sociedade civil. O valor acrescentado que essa aliança representa e as sinergias que dela possam surgir fazem das parcerias um elemento indispensável para ter uma visão global das possibilidades de melhoria da segurança rodoviária.

Por último, é interessante salientar o trabalho que se pode efectuar a partir de uma agência nacional, como aglutinador da colaboração e cooperação sectoriais, com o fim de ter não só uma visão global mas também integral das necessidades existentes para a formação de um espaço de segurança rodoviária para a região. Essa colaboração/cooperação permitirá a coordenação multissetorial necessária, não só a nível nacional mas também regional, para o desenvolvimento de políticas de segurança rodoviária ou o reforço normativo, entre outros.

Contudo, o Director Nacional de Vialidade do Ministério das Obras Públicas do Chile, Carlos Rubilar Ottone,

indicou que ainda faltam grandes desafios pela frente para conseguir avanços substanciais na construção de um espaço de segurança rodoviária. Entre eles, Rubilar Ottone destacava três principais: o desenvolvimento da gestão do trânsito, a aplicação de auditorias de segurança rodoviária a projectos e a necessidade de dar um salto exponencial relativamente ao controlo de riscos. Se não se tentar atingir estes objectivos na região, os avanços na matéria de pouco servirão.

### 3.- Mobilizar recursos para a segurança rodoviária na esfera internacional

A acção dos organismos internacionais através da contribuição de recursos económicos é fundamental para o desenvolvimento de uma adequada política de segurança rodoviária. Esta é a ideia que Agustin Aguerre, Chefe da Divisão de Transporte do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), deixava passar na sua intervenção, ao abordar a mobilização de recursos para a segurança rodoviária na esfera internacional.

São vários os motivos que seguem uma resposta afirmativa perante a dúvida de se a acção das organizações multilaterais é benéfica ou não para a construção de um espaço de segurança rodoviária. A segurança rodoviária requer investimentos, decisões e constância nas contribuições económicas. Por outro lado, é legítimo que essas organizações se queiram envolver em projectos a longo prazo, especialmente se isso implicar benefícios para gerações futuras; por último, deve-se ressaltar que as instituições multilaterais, especialmente as de crédito, não são meras enteléquias, pois são de todos os países que as compõem e é lógico que participem nos desafios desses Estados.

Os campos de acção dentro do âmbito da segurança rodoviária são variados. Neste sentido, esses campos de acção podem ser de diferentes tipos: a informação; a institucionalidade, com a acção de intervenientes públicos e privados, exista ou não uma agência principal; a transferência de tecnologia, tanto entre países ricos e países da região ibero-americana e Caraíbas, ou entre os próprios países da região; os investimentos fortes; o compromisso político; a legislação e aplicação de leis; e o seguimento e medição de resultados.

Mas que valor acrescentado representa a acção dessas instituições multilaterais? Estas instituições reflectem cinco qualidades de grande importância. A sua experiência em vários países faz com que em muitos casos resolva problemas comuns. Contribuem com continuidade para a entrada em funcionamento de qualquer





**“procura mobilizar e designar os recursos necessários para a implementação das recomendações e os objetivos do relatório mundial”** *Global Road Safety Facility, (GRSF)*

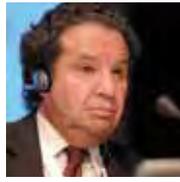
acção, independentemente de quem estiver no Governo. Dispõem de equipas técnicas sólidas, recrutadas pelas próprias administrações. Podem contribuir com recursos de cooperação, não reembolsáveis. E podem financiar programas de investimento com recursos a longo prazo.

Assinaladas as razões pelas quais se considera muito positiva a acção das instituições multilaterais,

é importante, por último, indicar o que podem fazer exactamente em concreto, e para tal é interessante fazê-lo através da experiência de duas instituições de grande reconhecimento mundial e peso na região ibero-americana e Caraíbas, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a *Global Road Safety Facility* (GRSF) do Banco Mundial.

Das actividades do BID devem-se salientar as suas assistências técnicas para programas e projectos de segurança rodoviária, tratando-se em muitos casos de recursos financeiros não reembolsáveis; também se deve apontar o seu apoio à transferência de experiências de sucesso entre os países da região, o apoio na estruturação de agências nacionais, o financiamento de componentes de segurança rodoviária em operações de transporte e infra-estruturas rodoviárias, como está a ocorrer no Paraguai, ou a colaboração com sócios estratégicos como o IRAP, a CEPAL, o IRF ou o Banco Mundial, entre outros. Mas o que sem dúvida é considerado neste momentos como a estrela do BID em matéria de segurança rodoviária é o Programa de Avaliação de Riscos em projectos de transporte e infra-estruturas rodoviárias, baseado num acordo de colaboração com o IRAP, e que tão bons resultados está a dar na sua aplicação, como já ficou patente no caso da Costa Rica.

No que diz respeito à GRSF, em palavras de Marc Shotten, Especialista de Segurança Rodoviária do Banco Mundial, *“procura mobilizar e designar os recursos necessários para a implementação das recomendações e os objetivos do relatório mundial”*, além de ter sido recon-



hecida em 2008 como a melhor plataforma global de financiamento das do seu tipo.

Das suas actividade merecem destaque as relativas à designação de recursos económicos e humanos, dotação de capacidade institucional nacional, assessoria na elaboração de estratégias nacionais e planos de acção, e implementação de medidas preventivas. Tudo isto se desenvolve num âmbito em que o objectivo deve ser situado na linha dos resultados sustentáveis, passando das acções individuais às realizadas num quadro comum de trabalho. Não menos importantes são os “produtos” sobre os que recai a sua actividade, tais como a formação da capacidade institucional, a elaboração de guias-país, as iniciativas legais, as infra-estruturas seguras e a I&D e a realização de ateliês ou Workshops de formação.

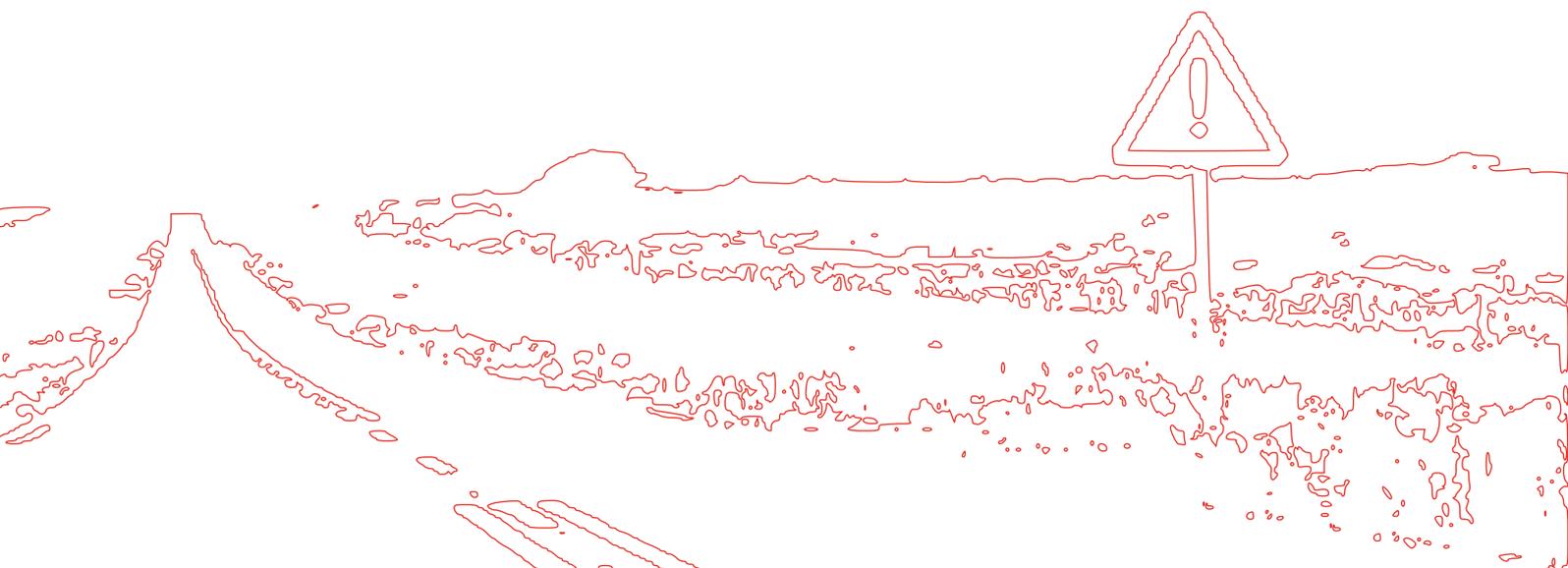
No entanto, são vários os desafios que ficam por diante também na mobilização de recursos para a segurança rodoviária na esfera internacional. Entre eles merece destaque a necessidade de melhorar o diálogo com a comunidade de doadores, o incentivo e apoio da construção de capacidade de gestão da segurança rodoviária nacional, e o fortalecimento de iniciativas globais e regionais para apoiar essas capacidades de gestão.



SESSÃO PLENÁRIA IV

Oradores:

- Sr. Enrique V. Iglesias. *Secretário-Geral Ibero-América, SEGIB.*
- Sr. Rui Carlos Pereira. *Ministro da Administração Interna, Portugal.*
- Sr. Fernando Valle Dávila. *Vice-ministro dos Transportes e Infra-estruturas, Nicarágua.*
- General Viktor Kiryanov. *Vice-ministro da Administração Interna, Federação Russa.*
- Sr. David Ward. *Director da Fundação FIA.*
- Sr. Mario Holguín. *Vice-ministro das Obras Públicas e Transportes, República Dominicana.*
- Sr. Fernando García Casas. *Director de Gabinete, Secretaria-Geral Ibero-americana, SEGIB.*
- Sr. Mark Rosemberg. *The Task Force for Child Survival and Development.*
- Sra. Alejandra Forlán. *Directora da Fundação Alejandra Forlán, Uruguai.*



## SESSÃO PLENÁRIA IV: CONSTRUIR UMA VONTADE POLÍTICA PARA O DESAFIO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA E PREPARAÇÃO PARA A CONFERÊNCIA MINISTERIAL GLOBAL

### 1.- Rumo a um espaço ibero-americano

**“A construção de um espaço rodoviário comum entre países de continentes diferentes pode parecer, a priori, um paradoxo. No entanto, ao contrário do que acontecia há algumas décadas, a ideia de espaço comum não se limita hoje à continuidade geográfica, nem à continuidade das fronteiras físicas. No mundo globalizado em que vivemos [...] os desafios que enfrentamos e as soluções que preconizamos são muito parecidos”.**

Com estas palavras, o Ministro da Administração Interna de Portugal, Rui Carlos Pereira, deixou claro que a construção de um espaço comum de segurança rodoviária para a região ibero-americana e Caraíbas é mais do que possível, e que são as circunstâncias actuais que favorecem esse processo, pelo que é necessário agir de imediato.

O aumento da circulação implica uma maior liberdade de movimento e, por sua vez, essa liberdade contribui para reduzir as distâncias. Contudo, embora seja verdade que isto supõe um verdadeiro motor de desenvolvimento económico e social, não é menos verdade que representa um factor de riscos acrescidos que é necessário manter controlados. Já se disse que a sinistralidade era um problema complexo que se relacionava com numerosos âmbitos como o da saúde pública, a segurança, a liberdade de circulação, a racionalidade económica ou o desenvolvimento social.

Devido a essa complexidade e à existência de elementos comuns nos diferentes países de uma mesma região, Rui Carlos Pereira propunha a adopção de uma

estratégia comum baseada em três eixos principais: a uniformização de normas de segurança rodoviária e dos seus processos de fiscalização; a formação de condutores e instrutores; e a assistência às vítimas de acidentes. Três eixos sobre os que poder fazer orbitar o resto dos elementos que compõem o todo da política de segurança rodoviária

Esta visão também é partilhada por Jorge Nieto, Ministro das Obras Públicas de El Salvador, que considera que as políticas nacionais devem ser abordadas como políticas regionais, pois há muitos problemas comuns e isso obriga a internacionalizar o problema e procurar uma solução. Apesar de já existirem experiências de trocas de medidas com sucesso, essa regionalização só será possível com base no compromisso político, e este adquire-se na medida em que todos participem nessa realidade, as políticas de segurança rodoviária e as infra-estruturas sejam melhoradas, as normas a nível regional sejam respeitadas, se aposte decididamente na educação rodoviária e se elaborem indicadores fiáveis de segurança rodoviária a nível regional.

No compromisso prévio à cimeira de São Salvador, adoptado pelos ministros ibero-americanos dos Transportes em Setembro de 2008, já se determinou a criação de uma Associação e de um Observatório Ibero-americanos de Segurança Rodoviária. Mais uma pedra na construção do espaço de segurança rodoviária. Mas é certo que, para avançar no quadro regional, é necessária a vontade política, e a única forma de alcançá-la é “... através da consciencialização e de transferir aos cidadãos o nível de responsabilidade que também devem assumir...” assinala Jorge Nieto.

Se se pensar numa política regional, não se pode deixar de lado que nem todos os países estão igualmente desenvolvidos, e que as suas necessidades em matéria de segurança rodoviária podem encontrar-se em estádios diferentes, apesar de estes serem comuns. Neste sentido, Fernando Valle Dávila, Vice-Ministro dos Transportes e Infra-estruturas da Nicarágua, pergunta-se se seria possível estabelecer objectivos comuns na região para avançar na construção do espaço de segurança rodoviária.

Os países em vias de desenvolvimento apresentam na região uma série de problemas relacionados com os parques automóveis obsoletos, a escassa presença policial nas vias, a precariedade dos sistemas de saúde, a concessão dos créditos ou o elevado endividamento que dificulta o financiamento de infra-estruturas adequadas; além de os processos de participação dos cidadãos se encontrarem num estado muito inicial.

Contudo, existe um elemento fundamental, recentemente mencionado, necessário para conseguir alcançar esse espaço regional de segurança rodoviária: a existência de uma verdadeira vontade política por parte dos Governos. A isto deve-se somar a verificação de consensos em determinados âmbitos como a mobilização da opinião pública, a implementação de auditorias para conhecer o estado da segurança rodoviária em cada um dos países da região, a continuidade da agenda de segurança rodoviária independentemente do partido que ocupe o Governo, a necessidade de a segurança rodoviária ser financiada e do mais que necessário apoio tanto de organismos multilaterais como de instituições privadas e ONG.

Com estes vimes, a construção de um espaço de segurança rodoviária para a região ibero-americana e Caraíbas parece muito mais próxima e possível do que podia estar há umas décadas atrás. Mas esse espaço requer o compromisso não só dos governantes como também dos cidadãos.

## 2.- Preparação para a Conferência Ministerial Global

Durante as últimas décadas tem-se vindo a trabalhar desde vários sectores para transformar a ideia de que os acidentes são culpa da vítimas, e ir inculcando uma cultura da estrada com uma visão integral da segurança rodoviária, onde estivessem incluídos usuários,

“Se se pode evitar, então não é um acidente”



veículos e infra-estrutura rodoviária. “*Se se pode evitar, então não é um acidente*”, rezava um conhecido *slogan* publicitário na Argentina. Assim, tanto a nível nacional, como regional e global, são muitas as iniciativas que se puseram em funcionamento em matéria de segurança rodoviária.

Desde meados do século XX, a ONU implicou-se em matéria de segurança rodoviária como o demonstram as convenções de 1949 e 1968 sobre Trânsito Rodoviário e Sinalização Rodoviária, respectivamente, ou as directivas 58/289 e 60/5 apresentadas pela sua Assembleia Geral. Com a celebração da Conferência de Moscovo, as Nações Unidas apostam clara e decididamente pela luta contra a sinistralidade rodoviária, considerada em 2002 como a décima causa de mortalidade no mundo, por cima de outras causas como a malária.

Sob o lema “*Time for Action*” (“*Altura de agir*”), a Federação Russa apresentou em 2007 as suas credenciais perante as Nações Unidas para acolher a primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária. Um compromisso de grande importância para um país com elevadas taxas de mortalidade devidas à sinistralidade nas estradas.

Uma vez aceite e aprovada a proposta pelas Nações Unidas, a Federação Russa participou numa campanha de promoção do referido encontro que, segundo o General Viktor Kiryanov, Vice-Ministro da Administração Interna, espera acolher mais de 1000 participantes no World Trade Centre de Moscovo, e que terá lugar entre 17 e 20 de Novembro de 2009.

O Vice-Ministro das Obras Públicas e Transportes da República Dominicana, Mario Holguín, apontava que “*a Conferência Ministerial de Moscovo constituirá o espaço ideal para debater um tema multicausal, que requer soluções multissetoriais e que está directamente relacionado com a iniquidade social*”. O momento actual de crise da segurança rodoviária não deve ser nublado pela discussão sobre as crises globais, pois é substancial a elas, e a reunião de Moscovo é um claro exemplo da importância que a segurança rodoviária atingiu ao longo dos últimos tempos.

O objectivo fundamental para a década 2010- 2020 será o da redução da sinistralidade rodoviária em todo o mundo em 50%. Nesta linha, a União Europeia já reduziu nessa percentagem durante a primeira década do século XXI e espera poder repetir os resultados na seguinte década; a região de Ásia-Pacífico comprometeu-se a reduzir as mortes em 600.000 pessoas antes



de 2015 e em África, os ministros da saúde e transportes acordaram reduzir o número de mortos por culpa das estradas em 50% antes de 2015. Neste compromisso, falta o da região ibero-americana, cujas perspectivas, caso não ajam rapidamente, serão as de continuar a ostentar a duvidosa honra de ser a região com os piores resultados de sinistralidade rodoviária em todo o mundo.

Então o que se pode fazer em Moscovo?

De todas as questões que serão abordadas na Conferência Ministerial de Novembro, há quatro sobre as que convém fazer especial ênfase, segundo David Ward, Director da Fundação FIA. Em primeiro lugar, seria necessário rever o estado da implementação do relatório mundial de 2004. Por outro lado, haveria que chegar a acordos sobre definições comuns de questões-chave de segurança rodoviária. Além do mais, seria conveniente rever as Convenções das Nações Unidas de 1949 e 1968. Por último, seria fundamental para continuar a avançar nesta matéria chegar a um consenso de acordos sobre a declaração do período 2010- 2020 como “*Década de Acção para a Segurança Rodoviária*”.

É por tudo o exposto que a Conferência Ministerial Global que se celebrará em Moscovo no final do presente ano constitui, desde os primeiros passos dados a meados do século XX, um excelente enquadramento para relançar o interesse pela segurança rodoviária e garantir um compromisso a nível nacional, regional e global por parte de todos os agentes e participantes em referido encontro, com o objectivo final de Proteger Vidas.

## CERIMÓNIA DE ENCERRAMENTO

### Oradores:

- Sr. Karla González. *Ministra das Obras Públicas e Transportes, Costa Rica.*
- Sr. José A. Córdova Villalobos. *Secretário da Saúde, México.*
- Sr. Alfredo Pérez Rubalcaba. *Ministro do Interior, Espanha.*
- Sr. Enrique V. Iglesias. *Secretário-Geral Ibero-americano, SEGIB.*



## “Final são os cidadãos que mudam os resultados aumentando a responsabilidade cada vez que se colocam ao volante”.

Esta frase do Ministro do Interior do Governo de Espanha, Alfredo Pérez Rubalcaba, serve para ilustrar uma realidade cada vez mais visível nas estradas, não só na região ibero-americana e das Caraíbas mas também no mundo inteiro. Assim, como já foi observado ao longo do Encontro, todas as políticas de segurança rodoviária devem ser abordadas a partir de uma perspectiva integral, contando não só com os utilizadores das vias mas também com as estradas e os veículos.

Posto isto, depois de relembrar o contexto, analisar a situação actual e propor algumas medidas, qual é o passo seguinte?

Para Karla González, Ministra das Obras Públicas e Transportes da Costa Rica, a resposta é evidente: *“Agora é a vez de tomar acções e mostrar resultados”*. É a altura de cada país poder utilizar a informação apresentada por todos os agentes participantes no Encontro para poder extrair o que for mais importante e adaptá-lo às suas necessidades de segurança rodoviária. Demonstrou-se que cada território tem as suas particularidades, mas isso não impede de encontrar certas pautas e medidas comuns que possam ser úteis para toda uma região.

Assim, a Ministra Karla González salientava três questões deste tipo, assinalando-as como verdadeiros eixos de uma política regional ibero-americana de segurança rodoviária. Em primeiro lugar, fazia referência à importância fundamental do Observatório Ibero-Americano de Acidentes de Trânsito. Uma grande base de dados fiável que leve à harmonização dos critérios utilizados para recolher dados e números. Em segundo lugar, mencionou o fortalecimento das autoridades de viação e judiciais. Educar sem a presença de uma autoridade



forte não é suficiente. Por último, mencionou a importância do papel das vítimas, sem cujo testemunho dificilmente se poderia tentar forjar uma mentalidade e uma consciência comuns em matéria de segurança rodoviária.

Foi precisamente o papel das vítimas que o Secretário da Saúde do Governo do México, José A. Córdova Villalobos, quis salientar no seu discurso de encerramento. Neste sentido, o Secretário destacava a importância de o problema da segurança rodoviária envolver directamente a pasta da saúde, dado que, segundo as suas próprias palavras, *“é onde se vêem diariamente as histórias das pessoas que têm estes sofrimentos e as vidas que perdemos e que, na maioria dos casos, se podiam ter evitado, e é onde estamos aqueles que temos a oportunidade de tratar os pacientes que durante muito tempo requerem esse apoio para tentar voltar a ter uma vida estável e o seu desenvolvimento pessoal, a que todos temos direito”*.

“é onde se vêem diariamente as histórias das pessoas que têm estes sofrimentos e as vidas que perdemos e que, na maioria dos casos, se podiam ter evitado, e é onde estamos aqueles que temos a oportunidade de tratar os pacientes que durante muito tempo requerem esse apoio para tentar voltar a ter uma vida estável e o seu desenvolvimento pessoal, a que todos temos direito”

100

As vítimas constituem o testemunho vivo da face mais obscura da sinistralidade rodoviária. Contam-nos como, depois de um acidente de trânsito, nada volta a ser igual. São as vítimas que devem estar no centro de uma boa política de segurança rodoviária. É necessário partilhar e repetir vezes sem conta testemunhos tão intensos – e que ao mesmo tempo dão esperança – como os que foram dados por Mar Cogollos, Presidente da Associação para o Estudo da Lesão da Medula Espinal (AESLEME), ou por Alejandra Forlán, Directora da Fundação Alejandra Forlán, pois graças a esses testemunhos não só se fala em números e resultados mas também em salvar vidas através da prevenção.

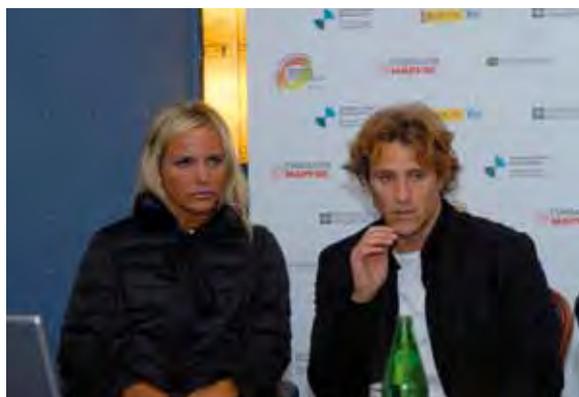
Outras questões trazidas a lume pelo Ministro do Interior espanhol faziam referência, por um lado, à importância de todos os intervenientes envolvidos na segurança rodoviária trabalharem de forma coordenada, dado que ninguém é prescindível nem pode ficar de lado; por outro lado, destacou o peso a curto, médio e longo prazo da pedagogia para os cidadãos, dado que ensinar a segurança rodoviária não é só conhecer os sinais ou as regras de trânsito, implicando também uma série de valores, pois *“uma estrada é um lugar onde se partilha um espaço, uns valores; é um lugar onde se deve ser tolerante”*.

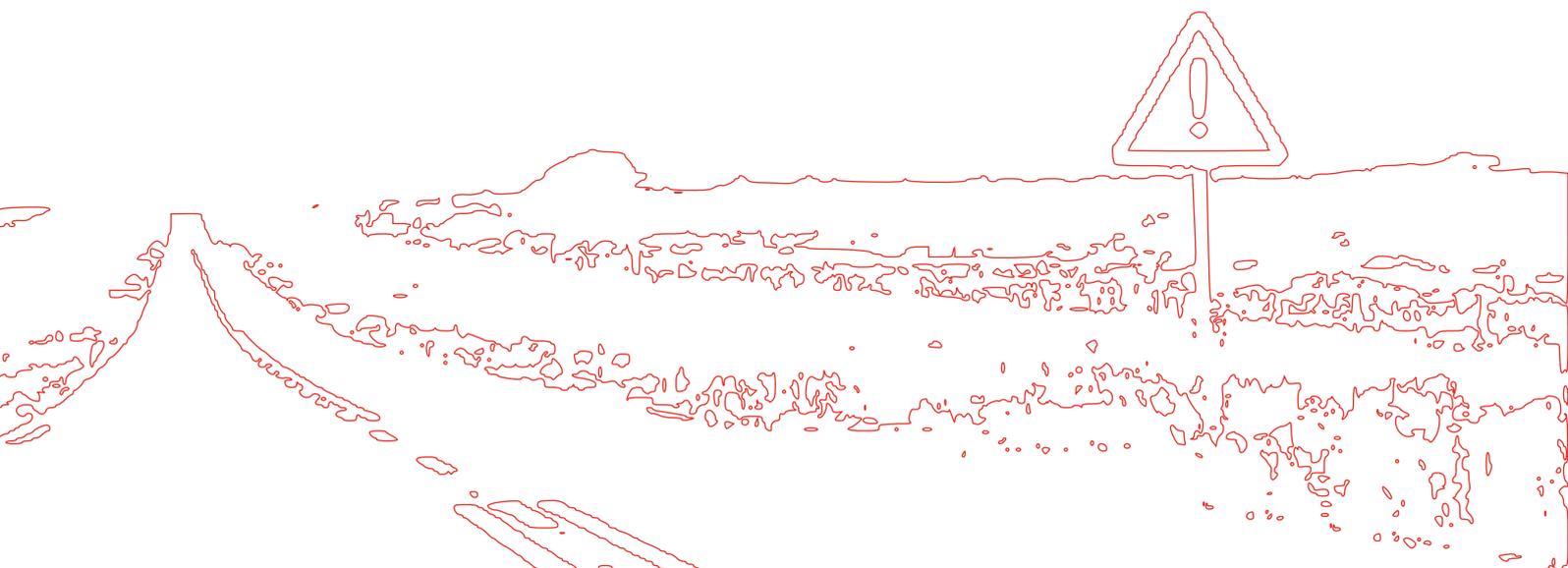
Contudo, ainda se podem destacar alguns desafios e objectivos a atingir no futuro, tais como a harmonização das cartas de condução, a normalização das bases de dados e dos critérios para a recolha dessa informação, e a formação de uma federação ibero-americana de associações de vítimas de acidentes de trânsito, que permita unificar ainda mais a voz das vítimas. Por último, deve-se recordar a proposta realizada



pelo Secretário da Saúde mexicano, Córdova Villalobos, apresentando a candidatura do México como país anfitrião para acolher a segunda edição do Fórum de Segurança Rodoviária para a Região Ibero-Americana e Caraíbas, que deverá ser celebrada nos primeiros meses de 2011, e que foi muito bem recebida pela organização do Encontro, tal como foi declarado pelo Secretário-Geral Ibero-Americano, Enrique V. Iglesias.

**“Todos podemos fazer qualquer coisa a partir do sítio onde estamos. Eu estou a fazer tudo isto por mim e por todos os sinistrados, pelos que partiram. Todos devemos tomar consciência porque o próximo pode ser um de vocês, ou um ente querido. Todos podemos mudar isto e basta querer, só querer. Obrigada”** *Alejandra Forlán*





## 4. Princípios de Madrid

Com mais de cento e vinte mil mortes anuais, e sendo a principal causa de mortalidade dos jovens da região, os acidentes de viação constituem no espaço ibero-americano e Caraíbas um problema de primeira ordem, cujo tratamento requer um esforço equivalente, bem como um envolvimento tanto a nível nacional como internacional e, particularmente, da comunidade ibero-americana e caribenha.

Neste contexto, e cumprindo o mandato apresentado no ponto 31 do Programa de Acção da Cimeira Ibero-Americana de Chefes de Estado e de Governo de São Salvador de Outubro de 2008, a Secretaria-Geral Ibero-Americana (SEGIB) celebrou o Encontro Ibero-Americano e das Caraíbas de Segurança Rodoviária “Protegendo Vidas” – EISEVI. Este encontro foi organizado pela SEGIB juntamente com a Direcção-Geral de Viação de Espanha (DGT), a Facilidade Global para a Segurança Rodoviária do Banco Mundial (GRSF), a Fundação FIA para o Automóvel e a Sociedade e a Fundação MAPFRE. Contou também com o apoio da Comissão Transitória de Segurança Rodoviária para a América Latina e Caraíbas, do Ministério dos Assuntos Exteriores e de Cooperação de Espanha e do Real Automóvel Clube da Catalunha (RACC).

Este Encontro contou com mais de 700 participantes, nomeadamente 14 Ministros e Vice-ministros, 48 conferenciantes e moderadores, 12 Organismos Internacionais e mais de 60 representantes credenciados de meios de comunicação. Houve a participação de representantes de 35 países, a maior parte da Região Ibero-americana e Caribenha. Agradecemos a presença, junto com os 22 países da Comunidade Ibero-americana, de profissionais do Haiti, Jamaica, Marrocos, Bélgica, França, Itália, Reino Unido, Eslováquia, Estónia, Polónia, Rússia, Ucrânia e Estados Unidos da América.

O Encontro Ibero-Americano e das Caraíbas de Segurança Rodoviária “Protegendo Vidas”, em colaboração com organizações internacionais e nacionais e com a sociedade civil, permitiu avançar na formação de

consensos sobre princípios, critérios e boas práticas da segurança rodoviária nos nossos países, mediante planos estratégicos conducentes à implementação das recomendações do Relatório Mundial para a Prevenção de Lesões causadas por Acidentes de Viação da Organização Mundial da Saúde e do Banco Mundial.

Modestamente, mas com toda a convicção, consideramos que estes 15 “Princípios de Madrid” representam mais um passo na construção de um Espaço de Segurança Rodoviária para a Região Ibero-americana e Caraíbas. A segunda edição do Fórum de Segurança Rodoviária para a nossa região, que se irá celebrar nos primeiros meses de 2011 no México, será uma nova oportunidade, que se une às muitas tarefas em curso, para continuar a proteger os nossos cidadãos de uma das mais graves causas de mortalidade, de um dos dramas sociais e pessoais mais intensos da nossa época.

Comprovar os avanços no seguimento destes princípios e a posta em prática de novas medidas de segurança rodoviária é a melhor razão para o nosso esforço. Os nossos mais sinceros agradecimentos a quem se uniu ao mesmo a partir do seu âmbito de actividade, a sua experiência ou a sua esperança.



## PRINCÍPIOS DE MADRID

**1.** A segurança rodoviária deve constituir uma Política de Estado que inclua os seus três poderes, Legislativo, Executivo e Judicial, formulada com a participação e o consenso das forças políticas de cada país.

**2.** O Encontro evidenciou a vontade de todos os participantes de avançar na construção de um Espaço Comum Ibero-Americano e das Caraíbas de Segurança Rodoviária.

**3.** Os países são responsáveis pela promoção das suas capacidades em matéria de segurança rodoviária, o que implica contar com:

- Um organismo estatal responsável
- Um sistema fiável e objectivo de recolha e tratamento de dados
- Uma estratégia e um plano de acção
- Recursos adequados
- Intervenções multissetoriais e focalizadas referentes a infra-estruturas seguras e ao uso de capacetes e cintos de segurança, e prevenham a condução sob o efeito do álcool e drogas, bem como o excesso de velocidade
- Reforço das capacidades nacionais e da cooperação internacional

No Encontro foram apresentados alguns exemplos de histórias de sucesso em vários dos âmbitos assinalados.

**4.** Incentiva-se os países a abordarem a segurança rodoviária com base na ideia de "sistemas seguros", que envolvam tanto o utilizador como a estrada e o veículo, com o fim de minimizar os danos, independentemente da eventual comissão de erros humanos. Neste método destaca a avaliação sistemática e melhoria da capacidade rodoviária. A segurança rodoviária deve ser um factor primordial no planeamento, concepção, construção e manutenção das estradas.

**5.** O período 2010-2020 devia ser declarado Década Mundial da Segurança Rodoviária. As actividades desenvolvidas neste período levariam a uma redução substancial das taxas de mortalidade previstas. Os países são incentivados a pôr estas acções em funcionamento para atingir os objectivos de redução de 50 % do aumento esperado em vítimas fatais por acidentes de viação em 2020. Adicionalmente, seria oportuno que os países estabelecessem objectivos que se possam atingir a médio prazo, tal como foi proposto pelas Nações Unidas.

**6.** As organizações multilaterais globais e regionais deveriam reconhecer a segurança rodoviária como um aspecto crítico do desenvolvimento da Região, pelo que

deve fazer parte das suas agendas regionais com carácter prioritário. Para o efeito, é necessário garantir que a Facilidade Global para a Segurança Rodoviária irá contar com os recursos necessários.

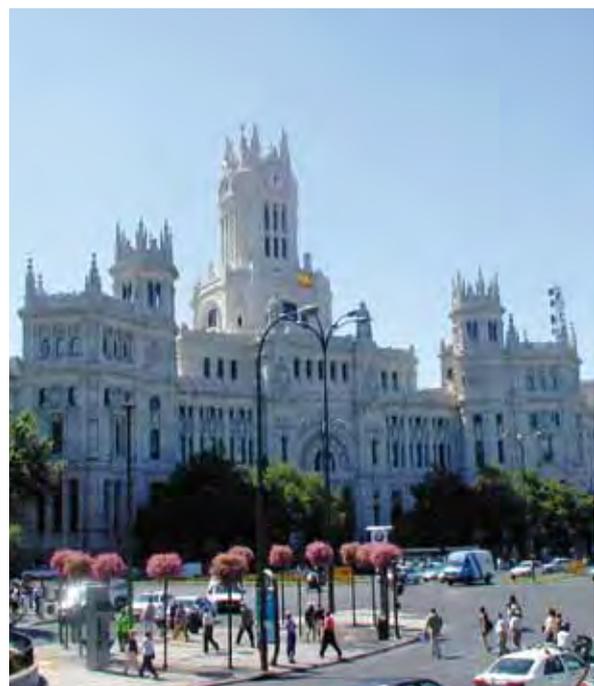
**7.** A fim de dispor de recursos adequados para a segurança rodoviária, é importante ter em conta o chamamento formulado pela Comissão da Segurança Rodoviária Global de investir na segurança rodoviária um mínimo de 10% de todas as despesas das infra-estruturas de transporte.

**8.** A segurança rodoviária é uma matéria multissetorial que deve ser tratada pelos Governos e Administrações locais, regionais e federais, com a participação da sociedade civil e do sector privado.

**9.** Os sistemas de autoridade eficazes constituem um elemento fundamental das políticas da segurança rodoviária. A percepção das sanções como lógicas e razoáveis, a igualdade de todos perante a lei, bem como evitar a sensação de impunidade e de falta de transparência do sistema, são factores de importância vital para a sua aceitação por parte dos cidadãos.

**10.** Os meios de comunicação representam um papel fundamental na tomada de consciência e na geração de vontade política para uma maior segurança rodoviária. Ao reconhecer as suas capacidades, incentivamo-los a desempenhar um papel mais activo e eficaz para informar os cidadãos e os poderes públicos de forma responsável sobre esta epidemia.

**11.** As vítimas são uma parte essencial da segurança rodoviária. Apoiamos a iniciativa de promover a criação



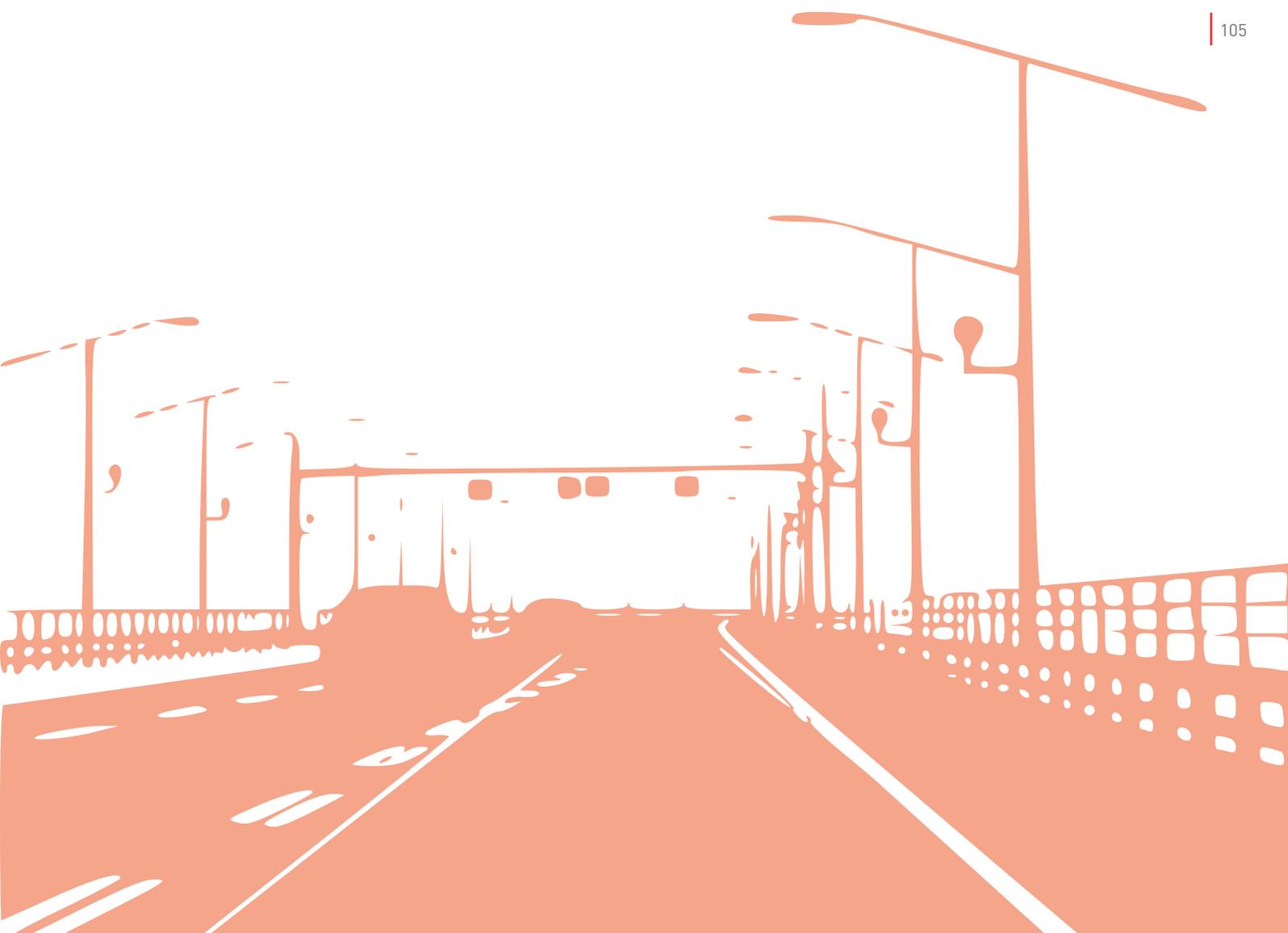
de uma federação ibero-americana das associações de vítimas da sinistralidade rodoviária e celebrar um encontro para esse efeito durante este ano.

**12.** Considerando que a sinistralidade rodoviária é uma importante e urgente ameaça nos países da região, incentivamos os governos, as Organizações internacionais, a sociedade civil e o sector privado a apoiarem e participarem activamente no desenvolvimento de formas de colaboração que facilitem o trabalho conjunto da Associação Ibero-Americana de Segurança Rodoviária e da Comissão Transitória da Segurança Rodoviária para a América Latina e as Caraíbas, e que fortaleçam as capacidades nacionais e regionais para reduzir a sinistralidade e o número de vítimas. Isto representa um passo importante para a nossa região, pelo que insistimos na plena participação de todos os intervenientes.

**13.** Incentivamos os países da Região a participar activamente na Reunião Ministerial Global de Moscovo organizada pelas Nações Unidas, e a implementar as recomendações que surgirem da mesma. Para esse efeito, convidamos os países da região a coordenar posições.

**14.** É necessário fazer com que a actual crise financeira e económica internacional não tenha um impacto negativo nos recursos destinados à segurança rodoviária.

**15.** Os participantes manifestam perante a Secretaria-Geral Ibero-Americana e o Comité Organizador o seu reconhecimento pela excelente preparação e desenvolvimento do encontro, e propõem a celebração de uma segunda edição em 2011, com o objectivo de continuar a proteger vidas.





## 5. Participantes

### NÚMEROS OFICIAIS EISEVI

**Países presentes:** Andorra, Argentina, Bélgica, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Equador, Eslováquia, Espanha, Estados Unidos, Estónia, França, Guatemala, Haiti, Honduras, Itália, Jamaica, Marrocos, México, Nicarágua, Nova Zelândia, Panamá, Paraguai, Peru, Portugal, Reino Unido, República Dominicana, Rússia, Ucrânia, Uruguai, Venezuela.

**Organizações Internacionais:** OMT, OIJ, OISS, BID, OCDE, PAHO, CEPAL, UNECE

### Participantes em números:

**757** – Total Credenciais

**49** – Conferenciantes/Moderadores

**69** – Imprensa/Credenciados