

BOAS PRÁTICAS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA E MOBILIDADE DE MOTOCICLISTAS

Programa Ibero-americano de
Segurança Rodoviária



Secretaría General
Iberoamericana
Secretaria-Geral
Ibero-Americana

Com o apoio de:



Fundación
MAPFRE

Elaborado pela PONS MOBILITY
para o Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária/OISEVI

O Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária/OISEVI é um programa adstrito à cooperação ibero-americana, no âmbito da Secretaria Geral Ibero-americana. O Programa conta com o apoio da Fundação FIA e da Fundação MAPFRE.

Este documento foi editado em Madrid, em fevereiro de 2023.

1. INTRODUÇÃO	4
2. OBJETIVOS	5
3. METODOLOGIA	7
3.1 Fases do projeto	8
3.2 Dados de participação por workshop realizado	11
3.3 Setores representados	14
4. DADOS SOBRE ACIDENTES	15
5. DESAFIOS E MEDIDAS	18
6. COMPROMISSOS. PRÓXIMAS ETAPAS	31

1. INTRODUÇÃO

O aumento do número de mortes de motociclistas está a tornar-se um problema em toda a região da América Latina e das Caraíbas e está, por isso, presente na agenda das organizações internacionais dedicadas à saúde e às políticas de segurança rodoviária.

Não se espera que esta situação seja temporária e a **tendência é sentida, em maior ou menor grau, em todos os países da região**, como refletem os relatórios anuais do **Observatório Ibero-americano de Segurança Rodoviária (OISEVI)**. Prevê-se que o parque de motociclos continue a crescer, sobretudo como veículo para deslocamentos urbanos e rurais, e esta tendência está a ganhar força na sequência da crise sanitária que começou no início de 2020.

Há certas tendências que foram marcadas pela mudança modal provocada pela crise sanitária do coronavírus, especialmente no que se refere à forma como as pessoas se deslocam, a distribuição de produtos, mercadorias, etc. Estas tendências estão a causar, em muitos países, um **aumento da utilização de motociclos** e, conseqüentemente, da taxa de acidentes. **Os motociclos são utilizados para diversos fins e por diferentes perfis de utilizadores.**

O enquadramento para abordar a segurança rodoviária dos motociclistas é complexo, uma vez que afeta muitos fatores do sistema de mobilidade. A este respeito, devem ser destacados alguns dos **principais desafios ou questões mais importantes e urgentes** que devem ser incluídos na ordem de trabalhos:

1.
 - Os dados são um elemento fundamental para definir o problema e monitorizar os avanços.
 - Os novos cenários da mobilidade e do trabalho em motociclo.
 - As infraestruturas e os projetos rodoviários que integrem a mobilidade segura em mota.
 - O veículo, a visibilidade e o equipamento de proteção para os utilizadores de motociclos.
 - O controlo e fiscalização eficiente das normas.
 - A formação para a condução e o manuseamento de motociclos.
 - A resposta a acidentes com motociclistas.

A preocupação com a **segurança dos motociclistas é um desafio em toda a região**. Os países que não têm atualmente problemas com a segurança dos motociclos, terão no futuro. Perante este importante desafio, as Agências de Trânsito que fazem parte do Observatório Ibero-americano de Segurança Rodoviária (OISEVI) deram início a este **trabalho de participação dos países para conhecer a situação, os problemas e procurar propostas adaptadas às necessidades dos países.**

2. OBJETIVOS

Esta iniciativa insere-se na visão de estratégias partilhadas propostas no Plano Global da Década de Ação para a Segurança Rodoviária lançado pelas Nações Unidas e pela OMS¹ :

"é essencial que os governos redobrem os seus esforços para garantir o compromisso e a responsabilidade política de empreender ações em matéria de segurança rodoviária ao mais alto nível, juntamente com as contribuições de diferentes órgãos governamentais, associações multissetoriais, empresas e organizações internacionais. Estas estratégias e esforços devem ser transparentes e públicos. A segurança deve ser o valor central destes esforços e refletir-se na forma como as políticas são concebidas e implementadas e na maneira como o sistema é gerido. Considerar a segurança como o valor central do transporte rodoviário garante a sua integração em toda a cadeia de valor do sistema de transportes, desde a conceção e o fabrico de veículos e infraestrutura rodoviária até à prestação de serviços de transporte e à própria política de transportes".

Em consonância com a estratégia das Nações Unidas e da OMS, esta ação nasceu com o objetivo de reunir de forma ordenada, e tendo em conta os diferentes momentos legislativos, sociais e económicos em que se encontram os países da América Latina, a posição dos países em relação às principais questões relacionadas com a segurança dos motociclos para que se materialize num roteiro adaptado aos ritmos dos diferentes países.

Em suma, o objetivo é refletir a **realidade existente em cada um destes países, bem como identificar um conjunto de medidas e/ou ações bem-sucedidas ou prioridades a abordar a curto/médio prazo para fazer face aos acidentes e sinistros com motociclos.**

3. METODOLOGIA

A fim de identificar os desafios, as medidas e os desafios e de formular uma abordagem para um **roteiro para a próxima década** em matéria de segurança dos motociclistas, foi utilizada uma **metodologia ágil**. Para além disso, o envolvimento das Agências de Trânsito foi fundamental, uma vez que colocaram ao serviço do projeto a sua experiência adquirida na gestão de estratégias de segurança rodoviária para motociclos, tanto no âmbito municipal como nacional.

Por isso, é importante **fazer uma menção especial às experiências de cidades e governos que** que enfrentaram o mesmo desafio de trabalhar para a normalização de uma nova realidade: **a mobilidade por motociclo**.

Como qualquer trabalho no campo da mobilidade, foi concebido como um **projeto participativo, procurando reunir as visões dos diferentes atores e envolvê-los na solução** a partir do seu campo de ação.

O que se procurou foi uma **"visão partilhada"** entre todos os atores envolvidos no fenómeno dos sinistros com motociclos, o que significa que o trabalho conjunto foi realizado principalmente em três áreas:

- Entendimento comum da problemática.
- Definição clara das prioridades.
- Consenso sobre as soluções.

Para levar a cabo o desenvolvimento deste projeto, foi realizado um trabalho prévio de **planeamento, estruturação e uma boa coordenação** de todas as partes envolvidas neste trabalho.

3.1 Fases do projeto

Esta ação comporta **três fases**:

- **Fase 1: Imersão prévia.** Esta fase centrou-se na imersão na recolha de conhecimento e na preparação da parte analítica que estabeleceu as bases para a realização posterior dos workshops.

Como resultado desta fase, foram obtidos os seguintes documentos:

- Um repositório de documentos e/ou regulamentos em matéria de segurança rodoviária aplicáveis a cada um dos países.
 - O calendário de trabalho.
 - O material para orientar e facilitar a realização dos workshops.
- **Fase 2: Fase de parceria.** Durante esta fase, decorrem os workshops. Os workshops são uma **ferramenta valiosa** para promover uma **estratégia de trabalho colaborativa e cooperativa**, que procura o consenso.

Numa primeira abordagem, foram planeados **quatro (4) workshops sub-regionais** sobre segurança das motas. Os países para a realização dos workshops foram divididos em:

- **Mesoamérica:** Costa Rica, México, Guatemala, Panamá, República Dominicana, Cuba, Honduras, Nicarágua, El Salvador.
- **Andina:** Colômbia, Equador, Peru, Bolívia
- **Cone Sul:** Uruguai, Argentina, Brasil, Uruguai, Paraguai, Chile.
- **Península Ibérica:** Andorra, Espanha e Portugal.

O **Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária, especificamente o Observatório Ibero-americano de Segurança Rodoviária (OISEVI)**, informou e convidou todos os países a participarem neste projeto.

Nesta fase inicial, esperava-se a **participação de 22 países**, mas, devido a alterações de agenda ou alterações governamentais, nem todos os países puderam aceitar o convite. No entanto, a taxa de participação **foi superior a 70%**. Tendo em conta esta situação, a abordagem inicialmente planeada para o workshop foi alterada, de acordo com a seguinte proposta:

- **Cone Sul:** Uruguai, Argentina, Brasil, Uruguai, Paraguai, Chile.
- **Mesoamérica I:** Costa Rica, México, Guatemala e Panamá.
- **Mesoamérica II:** República Dominicana, Nicarágua, El Salvador e Colômbia participaram deste workshop sub-regional.
- **Península Ibérica:** Andorra, Espanha e Portugal.

O passo seguinte consistiu em solicitar, em primeiro lugar, que **as Agências de Trânsito de cada país identificassem um representante**/pessoa de contacto com quem trabalhar as informações necessárias. **Em segundo lugar, foi solicitado ao representante de cada país que definisse os stakeholders** e, para o efeito, foi elaborada uma série de documentos com cada país para facilitar a identificação das informações necessárias, tais como:

- **Um questionário** com dados internos do país forneceu uma visão geral da situação atual em cada país em termos de segurança rodoviária e mobilidade, com foco nos motociclistas.
- **Identificação dos stakeholders ou dos agentes envolvidos** nos diferentes setores: Formação/capacitação em segurança rodoviária, público ou institucional (polícia, saúde ou no âmbito governamental/gerencial), entidades privadas e terceiro setor (associações, ONG ou sindicatos), para que pudessem contribuir com a sua *experiência* nos temas e questões levantadas, o que permitiu **refletir a realidade de todos os países envolvidos**.

Finalmente, neste processo metodológico e para a realização dos workshops, foi fundamental fornecer os conteúdos que permitiram o estabelecimento de um diálogo, para o qual foram elaborados blocos temáticos iniciais que se tornariam o fio condutor do debate. Os blocos iniciais foram os seguintes:

- Escolas de condução
- Divulgação e sensibilização
- Fiscalização e condutores
- Características técnicas dos motociclos
- Circulação nas áreas urbanas e deslocações
- Outros temas de interesse indicados pelos países

O desenvolvimento do primeiro workshop (Workshop Cone Sul) levou a uma reformulação dos conteúdos inicialmente propostos para serem debatidos, principalmente devido ao interesse em unificar os temas. Os países centraram a sua atenção nos **cinco desafios específicos a seguir**:



- **E, finalmente, a fase de consolidação, o documento atual, que abordará, pelo menos:**
 - Foco e desafios do setor de motocicletas.
 - Principais desafios identificados. Acompanhamento das medidas identificadas.
 - Um conjunto de orientações e recomendações técnicas para cada um dos desafios identificados.

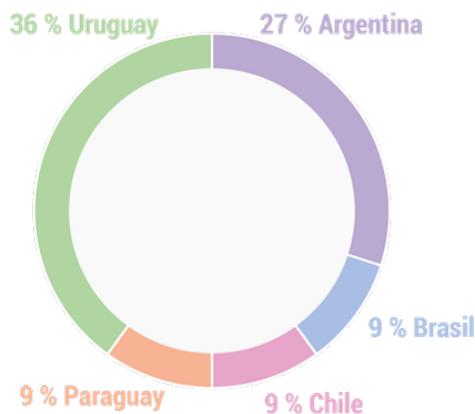
3.2 Dados de participação por workshop realizado

O **Primeiro Workshop** foi realizado com os países localizados no **CONE SUL. Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai.**

No total, foram enviados **30 convites** para esta reunião virtual, abrangendo os **diferentes setores: Formação/capacitação em matéria de segurança rodoviária, público ou institucional (polícia, saúde ou nível governamental/gerencial) e do terceiro setor (ONG, associações).**



Aceitaram o convite e, portanto, a participação no workshop virtual, **37% dos participantes**, sendo a Argentina e o Uruguai os países com mais representação.



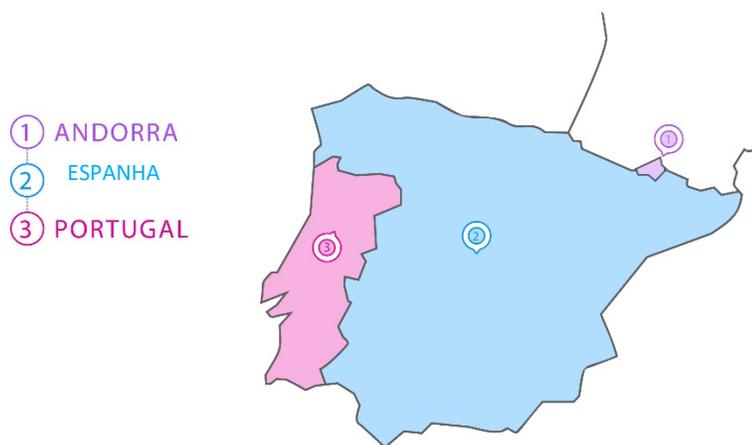
O segundo e terceiro workshops centraram-se nos países situados na Mesoamérica. Costa Rica, México, Guatemala, Panamá, República Dominicana, Nicarágua, El Salvador e Colômbia. No total, foram enviados 98 convites para esta reunião virtual, abrangendo os diferentes setores: Formação/capacitação em segurança rodoviária, público ou institucional (polícia, saúde ou nível governamental/gerencial), entidades privadas ou do terceiro setor (ONG, associações ou sindicatos).



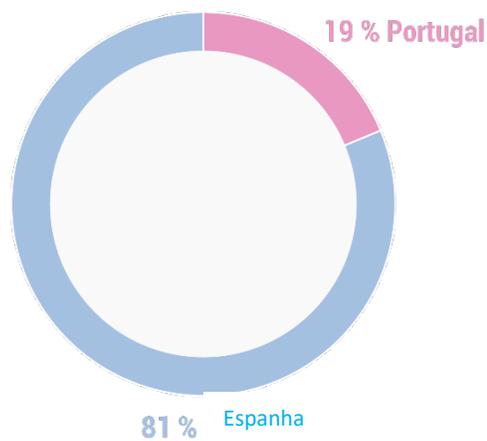
Aceitaram o convite e, portanto, a participação no workshop virtual **33% dos participantes**



Por último, o quarto workshop centrou-se nos países situados na **PENÍNSULA IBÉRICA**. Espanha, Portugal e Andorra. Para esta reunião virtual, foram enviados, no total, **31 convites** abrangendo os diferentes setores: **Formação/capacitação em matéria de segurança rodoviária, público ou institucional (polícia, saúde ou nível governamental/gerencial) e do terceiro setor (ONG, associações).**



Aceitaram o convite e, portanto, a participação no workshop virtual, **52% dos participantes**, sendo a Espanha o país com mais representação.



3.3 Setores representados

Para discutir a figura do motociclista, em aspetos como a formação, a tributação, a segurança (*tanto em termos de elementos de proteção dos utilizadores como no manuseamento dos motociclos*) ou a mobilidade, foi necessário que os diferentes atores/setores que participam neste ecossistema se juntassem ao projeto. Neste sentido, as Agências de Trânsito, que conhecem em primeira mão os setores influentes nos seus países e facilitaram a **criação de uma rede interessante de atores regionais com um denominador comum, zelar pela segurança e a mobilidade dos motociclistas, assumiram um papel de liderança.**

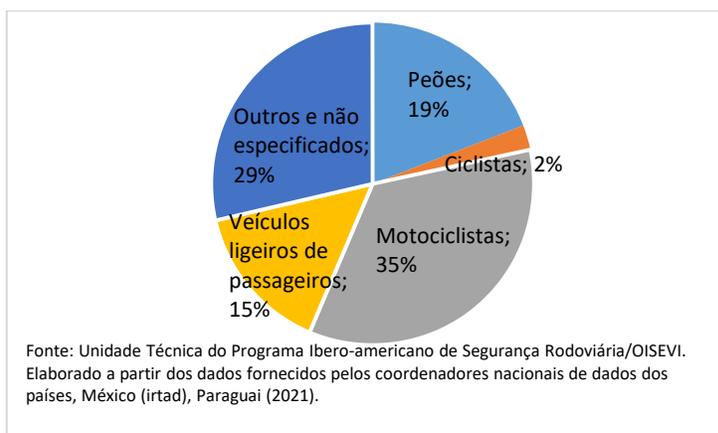
Os setores representados nos workshops foram os seguintes:

- **Setor público:** que inclui principalmente profissionais do **setor da saúde** (emergências de saúde, hospitais, reabilitação), do setor **de trânsito** (autoridades de segurança), representantes do governo (nacionais, regionais e locais), áreas da indústria, infraestrutura, transportes).
- **Setor Privado:** inclui vários campos do conhecimento, tais como:
 - Entidades de formação/capacitação em matéria de segurança rodoviária. (escolas de condução, escolas especializadas, estabelecimentos de ensino)
 - Fabricantes de motociclos
 - Vendedores de motociclos
 - Importadores
 - Fabricantes de elementos de proteção
 - Empresas de gestão de frotas
 - Seguradoras
 - Entidades empresariais
- **Terceiro setor,** este setor inclui as associações de motociclistas, as associações de vítimas e as ONG ligadas ao setor. Os parceiros sociais (sindicatos) estão incluídos neste grupo.

4. DADOS SOBRE ACIDENTES

Em 2022, nos 15 países que comunicaram dados ao OISEVI, faleceram 44.884 pessoas, das quais 15.449 eram motociclistas, ou seja, 35% do número total de vítimas mortais². Esta é a percentagem mais elevada quando comparada com todos os outros modos de deslocação.

Gráfico 1. Distribuição percentual dos óbitos por modo de deslocação. Ano 2022.



Em 2022, 9 países têm uma percentagem de motociclistas falecidos em relação ao total de falecidos mais elevada do que todos os outros países (35%) e 4 países têm uma percentagem superior a 50% (Colômbia, Paraguai, República Dominicana e Nicarágua). O país com a percentagem mais baixa é o Chile (13%), seguido do México (15%) e da Espanha (25%).

Em termos absolutos, Portugal é o país com o menor número de mortes de motociclistas (175), seguido do Uruguai (206) e do Chile (283). Os países com maior número de mortes de motociclistas são a Colômbia (4.807), o México (2.460) e a República Dominicana (1.670).

² As percentagens foram calculadas em relação ao número total de vítimas mortais das quais se conhece o modo de deslocação.

Tabela 1. Motociclistas falecidos e percentagem em relação ao total de vítimas mortais. Ano 2022.

2022	Motociclistas falecidos	% Motociclistas falecidos em relação ao
CHL	283	13%
MEX	2 460	15%
ESP	437	25%
PRT	175	28%
HND	621	34%
CRI	322	40%
ARG	1 531	40%
SLV ⁽³⁾	439	41%
GTM ⁽¹⁾	1 190	45%
URI	206	48%
NIC	499	51%
DOM	1 670	57%
PRI ⁽²⁾	809	58%
COL	4 807	60%
AND		n.d.
Total países	15.449	35%

⁽¹⁾ GTM: motociclistas falecidos 24 horas, ⁽²⁾ PRI: 2021, ⁽³⁾ SLV: média de mortes por deslocação conhecidas

Uma comparação da percentagem de motociclistas falecidos entre 2010 e 2022 revela aumentos significativos em quase todos os países (mais de 5 pontos percentuais), com aumentos de mais de 20 pontos percentuais na Guatemala, El Salvador e Nicarágua e entre 10 e 20 pontos na Colômbia, Argentina, México e Costa Rica.

Em relação a 2019, a percentagem de motociclistas falecidos aumentou mais de 5 pontos percentuais na Guatemala e no Uruguai e mais de 3 pontos percentuais na Colômbia, em Portugal e na Nicarágua.

Tabela 2. Motociclistas falecidos. Percentagem em relação ao total de falecidos nos anos 2010, 2019 e 2022.

	%Motociclistas falecidos em relação ao total			Motociclistas falecidos 2022	Pontos percentuais 2022- 2010	Pontos percentuais 2022- 2019
	2010	2019	2022			
AND						
ARG	23%	40%	40%	1531	17	0
CHL	5%	13%	13%	283	8	1
COL	40%	55%	60%	4807	19	5
CRI	30%	44%	40%	322	10	-5
ESP	20%	27%	25%	437	5	-2
GTM	13%	33%	42%	1190	29	9
PAN						
PRI ⁽¹⁾	45%	55%	58%	809	13	3
DOM		54%	57%	1670		3
URI		41%	48%	206		6
HND		33%	34%	621		1
MEX	4%	13%	15%	2460	11	2
NIC	26%	47%	51%	499	25	4
PRT	20%	24%	28%	175	9	5
SLV	6%	32%	32%	439	27	1
Total países		32%	35%	15.449		3

(1) 2021

Em relação aos dados sobre a percentagem de motociclos com respeito à frota total de veículos, estão disponíveis dados até 2018 e verifica-se que entre 2010 e 2018 houve aumentos superiores a 5 pontos percentuais em quase todos os países, exceto em Andorra, Chile, Paraguai e Uruguai. Acima de 20 pontos percentuais de aumento estão a Honduras e a Nicarágua e acima de 10 pontos percentuais a Argentina e a Guatemala.

Tabela 3. Parque de motociclos. Percentagem em relação ao parque total nos anos 2010, 2017 e 2018.

	%Motociclos em relação ao parque total			Parque de motociclos 2018 (em milhares)	Pontos percentuais 2022- 2010
	2010	2017	2018		
AND	17%	18%	18%	16	1
ARG	20%	33%	34%	8.265	14
CHL	3%	4%	4%	190	1
COL	50%	58%	58%	8.291	8
CRI	20%	27%	28%	664	8
ESP	15%	15%	15%	5.393	0
GTM	28%	39%	39%	1.359	11
PAN				0	0
PRI	34%	35%	36%	801	2
DOM	49%	55%	55%	2.399	6
URI	54%	53%	52%	1.291	-2
HND	21%	39%	41%	753	20
MEX	4%	8%	9%	4.084	5
NIC	27%	52%	51%	485	24
PRT	8%	8%	8%	543	0

5. DESAFIOS E MEDIDAS

Tal como descrito na secção sobre a metodologia, **os países centraram-se nos seguintes cinco desafios específicos** :



Nos debates e reuniões de trabalho virtuais realizados, os países definiram o que é um desafio para eles, definindo e identificando as medidas que devem constituir o seu roteiro, quer a curto quer a longo prazo. Em suma, um **documento de referência para a Mesa Técnica do OISEVI que será um contributo para um futuro Plano de Ação**.

No entanto, foram identificadas grandes diferenças no nível de partida e nas capacidades de criação de projetos nos países participantes, que têm de ser levadas para a mesa técnica. Estas diferenças estiveram presentes tanto na definição do problema como na apresentação de propostas de ação. O objetivo da Mesa Técnica deveria ser trabalhar para reduzir estas diferenças nos países.

Neste ponto, é necessário sublinhar a importância dos "dados". Embora existam dados, estes não estão consolidados, existindo algumas deficiências a este respeito. Todas as sub-regiões são conscientes desta deficiência e da necessidade de melhorar os dados. Neste sentido, durante o desenvolvimento dos workshops, a situação dos países em relação à indisponibilidade de dados que lhes permitiriam elaborar um roteiro adaptado às suas deficiências tornou-se particularmente "problemática". Isto leva a diagnósticos por vezes irrealistas.

As medidas identificadas por desafio e uma análise do impacto dessas medidas por sub-região são apresentadas a seguir, fornecendo uma visão geral das prioridades e da situação das regiões.



DESAFIO 1: **Trabalhar na formação dos motociclistas em todas as etapas da formação e para os diferentes coletivos interessados.**

A fim de incentivar o diálogo e a troca de pontos de vista entre os stakeholders e ver como cada uma das regiões está a lidar com este desafio, foram formuladas algumas questões:

- Há escolas de formação?
- Como é a formação: teórica e/ou prática?
- Requisitos para obter a carta de condução?
- São realizadas campanhas para a segurança dos motociclistas?
- Estão ligados a ações ou a operações de fiscalização?

As **medidas identificadas (M)** neste bloco por região e prioridade estão listadas a seguir.

- M.1. Introduzir disciplinas de segurança rodoviária nas escolas.
- M.2. Desenvolver estratégias de formação voluntária centradas no motociclista para completar a sua formação.
- M.3 Exigir uma formação específica do instrutor.
- M.4. Realizar cursos de especialização para professores
- M.5. Implementar ciclos de formação para os entregadores de delivery.
- M.6. Integrar a formação sobre motociclos nos planos de riscos profissionais.
- M.7. Integrar as novas tecnologias na formação prática.
- M.8 Conceber processos ágeis para a obtenção da carta de condução.
- M.9. Padronizar tanto a parte teórica como a prática do modelo de formação.
- M.10. Regulamentar e implementar um sistema rigoroso de exames práticos.
- M.11. Regulamentar um sistema de capacitação e formação rodoviária profissional.
- M.12. Fiscalizar as escolas de condução.
- M.13 Realizar campanhas de sensibilização específicas sobre a importância da formação dos motociclistas e da convivência entre os diferentes modos de mobilidade.

Este conjunto de medidas não tem o mesmo impacto em todos os países. Neste ponto, é importante assinalar que **cada país tem o seu próprio ritmo, o que se reflete nos desafios que enfrentam.**

A tabela a seguir (*Tabela 1: Prioridades sub-regionais em relação ao desafio1*) mostra como cada uma das sub-regiões aborda este desafio e quais são as suas prioridades e deficiências no âmbito das escolas de formação, no acesso e regulamentação da formação para obter as cartas de condução ou na fiscalização das escolas.

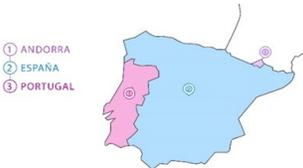
TÓPICOS-CHAVE	Escolas de formação. Acesso e regulamentação da carta de condução Fiscalização Sensibilização
<p style="text-align: center;">CONE SUL</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Regularizar um sistema de capacitação e formação rodoviária profissional. • Regularizar e implementar um sistema rigoroso de exames práticos. • Realização de campanhas de informação e de sensibilização sobre os riscos para os motociclistas e sobre a convivência com os diferentes modos de mobilidade. • Introduzir disciplinas de segurança rodoviária nas escolas.
<p style="text-align: center;">MESOAMÉRICA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver estratégias de formação voluntária centradas nos motociclistas, a fim de completar a sua formação ou promover a sua reciclagem. • Regularizar um sistema de capacitação e formação rodoviária para a condução profissional de motociclos. • Formação específica do instrutor. • Conceber processos ágeis para a obtenção da carta de condução. • Campanhas de sensibilização específicas e regionais sobre a importância da formação dos motociclistas.
<p style="text-align: center;">PENÍNSULA IBÉRICA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Fiscalização das escolas de condução. • Cursos de especialização para professores. • Relativamente à formação para obter a carta de condução: padronizar tanto a parte teórica como a prática do modelo de formação no âmbito regional. • Integrar as novas tecnologias na formação prática, como a utilização da realidade virtual. • Implementar ciclos de formação para os entregadores de delivery. • Integrar a formação de motociclos nos planos de riscos profissionais.

Tabela 1. Prioridades sub-regionais em relação ao desafio1 .

Conclusão e reflexões sobre o desafio 1:

Há uma série de questões de interesse a refletir neste bloco que não podem ser ignoradas:

- Os atores que participaram foram a voz dos seus países e mostraram as deficiências que conhecem do seu setor. É importante refletir sobre questões que foram abordadas rapidamente no diálogo, mas que constituem a base da segurança rodoviária e da mobilidade. Questões como a importância de **gerir exames de condução que contemplem uma distribuição adequada de matérias práticas e teóricas**, que abordem questões como a perícia, a experiência ou a regulamentação, e que se centrem na responsabilidade e no respeito pela vida ou numa forte regulamentação. Estas são questões que devem estar presentes em futuros planos de ação.
- Este bloco foi abordado em todos os workshops realizados no âmbito deste projeto, o que se reflete no vasto conjunto de propostas identificadas. É interessante recomendar quais destas medidas devem estar no topo da lista:
 - Fazer exames teóricos e práticos para obter a carta de condução
 - Fiscalizar as escolas de condução.
 - Oferecer cursos voluntários para motociclistas e coletivos profissionais



DESAFIO 2: Assegurar o cumprimento da norma e estabelecer sistemas de fiscalização eficientes

Para incentivar o diálogo, os responsáveis pelo workshop fizeram as seguintes perguntas:

- Existe um programa de fiscalização?
- A não utilização de capacete é sancionada em todo o país?
- Transportar mais de duas pessoas? crianças?
- Que tipo de coimas são mais frequentemente aplicadas aos motociclistas?
- As coimas são pagas?

As **medidas identificadas (M)** neste bloco por região e prioridade estão listadas a seguir.

- M.1. Implementar ações de fiscalização (Campanhas de vigilância e controlo e um sistema de sanções eficaz).
- M.2 Implementar sistemas de normas e regulamentos coerentes.
- M.3. Articular e regulamentar a utilização de meios de proteção "certificados" (capacetes, luvas, etc.).
- M.4. Ter um registo unificado de motociclos e de condutores.

Tal como acima indicado, as medidas não têm o mesmo impacto em todos os países. Neste ponto, é importante assinalar que cada país tem o seu próprio ritmo, o que se reflete nos desafios que enfrentam.

A tabela a seguir (*Tabela 2. Prioridades sub-regionais em relação ao desafio2.*) mostra como cada uma das sub-regiões aborda este desafio e quais são as necessidades e deficiências identificadas no campo da vigilância, controlo, regulamentação, registos ou sensibilização.

Conclusão e reflexões sobre o desafio 2:

Há uma série de questões de interesse a refletir neste bloco que não podem ser ignoradas:

- **Grande desafio: sistemas de proteção.** Quase todos os países reconhecem que os capacetes só são usados nas grandes cidades onde há algum nível de controlo. Para além disso, uma questão importante, que foi tratada apenas tangencialmente, é a qualidade dos capacetes. É necessário dispor de meios de proteção devidamente homologados, que cumpram todas as normas padrão de qualidade e proteção.
- Verificou-se que o **sistema de fiscalização**, que é a base da segurança rodoviária, não tem prioridade suficiente.
- É importante que os países compreendam que a fiscalização deve sempre ser acompanhada da informação e sensibilização sobre a necessidade de cumprir a norma.

TÓPICOS-CHAVE	Vigilância e controlo Normas Registos Sensibilização
<p>CONE SUL</p>  <p>1 ARGENTINA 2 BRASIL 3 CHILE 4 PARAGUAY 5 URUGUAY</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Controlo da utilização do capacete em todo o território. • Sistema eficaz de gestão de sanções.
<p>MESOAMÉRICA</p>  <p>1 COSTA RICA 2 MÉXICO 3 GUATEMALA 4 PANAMÁ 5 REPÚBLICA DOMINICANA 6 NICARAGUA 7 EL SALVADOR 8 COLOMBIA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar um sistema rigoroso de fiscalização: campanhas de vigilância e controlo e um sistema eficaz de gestão de sanções. • Implementar sistemas coerentes de regras e regulamentos do âmbito nacional ao local. • Registo unificado de motocicletas e registo unificado de condutores. • Articular e regulamentar a utilização de meios de proteção "certificados" (capacetes, luvas, etc.).
<p>PENÍNSULA IBÉRICA</p>  <p>1 ANDORRA 2 ESPAÑA 3 PORTUGAL</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Realização de campanhas de controlo e fiscalização.

Tabela 2. Prioridades sub-regionais em relação ao desafio2.



DESAFIO 3: Melhorar as características técnicas básicas dos motociclos

Para incentivar o diálogo, os responsáveis pelo workshop fizeram as seguintes perguntas:

- O ABS está regulamentado?
- A iluminação automática é obrigatória?
- Características técnicas?
- WP.29 padronização dos regulamentos e normas aplicáveis aos veículos?

As **medidas identificadas (M)** neste bloco por região e prioridade estão listadas a seguir.

- M.1. Exigir a implementação de sistemas de ignição automática.
- M.2. Exigir a implementação e a regulamentação do ABS.
- M.3. Exigir inspeções veiculares (IPO) para todos os motociclos.
- M.4. Realizar ações de controlo destinadas a não alterar as características técnicas dos motociclos.
- M.5. Dispor de um sistema de ajuda à renovação do parque automóvel.

Esta lista de medidas não tem a mesma intensidade ou impacto em todos os países. Neste ponto, é importante assinalar que cada país tem o seu próprio ritmo, o que se reflete nos desafios que enfrentam.

A tabela a seguir (*Tabela 3. Prioridades sub-regionais em relação ao desafio3.*) mostra como cada uma das sub-regiões aborda este desafio e quais são as necessidades e deficiências identificadas no campo de sistemas de iluminação e segurança para motociclos, revisão técnica dos motociclos ou renovação do parque automóvel.

TÓPICOS-CHAVE	Sistemas de iluminação e segurança Inspeções veiculares Renovação do parque e ajudas
<p>CONE SUL</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Exigir a implementação de sistemas de ignição automática. • Exigir a implementação e a regulamentação do ABS. • Cumprir as características mínimas de segurança de um motociclo.
<p>MESOAMÉRICA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Exigir a implementação de sistemas de ignição automática. • Exigir a implementação e a regulamentação do ABS. • Cumprir as características mínimas de segurança de um motociclo.
<p>PENÍNSULA IBÉRICA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar ações de controlo destinadas a não alterar as características técnicas dos motociclos. • Disponer de um sistema de ajuda à renovação do parque automóvel. • Exigir inspeções veiculares (IPO) para todos os motociclos.

Tabela 3. Prioridades sub-regionais em relação ao desafio3.

Conclusão e reflexões sobre o desafio 3:

Há vários desafios de interesse a incorporar neste bloco. Em primeiro lugar, é um objetivo prioritário a **visibilidade dos motociclos**. Os motociclos devem ser visíveis em qualquer altura do dia, especialmente em horários de pouca visibilidade (à noite ou em condições meteorológicas diversas, como chuva ou neblina).

Em segundo lugar, é necessário que todos os países aceitem o **desafio do WP29** **“Padronização das Regulamentações de Veículos”**. Um desafio importante para todos seria ter no mercado motociclos que cumpram as características mínimas estabelecidas nos padrões internacionais das Nações Unidas.



DESAFIO 4: Melhorar a circulação nas zonas urbanas e padronizar e regulamentar o trabalho em mota.

Para incentivar o diálogo, os responsáveis pelo workshop fizeram as seguintes perguntas:

- Medidas?
- Vias 30?
- Que atividades ou profissões utilizam motociclos no trabalho?
- Existe alguma regulamentação?

As **medidas identificadas (M)** neste bloco por região e prioridade estão listadas a seguir.

- M.1 Incluir os motociclistas na conceção e implementação da redução da velocidade urbana (por exemplo, Zonas 30).
- M.2. Implementar um projeto rodoviário específico para a segurança dos motociclos (por exemplo, faixas para motociclos, barreiras de proteção, etc.).
- M.3. Estabelecer estratégias de segurança rodoviária profissional.
- M.4.Regulamentar o trabalho em motociclos.

Esta lista de medidas não tem a mesma intensidade ou impacto em todos os países. Neste ponto, é importante assinalar que cada país tem o seu próprio ritmo, o que se reflete nos desafios que enfrentam.

A tabela a seguir (*Tabela 4. As prioridades sub-regionais em relação ao desafio 4*) mostram como cada uma das sub-regiões aborda este desafio e quais são as necessidades e deficiências identificadas no campo da regulamentação do trabalho em motociclo, a inclusão dos motociclos nos planos de prevenção de riscos profissionais nas empresas ou nas vias 30.

TÓPICOS-CHAVE	Vias 30 Regulamentação do trabalho em motociclo Inclusão dos motociclos nos planos de prevenção de riscos profissionais das empresas
<p>CONE SUL</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● Não há prioridades identificadas nesse desafio.
<p>MESOAMÉRICA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● Regularizar o trabalho em motociclo. ● Aplicar um projeto rodoviário específico para a segurança dos motociclos (por exemplo, faixas para motos, barreiras de proteção, etc.). ● Estabelecer estratégias de segurança rodoviária profissional.
<p>PENÍNSULA IBÉRICA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● Regularizar o trabalho em motociclo. ● Incluir os motociclistas no projeto e implementação da redução da velocidade nas cidades (E). Vias 30).

Tabela 4. Prioridades sub-regionais em relação ao desafio 4.

Conclusão e reflexões sobre o desafio 4:

- Para a estratégia de algumas sub-regiões, a implementação de vias 30 ou estratégias de segurança rodoviária profissional é relegada a segundo plano, em comparação com outras **necessidades prioritárias, como a utilização de meios de proteção homologados**. No entanto, medidas como vias 30, para a segurança dos motociclos nas cidades, **são as mais eficazes e devem, por isso, ser consideradas prioritárias**.
- Por outro lado, a **regulamentação do trabalho em motociclo** é hoje uma realidade que tem de ser abordada e que deve constar das agendas dos países.



DESAFIO 5: Melhoria das infraestruturas para os motociclistas

As **medidas identificadas (M)** neste bloco por região e prioridade estão listadas a seguir.

- M.1. Realizar auditorias de segurança rodoviária das infraestruturas que integrem a perspetiva de utilização por motociclistas.
- M.2. Identificar os pontos críticos de acidentes para os motociclistas.
- M.3. Tomar medidas de acompanhamento em relação ao estado do pavimento.

A tabela a seguir (*Tabela 5. Prioridades sub-regionais em relação ao desafio 5*) mostra como cada uma das sub-regiões aborda este desafio e quais são as necessidades e deficiências identificadas no campo da infraestrutura.

TÓPICOS-CHAVE	Auditorias Acompanhamento
CONE SUL 	<ul style="list-style-type: none">• Não há prioridades identificadas nesse desafio.
MESOAMÉRICA 	<ul style="list-style-type: none">• Aplicar um projeto rodoviário específico para a segurança dos motociclos (por exemplo, faixas para motos, barreiras de proteção, etc.).
PENÍNSULA IBÉRICA 	<ul style="list-style-type: none">• Realizar auditorias de segurança rodoviária das infraestruturas que integrem a perspetiva de utilização por motociclistas.• Identificação dos pontos críticos de acidentes para os motociclistas.• Ações de acompanhamento relacionadas com o estado do pavimento.

Tabela 5. Prioridades sub-regionais em relação ao desafio 5

Conclusão e reflexões sobre o desafio 5:

Este desafio não foi abordado nas primeiras reuniões e decorre das necessidades expressas por alguns dos atores nos debates. Este bloco temático não é uma questão trivial, mas, tal como acontece com outros blocos, as sub-regiões dão prioridade às suas deficiências, o que se reflete nos perfis dos participantes nos workshops. Entre os perfis que participaram nas reuniões, não houve uma presença significativa de perfis técnicos ou com experiência em infraestruturas.

As infraestruturas são o calcanhar de Aquiles de quase todas as cidades, medidas que contribuem para a segurança rodoviária e, portanto, para a segurança dos motociclistas, são discutidas em todos os fóruns técnicos; pavimentos antiderrapantes, barras de proteção, identificação ou a localização dos pontos de perigo, manutenção e reparo dos buracos nas vias, em suma, a segurança rodoviária urbana deve fazer parte do roteiro de todos os países.

6. COMPROMISSOS. PRÓXIMAS ETAPAS

O Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária, liderado pelo Observatório Ibero-americano de Segurança Rodoviária (OISEVI), deve centrar os seus próximos passos na materialização de um **Plano de Ação, com um horizonte temporal de 10 anos**, procurando a homogeneidade, onde as ações se alinham num **plano de prioridades** a partir dos desafios básicos.

A falta de segurança rodoviária é um problema de saúde pública e de desenvolvimento, não só gerando perdas materiais e de recursos, mas também perdas de vidas e lesões permanentes, e tendo em conta esta premissa, todos os países devem estabelecer uma estratégia comum, que começou com este contributo e com uma rede de atores influentes neste ecossistema com um denominador comum que é "segurança rodoviária e novos modelos de mobilidade para motociclistas".

Neste cenário inicial, há duas reflexões que devem estar na base da formação de um Plano de Ação coerente e maduro que lance as bases de um roteiro futuro. A primeira dessas reflexões é a **fragilidade dos dados**; é necessário **consolidar dados que permitam, empiricamente, determinar as necessidades dos países a partir de uma base sólida**. A segunda reflexão é o acordo unânime de todos os países sobre a necessidade de adotar medidas para a segurança rodoviária e a mobilidade dos motociclistas, sempre com o pressuposto de que cada um **desses países tem os seus próprios prazos** e, portanto, as suas necessidades podem ser alteradas, mas todos concordam com a adoção de medidas para garantir a segurança deste coletivo vulnerável.

Com esta ação, foi formulado um primeiro conjunto inicial de medidas, que requerem um acompanhamento da sua implementação.

Neste momento, é necessário promover compromissos para que a "**Mesa Técnica**" possa ter a solidez e os recursos necessários para impulsionar a adoção gradual e básica das medidas descritas. Como resultado deste trabalho, apresenta-se seguidamente um futuro decálogo de compromissos, que se consolidará e constituirá a base de referência.

Decálogo de compromissos:

1. Estabelecer um **HORIZONTE TEMPORAL** e o compromisso dos países de realizar reuniões **ANUAIS**.
2. Dar prioridade à recolha de dados. É **EXTREMAMENTE NECESSÁRIO** que todos os países deem prioridade à recolha e ao acompanhamento dos **DADOS**.
3. **DESENVOLVER UM PLANO DE AÇÃO** com objetivos e monitorizar a atividade dos diferentes atores na segurança rodoviária.
4. Considerar **ENFOQUES** e **CAMINHOS** seguros, tendo em conta o ritmo e o tempo dos países.
5. Incluir **INDICADORES** para a implementação das medidas.
6. Criar **CANAIS** e **FERRAMENTAS** para partilhar experiências, conteúdos ou recomendações.
7. Estabelecer **REDES E PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS, NACIONAIS E MUNICIPAIS E SUB-REGIONAIS**.

8. Incorporar **PERFIS TÉCNICOS** neste grupo de trabalho (infraestruturas, fiscalizadores) para complementar a rede de atores.
9. Proporcionar a **COORDENAÇÃO-GERAL** destas atividades.
10. Ser uma **FONTE IMPORTANTE DE INFORMAÇÕES** sobre segurança rodoviária para os motociclistas..