

**PRIMEIRA SESSÃO ORDINÁRIA DO COMITÉ TÉCNICO
ESPECIALIZADO SOBRE TRANSPORTES, INFRA-ESTRUTURAS
INTERCONTINENTAIS E INTER-REGIONAIS, ENERGIA E
TURISMO DA UNIÃO AFRICANA**

TEMA: Financiamento de Infra-estruturas em África

**SEGURANÇA RODOVIÁRIA: PLANO DE ACÇÃO AFRICANO
PARA A DÉCADA GLOBAL DE ACÇÃO PARA A SEGURANÇA
RODOVIÁRIA**

I. Antecedentes

1. De acordo com o relatório da Organização Mundial da Saúde de 2015, as lesões causadas por acidentes rodoviários (RTI) provocam mais de 1,2 milhão de mortes anualmente e até 50 milhões de pessoas ficam feridas nas estradas do mundo e, por conseguinte, têm um enorme impacto na saúde e no desenvolvimento. Metade de todas as mortes por acidentes rodoviários ocorre entre os usuários da estrada vulneráveis tais como pedestres, ciclistas e motociclistas. Os acidentes rodoviários também são a principal causa de morte para os jovens de 15 a 29 anos e a oitava principal causa de morte mundialmente. Para além do sofrimento humano, as mortes e as lesões causadas por acidentes rodoviários impõem perdas económicas e financeiras significativas às sociedades, afectando de forma desproporcionada os países de rendimento baixo e médio, onde ocorrem 90% das mortes. Apesar de possuir o menor nível de veículos motores no mundo, a região africana sofre a maior taxa de mortalidade por acidentes rodoviários estima-se em 26,6 por 100.000 habitantes.

2. As RTI custam aos governos aproximadamente 3% do PIB. Apesar deste impacto massivo - e em grande medida evitável - perdas humanas e económicas, a acção para combater este desafio global não tem sido suficiente. A África continua a ter as estradas mais perigosas do mundo, com o risco de as mortes por acidentes de viação serem as mais elevadas no continente (26,6 por 100.000 habitantes), enquanto a Europa mantém as mais baixas (9,3 por 100 000 habitantes), sendo a média global de 17,4 por 100.000 habitantes. Além disso, a África tem a maior proporção de mortes de pedestres e ciclistas que se situam em 43% de todas as mortes por acidente de viação. Por outro lado, os países africanos viveram um crescimento económico sustentável sem precedentes na última década. A adopção da Agenda 2063 pela União Africana como modelo para a agenda de desenvolvimento do continente a longo prazo indica o compromisso do continente em transformar as suas economias. No entanto, esta trajectória de crescimento pode ser ameaçada se os países africanos continuarem a experimentar repercussões económicas e sociais de RTI. Este crescimento também aumentou o número de veículos nas estradas africanas, o que aumenta o risco de acidentes e mortes devido a acidentes de viação, especialmente nos países com gestão inadequada de tráfego e da segurança rodoviária em geral.

3. Em Março de 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou a resolução 64/255 que proclamou 2011-2020 como a Década de Acção para Segurança Rodoviária. O objectivo global da Década é de estabilizar e reduzir o número previsto de mortes por acidentes rodoviários, aumentando as actividades a nível nacional, regional e global. A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ODS) - Objectivo 3 - alinha-se com o Plano de Acção da África para a Década, que prevê a redução para metade do número de mortes e lesões causadas por acidentes rodoviários até 2020. O Objectivo 11 dos ODS aborda a oferta de sistemas de transporte seguros, acessíveis,

económicos e sustentáveis para todos, através da melhoria da segurança rodoviária, nomeadamente através da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, nomeadamente mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos, até 2030.

4. Melhorar a segurança rodoviária em África requer dados robustos sobre acidentes de viação, uma vez que isso facilitaria a formulação de políticas baseadas em evidências. Essencialmente, os países precisam de melhorar as suas informações relativas a acidentes de viação, para poderem desenvolver estratégias de prevenção eficazes. Os desafios relacionados com os dados de segurança rodoviária em África incluem a falta de comunicação sobre as lesões e mortes por acidentes e a ausência de definições harmonizadas de indicadores de segurança rodoviária, o que limita a utilização dos dados nacionais existentes para a análise comparativa. Dados fiáveis relativos às mortes por acidentes de viação são essenciais para seguimento das tendências nacionais em relação a mortes e lesões não fatais, a fim de: avaliar o alcance do seu problema de acidentes rodoviários, desenvolver respostas específicas e esforços de prevenção, para monitorizar e avaliar a eficácia das medidas de intervenção, avaliando o progresso e comparando a escala de mortes por acidente de viação com mortes por outras causas. Em particular, os países precisam de saber o número e os tipos de lesões que ocorrem e sobre as circunstâncias em que essas lesões acontecem. Essas informações indicam a gravidade do problema de lesões e onde as medidas preventivas são mais urgentemente necessárias. A avaliação intercalar do Plano de Acção Africano para a Segurança Rodoviária, realizada pela CEA em Julho de 2016, confirmou que os desafios acima referidos relativos à gestão da segurança rodoviária são encontrados pelos países de todo o continente.

5. Globalmente, há uma grande lacuna na qualidade e cobertura dos dados que os países recolhem e relatam sobre lesões e mortes causadas por acidentes rodoviários. O Plano de Acção Africano para a Segurança Rodoviária, que é o quadro do continente para implementar a Década da Segurança Rodoviária das Nações Unidas e os ODS 3 e 11, reconhece a escassez de dados sobre segurança rodoviária nos países africanos e solicita à CEA, CUA e BAD que desenvolvam mecanismos para reforçar a recolha de dados para Intervenção e análise política eficazes. O Roteiro para Acelerar a Implementação do Plano de Acção Africano para a Segurança Rodoviária 2011-2020 adoptado na revisão intercalar do Plano realizada em Adis Abeba em Julho de 2015, e a Declaração Ministerial da Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Estradas, realizada em Brasília em Novembro de 2015, todos realçam a necessidade de melhorar a recolha, análise e comunicação de dados sobre segurança rodoviária.

6. Tomando em consideração a segurança rodoviária nos quadros de desenvolvimento dos países africanos reduzirá os encargos económicos e

sociais impostos pelos acidentes rodoviários nas economias africanas e criará o espaço fiscal necessário para a implementação da Agenda 2063 da União Africana.

II. Análise Geral da Década Global de Acção sobre Segurança Rodoviária e progresso da implementação como um imperativo para estradas seguras e desenvolvimento sustentável em África

7. Os esforços para melhorar a segurança rodoviária em África começaram muito mais cedo do que em 2010, quando a Década foi proclamada. Por exemplo, o Seminário Regional Africano sobre Segurança Rodoviária, realizado em Dar-es-Salaam, na Tanzânia, em Julho de 2009, sobre o tema "Estabelecer as Metas da Segurança Rodoviária: Passos a Seguir para Reduzir as Mortes por Acidentes em Metade até 2015" foi um marco na gestão da segurança rodoviária em África, uma vez que desenvolveu e adoptou metas e indicadores para ajudar a acompanhar a implementação dos resultados da Primeira Conferência Africana sobre Segurança Rodoviária, realizada em Acra, Gana, em 2007.

8. Para os países africanos, a Década oferece uma oportunidade de acelerar a implementação das suas actividades de segurança rodoviária. A Segunda Conferência Africana sobre Segurança Rodoviária, realizada em Adis Abeba, em Novembro de 2011, adoptou o Plano de Acção Africano sobre Segurança Rodoviária para a Década. Este Plano de Acção está alinhado com os cinco pilares da Década, nomeadamente: Gestão da Segurança Rodoviária; Estradas mais Seguras e Mobilidade; Veículos Mais Seguros; Utentes da Estrada Mais Seguros; e Resposta Pós-Acidentes. O Plano de Acção tem um Pilar adicional sobre questões transversais que abordam a segurança rodoviária rural.

9. O Plano de Acção, aprovado pelos Chefes de Estado do continente em Adis Abeba em Janeiro de 2012, reconheceu a importância de ter sistemas de dados nacionais eficazes e eficientes sobre acidentes rodoviários (Pilar 1). A Carta Africana de Segurança Rodoviária, também aprovada pelos Chefes de Estado Africanos, identifica a criação de sistemas de gestão de dados de segurança rodoviária como uma prioridade para os Estados contratantes (Artigo 7º), juntamente com a criação e reforço institucional das principais entidades nacionais responsáveis pela segurança rodoviária para liderar a harmonização da recolha, tratamento e divulgação de dados relativos à segurança rodoviária

10. O ano de 2015 era a metade da implementação do Plano de Acção e, por conseguinte, um momento adequado para realizar a sua revisão intercalar. Esta revisão constatou que houve avanços na execução do Plano de Acção para a Segurança Rodoviária em África, embora tenham ocorrido a diversos níveis em todos os países e pilares. Foram identificadas várias boas práticas para melhorar a segurança das estradas no continente. No entanto, há espaço para a partilha de experiências entre os países africanos. No entanto, verificou-se que

vários países não tinham tomado medidas significativas, ou não tomaram nenhuma medida sequer, em muitas actividades de todos os pilares do Plano de Acção.

III. Principais Desafios

11. Os desafios para a gestão da segurança rodoviária identificados durante a revisão intercalar da implementação do Plano de Acção Africano para a Segurança Rodoviária giram em torno do financiamento sustentável, da capacidade das organizações, empoderamento das Instituições de Vanguarda, quadro jurídico global, gestão dos dados e dos principais promotores de políticas.

12. Financiamento Sustentável: Este é um grande constrangimento para o funcionamento eficaz da maioria das organizações e iniciativas de segurança rodoviária em África. Grande parte dos Comitês de Segurança Rodoviária no continente não é financiada através do orçamento nacional. Isto corrobora com os dados do relatório da OMS (2013) relativo à situação global sobre a segurança rodoviária, que mostra que até 11 das 47 Instituições de Vanguarda dos países africanos não são financiadas através do orçamento nacional.

13. Capacidade Inadequada das Autoridades/Organizações Responsáveis pela Segurança Rodoviária: A maioria das Organizações Responsáveis pela Segurança Rodoviária em África possui muito poucos recursos humanos e não tem a massa crítica de funcionários para produzir um impacto significativo. Alguns países africanos também não têm a capacidade para aplicar as leis existentes. Por exemplo, esses países têm legislação sobre alcoolismo-Condução que não pode ser aplicada por falta de bafómetros.

14. Agência de Vanguarda não totalmente empoderadas/fraca colaboração a nível nacional: Algumas Instituições de Vanguarda em África ainda não estão plenamente empoderadas, enquanto diferentes actores em alguns países não estão dispostos a colaborar ou cooperar uns com os outros ou coordenar as suas actividades. Este problema é mais grave quando diferentes instituições têm mandatos controversos. Os Memorandos de Entendimento entre Instituições Nacionais visam responder a este desafio.

15. Falta de um enquadramento jurídico global para orientar questões de segurança rodoviária: Alguns países africanos não dispõem de quadros jurídicos abrangentes em matéria de segurança rodoviária - as suas actuais leis de segurança rodoviária não são abrangentes. Por exemplo, um país pode ter legislação sobre cintos de segurança e o uso do telemóvel durante a condução, mas faltar a legislação sobre o sistema de retenção de crianças. Esses países geralmente precisam reformar as suas Leis de Tráfego e alguns já estão no processo de fazê-lo.

16. Gestão Ineficaz de Dados: Gerir os dados de segurança rodoviária constitui um grande desafio na maioria dos países africanos. Muitos peritos em matéria de segurança rodoviária do continente são de opinião de que a Polícia não considera a segurança rodoviária como sua função principal. Isso afecta a eficácia e a precisão da colecta e lançamento de dados, que muitas vezes são da responsabilidade da Polícia. Também leva a atrasos ou a notificação irregular de acidentes rodoviários.

17. Falta de Promotores de Políticas: A falta de um compromisso de alto nível para melhorar a segurança rodoviária parece ser uma característica comum para muitos países africanos. Os líderes políticos, em alguns países, também parecem evitar a tomada de decisões impopulares em detrimento da segurança dos utentes das estradas. Por exemplo, o crescente número de motociclos em muitas cidades africanas é um problema altamente político. A maioria dos condutores não tem licenças de condução, não usam capacete e muitos deles envolvem-se em acidentes fatais. No entanto, em muitos países do continente o sector não está devidamente regulado.

IV. Principais Questões para Discussão com os Peritos do CTE

18. Os impressionantes números de crescimento económico da África, vividos na última década e meia, confirmam a capacidade do continente de manter uma trajectória de desenvolvimento positiva, a capacidade de transformar as suas economias e tornar-se um pólo de crescimento global. Mas este crescimento impressionante poderá ser ameaçado por fardos sociais e económicos impostos por acidentes de viação e mortes deles decorrentes. Os acidentes rodoviários representam um enorme problema social para os países africanos, dado que o continente tem as taxas mais elevadas de acidentes de viação e mortes resultantes destas. Muitos desses acidentes são evitáveis e a sua ocorrência impõem pesados custos às economias nacionais e às famílias na era de concorrência de interesses globais, nacionais e individuais. Portanto, deve-se envidar esforços para evitar tais perdas evitáveis e utilizar os recursos despendidos na área para fazer face a outros desafios de desenvolvimento no continente.

19. Seguem-se as questões principais que estão a ser levadas à atenção dos peritos do CTE para abordar esta carnificina rodoviária no nosso continente enquanto aspiramos realizar África que queremos;

20. Avaliar o custo dos acidentes rodoviário e mortes causados por eles; a incapacidade de avaliar o custo das RTI impede que os governos e a sociedade civil percebam a importância da sangria económica e social que os acidentes causam, assim como das vidas perdidas. Para este efeito, os dados devem constituir a pedra angular de todas as actividades relativas a segurança rodoviária, uma vez que são essenciais para o diagnóstico dos problemas acidentes de viação e para o acompanhamento dos esforços para a segurança

rodoviária. No entanto, a gestão e a harmonização de dados são questões importantes em muitos países africanos, tal como as identificou Revisão Intercalar, devendo-se juntar esforços rumo a recolha de dados e metodologias para tratamento de RTI;

21. Determinar até que ponto os Estados-membros implementaram o Plano de Acção Africano para a Segurança Rodoviária; e identificar os desafios para a implementação do referido Plano de Acção, bem como as medidas correctivas, com ênfase nas questões estratégicas fundamentais relacionadas com a gestão da segurança rodoviária (com incidência na gestão de dados); infra-estruturas; bom estado dos veículos, comportamento dos utentes da estrada, e gestão da resposta a acidentes;

22. Adoptar as recomendações que constam no Roteiro para acelerar a implementação do Plano de Acção;

23. Avaliar a forma como as metas de segurança rodoviária propostas no âmbito dos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável se enquadram no actual quadro de segurança rodoviária em África e como é que os esforços de segurança rodoviária no continente podem beneficiar da inclusão das metas de segurança rodoviária nos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável;

24. Debater planos de curto e médio prazos com os parceiros para apoiar a implementação das actividades de segurança rodoviária nos países africanos; e criar quadros de M & A para acompanhar o progresso que se regista.

V. Recomendações Políticas

Os países africanos devem executar plenamente as actividades que constam no Roteiro de implementação do Plano de Acção Africano para a Segurança Rodoviária. Especificamente, são recomendados a:

- (i) Criar e/ou reforçar as suas Principais Instituições de Segurança Rodoviária, proporcionando-lhes autonomia de gestão e recursos financeiros adequados para coordenar e implementar medidas de segurança rodoviária;
- (ii) Criar condições para que as organizações da sociedade civil e o sector privado, em particular as companhias de seguro e as empresas ligadas ao transporte rodoviário, participem activamente nas Actividades relativas à Segurança Rodoviária;
- (iii) Criar uma massa crítica de peritos qualificados em matéria de segurança rodoviária que se dediquem à implementação de

estratégias nacionais de segurança rodoviária, alinhadas com o Plano de Acção Africano para a Segurança Rodoviária;

- (iv) Modernizar a gestão dos seus dados de segurança rodoviária, a fim de permitir um acompanhamento e uma avaliação eficazes e eficientes de acidentes rodoviários;
- (v) Reforçar os recursos humanos e financeiros dos serviços de emergência dos hospitais, bem como os serviços de primeiros socorros para as vítimas de acidentes rodoviários;
- (vi) Elaborar quadros nacionais para o acompanhamento da implementação do Plano de Acção Africano para a Segurança Rodoviária;
- (vii) Melhorar a sensibilização sobre a segurança rodoviária e, tanto quanto possível, estabelecer mecanismos de intercâmbio de boas práticas;
- (viii) Explorar todas as opções para gerar os recursos necessários para financiar os programas nacionais de segurança rodoviária;
- (ix) Continuar a celebrar o Dia Africano de Segurança Rodoviária como temos vindo a fazer desde Novembro de 2012;
- (x) Ter Campeões de Segurança Rodoviária de alto nível; e
- (xi) Assegurar que a segurança rodoviária seja adequadamente tida em consideração nas discussões pós-2015, particularmente nos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável.

Referências: