



CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO LOGÍSTICA E FINANCEIRA
DIRETORIA DE MATERIAIS E SERVIÇOS



MEMORANDO nº 1354/2015 -DEALF/DIMAT
REF. PROCESSO nº 053.000.395/2015

Brasília-DF, 27 de maio de 2015.

Para: Senhor Cel QOBM/Comb. – Diretor da DICOA.

Em resposta ao Memorando Nº 1340/PREAP-SELIC/DICOA, datado de 26 de maio de 2015, relativo ao Pedido de Impugnação da Empresa PEUGEOT CITROEN DO BRASIL AUTOMÓVEIS LTDA ao Pregão Eletrônico 16.1/2015, Processo nº 053.000.395/2015, que trata do Registro de Preços para possível aquisição de até 60(sessenta) viaturas tipo Unidades de Resgate (UR) tipo "C". Nos questionamentos interpostos pela Impugnante FIAT CRHYSLER AUTOMÓVEIS DO BRASIL LTDA, argumenta-se que:

"A especificação acima exposta, extraída do ANEXO I do referido Edital de licitação "Pregão Eletrônico nº 16/2015", particulariza excessivamente o objeto, conforme destaca-se a baixo, restringindo significativamente a participação e, conseqüentemente, ferindo os princípios constitucionais de competitividade e de isonomia."

" Assim, visando garantir a competitividade no referido certame, e viabilizar não somente a participação da PEUGEOT CITROEN DO BRASIL AUTOMÓVEIS LTDA, mas também de outras possíveis interessadas, requere-se a modificação no seguinte termo:"

a) Alteração da especificação técnica de "portas laterais corrediças (esquerda e direita)" para " porta lateral corrediça (direito)".

Esta SEPEC opina **por negar em completo** o pleito, tendo em vista que tais especificações, interferem diretamente na segurança e salubridade de nossos militares, bem como de possíveis pacientes a serem transportados.

As duas portas laterais corrediças (do lado direito e lado esquerdo), são essenciais para o serviço de emergência pré-hospitalar realizado pelo CBMDF, tendo em vista a especificidade do serviço realizado pelos militares que compõe a guarnição de resgate, que além de atuarem na remoção dos pacientes, também atuam nos resgates das vítimas encarceradas nos acidentes automobilísticos e outros. Assim

"Brasília – Patrimônio da Humanidade"

uma das duas portas laterais seriam utilizadas para acesso e retirada de equipamentos destinados a estas emergências que seriam dispostos em compartimentos estrategicamente colocados para esta finalidade.

Assim, tal exigência é necessária, pois os equipamentos tipo: desencarceradores, cadeira de resgate, cones de sinalização, cilindro de O2, ficariam armazenados fora do salão do paciente, evitando-se assim acontaminação do mesmo. Tal exigência, inclusive já foi aventada pela anvisa e possivelmente pode vir a ser uma padronização futura para ambulâncias com este fim.

Para tanto, o próprio *layout* da viatura anexo ao Edital é auto-explicativo sobre a extrema necessidade desse requisito.

Vale ainda ressaltar, que tal característica não é exclusividade do modelo "Sprinter" da marca Mercedes-Benz, conforme pode-se constatar em pesquisas nas páginas da Peugeot e Renault, estas montadoras, possuem os mesmos modelos oferecidos aqui no Brasil, que são citados pela impugnante, com os opcionais da porta lateral corrediça do lado esquerdo e direito (segue anexo as cópias das referidas páginas).

Portanto, é de se estranhar, que a empresa PEUGEOT CITROEN DO BRASIL AUTOMÓVEIS LTDA, venha alegar que a exigência de uma porta lateral corrediça do lado esquerdo e direito seja exclusividade da marca Mercedes-Benz, quando a própria marca da empresa impugnante oferece o mesmo veículo que ela quer oferecer no certame (PEUGEOT BOXER) no mercado Europeu, com as características exigidas no Edital do certame.

Tal fato demonstra uma total desatenção para com o mercado nacional, pois ao solicitar que a Administração venha mudar uma especificação de um item essencial para a atividade de resgate somente para satisfazer suas prioridades de mercado, demonstra que tal empresa requer algo não para aumentar a competitividade e isonomia, mas sim para atender seus interesses.

b) Alteração do número de marchas do câmbio manual de "6(seis) marchas à frente e 01 (uma) à ré" para "5(cinco) marchas a frente e 1(uma ré" :

Esta SEPEC opina por **acatar parcialmente** o pleito da impugnante, onde o texto para o referido item será transcrito da seguinte forma:

"Brasília - Patrimônio da Humanidade"

“Câmbio manual com 05(cinco) ou 06 (seis) marchas à frente e 01 (uma) à ré.”

Dessa forma, a especificação estará aberta tanto para veículos com 06(seis) marchas a frente, quanto para veículos com 05(cinco) marchas a frente e não atenderia **Interesse específico** de nenhuma marca ou fabricante, como sugeriu a própria impugnante.

Assim, esta SEPEC opina **por acatar parcialmente** o pleito.

c) Alteração a exigência dos alternadores originais de fábrica de “14v 180 A” para “14v 110A”:

Esta SEPEC **opina por negar em completo** o pleito, tendo em vista que tais especificação, interferem diretamente na utilização dos equipamentos e acessórios que são utilizados e fazem parte da viatura.

Tendo em vista que nossa viatura será equipada com diversos equipamentos e acessórios que vem a consumir grande potência elétrica a saber: desfibrilador, módulo de som e luz e equipamentos de sinalização externa (giroflex e sirene); equipamento desfibrilador, respirador de urgência, oxylog, rádio comunicador, cilibrim (holofotes), ar condicionado central para o salão do paciente e ainda tomada de força para utilização de outros equipamentos. Caso esse alteração ocorresse, comprometeria a utilização desses acessórios e a capacidade elétrica do veículo não suportaria.

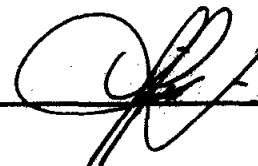
Assim, esta SEPEC opina **por negar integralmente** o pleito.

d) Retirar as exigências do ESP (Programa Eletrônico de Estabilidade) e Sistema de Controle de Tração, pois somente uma marca/modelo atende estes requisitos:

Esta SEPEC **opina por negar em completo** o pleito, tendo em vista que tais especificação, interferem diretamente na segurança de nossos militares, bem como de possíveis pacientes a serem transportados.

Sallenta-se ainda, que por ser viaturas de socorro, onde o deslocamento por muitas vezes ocorre em condições adversas, cada item que venha proporcionar uma **mais segurança é fundamental**.

“Brasília – Patrimônio da Humanidade”



Novamente, a empresa PEUGEOT CITROËN DO BRASIL AUTOMÓVEIS LTDA, alega uma inverdade, pois esta empresa diz que tais equipamentos de segurança são exclusividade da marca Mercedes-Benz, quando não são. Em pesquisa feita a página européia da própria empresa PEUGEOT, observou-se que o item "Sistema Eletrônico de Estabilidade (ESP), é um item de série do modelo Peugeot Boxer, e o "Controle de Tração" é um item opcional ao mesmo modelo, o qual a empresa impugnante concorreria no certame.

Tal fato demonstra uma total desatenção para com o mercado nacional, pois ao solicitar que a Administração venha mudar uma especificação de um item essencial para a atividade de resgate somente para satisfazer suas prioridades de mercado, demonstra que tal empresa requer algo não para aumentar a competitividade e economia, mas sim para atender seus interesses.

Dessa forma, acompanha anexo ao presente Memorando, a publicação do "Global Plan for the decade of action for Road safety", no site [vias Segura \(info@vias-seguras.com\)](mailto:info@vias-seguras.com), que cita as estratégia da Assembléia Geral das Nações Unidas, que por meio da Resolução A/RES/64/255, publicada em 02 de março de 2010, elencou 05(cinco) Pilares, que devem ser seguidos para reduzir as fatalidades no trânsito mundial.

Assim, a Atividade 7, do Pilar 5 do referido plano de metas, previu o seguinte:

" Atividade 7: Incentivar os responsáveis de frotas de veículos das Administrações públicas e das empresas do setor privado a compra, operar e manter veículos que disponham das tecnologias de segurança avançadas e que ofereçam níveis elevados de proteção de seus ocupantes".

Portanto, permanece a exigência do controle de tração, já que esse recurso existe no mercado a mais de 20(vinte) anos e Sistema Eletrônico de Estabilidade (ESP), e não se justifica uma montadora não ter o referido recurso como uma opção de segurança.

Assim, esta SEPEC opina por negar integralmente o pleito.

f) Retirar a solicitação de que o veículo apresente "Sistema eletrônico de distribuição de força de frenagem" para que todas as marcas existentes no mercado possam participar da licitação:

"Brasília - Patrimônio da Humanidade"



Esta SEPEC opina por **negar em completo** o pleito, tendo em vista que tais especificações, interferem diretamente na segurança de nossos militares, bem como de possíveis pacientes a serem transportados.

Salienta-se ainda, que por ser viaturas de socorro, onde o deslocamento por muitas vezes ocorre em condições adversas, cada item que venha proporcionar uma maior segurança é fundamental.

Novamente, em pesquisa feita a página europeia da própria empresa PEUGEOT, observou-se que o item "Sistema Eletrônico de Distribuição de Frenagem", é um item de série do modelo Peugeot Boxer, modelo o qual, a empresa impugnante concorreria no certame.

Tal fato demonstra uma total desatenção para com o mercado nacional, pois ao solicitar que a Administração venha mudar uma especificação de um item essencial para a atividade de resgate somente para satisfazer suas prioridades de mercado, demonstra que tal empresa requer algo não para aumentar a competitividade e isonomia, mas sim para atender seus interesses.

Dessa forma, cito novamente, a publicação do "Global Plan for the decade of action for Road safety", no site [vias Segura \(info@vias-seguras.com\)](mailto:info@vias-seguras.com), que cita as estratégias da Assembleia Geral das Nações Unidas, que por meio da Resolução A/RES/64/255, publicada em 02 de março de 2010, elencou 05(cinco) Pilares, que devem ser seguidos para reduzir as fatalidades no trânsito mundial.

Assim, a Atividade 7, do Pilar 5 do referido plano de metas, previu o seguinte:

"Atividade 7: Incentivar os responsáveis de frotas de veículos das Administrações públicas e das empresas do setor privado a comprar, operar e manter veículos que disponham das tecnologias de segurança avançadas e que ofereçam níveis elevados de proteção de seus ocupantes".


Assim, esta SEPEC opina por **negar integralmente** o pleito.

g) Item 4.17 Dimensões do Compartimento de Atendimento:

Esta SEPEC opina por acatar o pleito da impugnante, onde o texto para o referido item será transcrito da seguinte forma:

- Comprimento igual ou superior a: 2800 mm;
- Largura igual ou superior a: 1700 mm;

"Brasília – Patrimônio da Humanidade"



- Altura igual ou superior a: 1880 mm;
- Capacidade volumétrica mínima de: 10,5 metros cúbicos (10,5m³).

Dessa forma, considerando que as exigências previstas no Termo de Referência anexo ao Edital são legítimas para a obtenção de equipamentos que atendam às necessidades do CBMDF, o fato de limitar a concorrência de alguns modelos, o edital não pode ser considerado como entrave ao exercício da competição, tendo em vista que o certame anterior deste mesmo processo que ocorreu no dia 12/05/2015, e que foi interrompido para ajustes, teve 12(dose) empresas participantes que estavam em condições de fornecer o objeto.

A Restrição do Caráter Competitivo está relacionado a referências ou itens irrelevantes ao processo licitatório, mas em momento algum é exposto que a Administração Pública deve adquirir produtos de qualidade ou especificações abaixo do necessário.

O fato da Administração Pública fazer exigências necessárias quando na aquisição de bens e serviços não está a macular os princípios da isonomia e ampla competitividade e sim se cercando, precavendo-se de possíveis dissabores futuros.

São essas as considerações desta SEPEC.

Respeitosamente,


ROMULO Quintana Pires - Ten Cel. QOBM/Comb.

Chefe da SEPEC

Matr. 140036

ROMULO Quintana Pires
Ten Cel. QOBM/Comb.
Matr. 140036

"Brasília - Patrimônio da Humanidade"

Notre gamme > Peugeot Boxer > Boxer > Fourgon Tôlé

Boxer : Peugeot Boxer

[Retour à la gamme](#)

BOXER FOURGON TÔLÉ

à partir de **25.350 €**





BOXER, UN VÉHICULE PROFESSIONNEL DE QUALITÉ, UTILE ET ÉCONOMIQUE
 Bien plus que de simples outils de transport, la gamme du nouveau Peugeot Boxer vous offre des véhicules spécialement conçus pour votre activité, vous offrant une conduite simple et des équipements efficaces.


Pour vous assurer un haut niveau de qualité, le nouveau Peugeot Boxer a été soumis à 4 000 000 km de roulage divers en simulation de vieillissement représentatif de 3 ans d'usage, pour une fiabilité optimale de ses moteurs. 500 000 cycles de claquage d'ouvrants ont également été réalisés sur les ouvrants pour optimiser leur durabilité.


Parce qu'il n'y a pas deux métiers identiques, la gamme du nouveau Peugeot Boxer comprend de nombreux modèles déclinables en différentes hauteurs et longueurs, et optimise les coûts à l'usage du véhicule grâce notamment à ses six motorisations HDI. Doté de volumes utiles allant jusqu'à 17 m³ (version L4H3) et de la meilleure largeur utile du segment – de 1,87 m et 1,42 m entre passages de roues – il s'adapte à toutes les activités professionnelles grâce à une des plus larges amplitudes de PTAC* du segment (de 2,8 à 4 tonnes). Le tout avec un nouveau design de la face avant conjuguant modernité et robustesse.


PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES


 **Charge utile**
1035 à 1640 kg

 **Longueur utile**
4.963 à 4.963 m

 **Hauteur hors tout**
1.882 à 2.172 m

 **Volume utile**
8 à 15 m³

 **Hauteur utile**
2.254 à 2.254 m

 **Longueur hors tout**
2.67 à 4.07 m

MOTORISATIONS DISPONIBLES

- ✓ 2,2 HDI 110ch FAP
- ✓ 2,2 HDI 130ch FAP
- ✓ 2,2L HDI 150ch FAP
- ✓ 3,0 HDI 180ch FAP

DÉTAILS TECHNIQUES

- Tout afficher
 Afficher seulement les différences

Légende

- Non disponible
- En option
- En série

NON DISPONIBLE

26.850 €

NON DISPONIBLE

25.350 €

▼ SÉCURITÉ

▼ CONFORT

▼ ESTHÉTIQUE

▼ JANTES ET PNEUMATIQUES

▼ AUDIO ET COMMUNICATION

▼ PROTECTION

▼ DIVERS

Ouverture des portes arrière à 270°

Porte latérale gauche coulissante tôlée

▼ EQUIPEMENTS SPÉCIFIQUES

▼ STYLE EXTÉRIEUR

▼ TEINTES

Peugeot Webstore

peugeot.fr

Peugeot News

Vie privée

Légal



DÉTAILS
TECHNIQUES

Airbag conducteur	●	●
[REDACTED]	●	●
ABS, Aide au Freinage d'Urgence (AFU)	●	●
Condamnation centralisée à distance	●	●
Tôle de protection sous moteur	●	●
Airbag passager	●	●
Echelle de protection derrière le conducteur (supprime la cloison de séparation tôlée)	●	●
Aide au stationnement arrière	●	●
Alarme périmétrique et supercondamnaton	●	●
[REDACTED]	●	●
Régulateur/Limitateur de vitesse	●	●
Optiques DRL à LED	●	●
Alerte de franchissement involontaire de ligne	●	●
Détection de sous-gonflage	●	●
▼ CONFORT		▼
▼ ESTHÉTIQUE		▼
▼ JANTES ET PNEUMATIQUES		▼
▼ AUDIO ET COMMUNICATION		▼
▼ PROTECTION		▼
▼ DIVERS		▼
▼ VITRES ET PORTES		▼
▼ EQUIPEMENTS SPÉCIFIQUES		▼
▼ STYLE EXTÉRIEUR		▼
▼ TEINTES		▼

- Accueil
- La Gamme Renault
- Véhicules Utilitaires
- Master
- Nouveau Master
- Configurateur

NOUVEAU MASTER

Configurateur

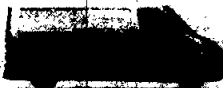
MASTER VU TRANSPORTS FERMÉS

Configurateur

1.	2.	3.	4.	5.	6.	Récapitulatif
Type	Caractéristiques	Motorisation	Version	Équipements	Financement	
Fourgon	L2H2 10,31 m ³	2,3i dCi	FG M.O.F-Tra L2H2 3600 EnergyCH135			

OPTIONS

COULEURS & SELLERIES



AMÉNAGEMENTS PROFESSIONNELS

• Boîtier adaptations complémentaires	200,00 € HT
Câblage d'adaptations complémentaires (6 voies)	30,00 € HT
Contrôleur électronique	610,00 € HT
Marche-pied arrière	100,00 € HT
Bridage moteur 90 km/h	30,00 € HT
Bridage moteur 100 km/h	30,00 € HT
Atelage de Remorque	448,00 € HT
Bridage moteur 110 km/h	30,00 € HT
Bridage moteur 130 km/h	30,00 € HT
Alternateur renforcé 185A	80,00 € HT
Suspension normale	0,00 € HT
Réservoir 105 litres	0,00 € HT
Réservoir 80 litres	0,00 € HT
Points ancrages au plancher	0,00 € HT
Galerie	990,00 € HT
Echelle arrière	230,00 € HT
Galerie avec chemin de passage	1 210,00 € HT
Suspension pneumatique	2 000,00 € HT
Anneaux d'arrimage sur côtés de caisse	50,00 € HT
Plancher bois résiné	450,00 € HT
Alternateur 150A	0,00 € HT
Barres de toit (4)	490,00 € HT

VOS CHOIX

Prix du véhicule seul :
22 700,00 € HT

• OPTIONS

- Pack vitrage complet 2 portes latérales occultantes vitres-Portes AR 180
1 200,00 € HT

• COULEURS ET SELLERIES

- Harmonie
- Sellerie tissu PLUSH (placorange)

• ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE

- Système ouverture des portes clé 3 boutons
- Siège conducteur à réglage lombaire
- Boîte 2 pt, double commande, tableau phare, double relevage (aménagement au sol)
- Toilete extensible sur planche de toit
- Suspension normale
- Réservoir 105 litres
- Points protégés au plancher
- Alternateur 180A
- Atelage conducteur à niveau programmé
- Roue de secours
- Commandation centralisée des portes avec télécommande
- Porte latérale droite occultante vitre fine
- Jantes alliage
- Portes arrière 180° vitrées
- Porte latérale gauche occultante vitre fine
- Cielon complète tissu
- Bouton eco-mode
- Radar de recul

Prix de votre configuration :
23 950,00 € HT

- **Pack Airbag | 450,00 € HT**
 - Airbag frontal passager
 - Airbags latéraux avant conducteur et passager
- **Pack vitrage complet 1 Porte Latérale coulissante vitrée+Portes AR 180 | 770,00 € HT**
 - Porte latérale droite coulissante vitre fixe
 - Portes arrière 180° vitrées
 - Pannellu latéral gauche vitre fixe
- **Pack vitrage complet 2 portes latérales coulissantes vitrées+Portes AR 180 | 1 200,00 € HT**
 - Porte latérale droite coulissante vitre fixe
 - Portes arrière 180° vitrées
 - Porte latérale gauche coulissante vitre fixe
- **Pack vitrage complet 1 porte latérale coulissante vitre ouverte+Portes AR 180 | 900,00 € HT**
 - Portes arrière 180° vitrées
 - Pannellu latéral gauche vitre ouverte
 - Porte latérale droite coulissante vitre ouverte

CONFORT

Siège passager à réglage lombaire	90,00 € HT
Kit fumeur	20,00 € HT
Système ouverture des portes clé 3 boutons	0,00 € HT
Système ouverture des portes Accès Mains-Libres	190,00 € HT
Siège conducteur suspendu	370,00 € HT
Sans tablette extractible sur planche de bord	0,00 € HT
Siège conducteur à réglage lombaire	0,00 € HT
Banquette 2 places avec dossier central rabattable et tablette rotative	0,00 € HT
Banquette 2 pl. dossier central rabattable, tablette pivotante, assise relevable(rangement ss assise)	0,00 € HT
Tablette extractible sur planche de bord	0,00 € HT

MOTEUR

Protection tôlée sous caisse	80,00 € HT
------------------------------	------------

SECURITE

Airbag conducteur à retenu programmée	0,00 € HT
Airbags latéraux avant conducteur et passager	0,00 € HT
Airbag frontal passager	300,00 € HT
Alarme anti-intrusion	400,00 € HT
Roue de secours	0,00 € HT
Kit gonflage de réparation (sans roue de secours)	0,00 € HT
Pré-équipement	10,00 € HT

1.	2.	3.	4.	5.	6.	Récapitulatif
Type	Caractéristiques	Motorisation	Version	Équipements	Financement	



Équipements

**NOUVEAU
MASTER,
UN
MODÈLE
POUR
VOUS,
QUELS
QUE
SOIENT
VOS
BESOINS**

En savoir plus

- Recevoir une brochure
- Obtenir un rendez-vous



Modelo de plano de ação recomendado pela ONU para a década 2011-2020

Por Vias Seguras <info@vias-seguras.com>

Sexta-Feira, 14 de janeiro de 2011

Articulado em torno de cinco pilares:

Gestão da segurança do trânsito / Infraestrutura mais segura e mobilidade / Veículos mais seguros / Usuários mais seguros / Atendimento às vítimas

Plano publicado pela ONU no documento "Global Plan for the decade of action for Road Safety".

Tradução Por Vias Seguras

Pilar 1: Gestão da segurança do trânsito

Incentivar a criação de parcerias multi-setoriais e a designação de organismos-piloto, tendo a capacidade de desenvolver e conduzir a elaboração de estratégias nacionais de segurança do trânsito, incluindo os planos de ação e os objetivos, baseados na coleta de dados e em estudos adequados para avaliar a concepção das medidas corretivas e para supervisionar a sua execução e a sua eficácia.

Atividade 1: Estabelecer uma agência nacional da segurança do trânsito (e os mecanismos de coordenação associados) que inclua representantes de uma larga gama de setores:

- designar a agência e constituir o seu secretariado;
- incentivar o estabelecimento de grupos de coordenação;
- desenvolver principais programas de trabalho.

Atividade 2: Desenvolver uma estratégia nacional (ao nível do governo ou ao nível ministerial) coordenada pela agência nacional:

- Confirmação das prioridades de investimento de longo prazo;
- Definição das responsabilidades e dos compromissos da agência para o desenvolvimento e a execução dos principais programas de trabalho;
- Identificação de projetos;
- Criação de parcerias;
- Promoção de iniciativas de gestão de segurança do trânsito, como a nova norma ISO 39001 relativa à gestão da segurança do trânsito; e
- Implementação e manutenção dos sistemas de coleta dos dados necessários para fornecer os elementos que permitam avaliar os progressos em matéria de redução das lesões e das mortes causadas pelo trânsito e outros indicadores importantes como o custo, etc.

Atividade 3: Definir objetivos realistas e de longo prazo ao nível nacional, baseados na análise dos dados nacionais de acidentes de trânsito:

- identificação áreas para a melhoria de desempenho; e
- estimativa do potencial para progressos.

Atividade 4: Verificar que os financiamentos são suficientes:

- Realizar estudos de casos de financiamento baseados nos custos e benefícios reais de operações já realizadas;
- recomendar objetivos orçamentários anuais e de médio prazo;
- Favorecer o estabelecimento de procedimentos para uma distribuição eficaz dos recursos entre os diversos programas de segurança;
- Utilizar, para a segurança do trânsito, 10% dos investimentos de infraestrutura; e
- Identificar e aproveitar mecanismos de financiamento inovadores.

Atividade 5: Instalar e manter os sistemas de dados necessários para a supervisão e a avaliação, incluindo diversas medidas de processos e de resultados, tais como:

- Instalação e manutenção dos sistemas nacionais e locais necessários para conhecer as estatísticas de acidentes, de mortes e de feridos, e a sua evolução;
- Mesma tarefa para demais dados, como a velocidade média, a frequência de uso do capacete, do cinto de segurança, etc.;
- Mesma tarefa para os resultados das intervenções de segurança do trânsito;
- Mesma tarefa para o impacto econômico dos danos corporais causados pelos acidentes de trânsito; e
- Mesma tarefa para a exposição aos danos corporais causados pelos acidentes de trânsito.

Pilar 2: Estradas mais seguras e mobilidade

Aumentar a segurança inerente e o caráter protetor das redes viárias em relação a todos os usuários, particularmente os mais vulneráveis (em especial os pedestres, ciclistas e motociclistas). Isto necessitará a avaliação das infraestruturas viárias e uma melhor consideração da segurança no planejamento, na concepção, na construção e na operação das vias.

Atividade 1: promover um sentimento de responsabilidade e de compromisso em matéria de segurança do trânsito entre os órgãos gestores de vias, os engenheiros rodoviários e os urbanistas:

- incentivar os governos e os órgãos gestores de vias a fixar-se no objetivo de não ter mais vias de alto risco em 2020.

- incentivar os órgãos gestores de vias a consagrar um mínimo de 10% das verbas viárias aos programas de melhoria da segurança das infraestruturas;
- tornar os órgãos gestores de vias legalmente responsáveis pela melhoria da segurança do trânsito sobre as suas redes por medidas rentáveis e pelo fornecimento de relatórios anuais sobre a situação da segurança, as tendências e os trabalhos de melhoria empreendidos;
- estabelecer um organismo especializado em segurança do trânsito para supervisionar e melhorar a segurança da rede viária;
- promover uma abordagem sistêmica da segurança, e as funções autoexplicativas e "forgiving" da infraestrutura rodoviária, e
- controlar os desempenhos em matéria de segurança dos investimentos em infraestrutura viária realizados por órgãos rodoviários nacionais, bancos de desenvolvimento e outras entidades.

Atividade 2: Levar em consideração as necessidades dos usuários da via como elemento de urbanismo durável, de gestão da demanda de transporte e de gerenciamento do uso do solo:

- planificação da utilização do solo de forma a responder às necessidades de mobilidade de todos em condições de segurança, incluindo a gestão da demanda de deslocamentos, as necessidades de acesso, as exigências do mercado, as condições geográficas e demográficas;
- avaliação das incidências sobre a segurança de qualquer decisão em matéria de planificação e desenvolvimento;
- estabelecimento de procedimentos efetivos de controle em matéria de acessos e desenvolvimento, para evitar qualquer desenvolvimento contrário à segurança.

Atividade 3: promover a segurança na operação, na manutenção e nos melhoramentos da infraestrutura viária existente exigindo dos órgãos gestores de vias:

- identificar o número de mortes e de feridos e a localização por tipo de usuário da via, e os principais fatores ligados à infraestrutura que influenciam o risco incorrido por cada grupo de usuários;
- identificar os pontos ou segmentos perigosos onde acontecem acidentes com frequência ou gravidade excessiva e tomar medidas corretivas apropriadas;
- efetuar avaliações de segurança da infraestrutura viária existente e aplicar medidas de engenharia de eficiência comprovada para melhorar a segurança;
- assumir uma função de responsabilidade em matéria de gestão da velocidade do tráfego e de tomada em conta da velocidade na concepção e na operação da rede viária; e

- assegurar a segurança das zonas de obras.

Atividade 4: promover o desenvolvimento de novas infraestruturas seguras que atendam às necessidades de mobilidade e acessos dos usuários, incentivando as autoridades competentes a:

- levar em conta todos os modos de transporte em caso de realização de uma nova infraestrutura;
- definir níveis mínimos de segurança para todos os projetos e investimentos viários de forma que as necessidades de segurança dos usuários da via sejam levadas em conta nas especificações dos novos projetos;
- recorrer a intervenientes independentes para a avaliação dos impactos sobre a segurança viária e para as auditorias de segurança da planificação, da concepção, da construção, da operação e da manutenção de novos projetos viários, e fazer com que as recomendações que resultam dos controlos sejam devidamente postas em aplicação.

Atividade 5: incentivar a capacidade de realização e a transferência de conhecimentos em matéria de infraestrutura segura com:

- a criação de parcerias com bancos de desenvolvimento, administrações nacionais, sociedade civil, profissionais do ensino e o setor privado para fazer com que os princípios de concepção de infraestrutura segura sejam bem entendidos e aplicados;
- a promoção da formação à segurança viária e do ensino de técnicas de engenharia de segurança viária de baixo custo, de auditorias de segurança e de avaliação de via;
- o desenvolvimento e promoção de normas para a concepção e a operação de vias seguras, que identifiquem e levem em conta os fatores humanos e as características dos veículos.

Atividade 6: incentivar pesquisa e desenvolvimento em matéria de vias mais seguras e mobilidade através da:

- realização e partilha dos resultados da pesquisa sobre os estudos de casos de infraestrutura viária mais segura e os níveis de investimento necessários para alcançar os objetivos da década de ações;
- promoção da pesquisa e do desenvolvimento em matéria de melhorias da segurança das infraestruturas para redes viárias em países de baixo ou médio nível de renda; e
- promoção de projetos experimentais que permitam avaliar inovações em matéria de melhoria da segurança, particularmente para os usuários mais vulneráveis da rodovia.

Pilar 3: Veículos mais seguros

Incentivar o uso generalizado das tecnologias comprovadas de segurança dos veículos, para a segurança passiva e a segurança ativa, por uma

combinação da harmonização das normas globais correspondentes, dos esquemas de informação do consumidor e dos estímulos para acelerar a utilização de novas tecnologias.

Atividade 1: Incentivar os Estados-Membros a aplicar e promulgar os regulamentos de segurança dos veículos à motor, desenvolvidos pelo Fórum Mundial das Nações Unidas para a harmonização dos regulamentos relativos aos veículos (WP 29).

Atividade 2: Incentivar a execução de novos programas de avaliação de automóveis em todas as regiões do mundo a fim de aumentar a disponibilidade de informações do consumidor sobre os desempenhos em matéria de segurança dos veículos motorizados.

Atividade 3: Incentivar um acordo que garanta que todos os veículos motorizados novos sejam equipados de cintos de segurança e de ancoragens que respondam às exigências da normatização e passem pelos padrões de ensaios de acidente aplicáveis (como dispositivos mínimos de segurança).

Atividade 4: Incentivar a universalização do emprego das tecnologias comprovadas de prevenção de acidente como o ESC (Electronic Stability Control) e, sobre as motocicletas, o ABS (AntiLock Braking System).

Atividade 5: Incentivar a utilização de estímulos fiscais e outros para os veículos à motor que forneçam níveis elevados de proteção do usuário da via e combater a importação e a exportação de automóveis novos ou de segunda mão que tenham padrões de segurança reduzidos.

Atividade 6: Incentivar a aplicação de regulamentos de proteção dos pedestres e uma pesquisa maior em tecnologias de segurança concebidas para reduzir os riscos dos usuários mais vulneráveis ao trânsito.

Atividade 7: Incentivar as autoridades de frota de veículos das administrações públicas e das empresas do setor privado a comprar, operar e manter veículos que disponham das tecnologias de segurança avançadas e que ofereçam níveis elevados de proteção dos ocupantes.

Pilar 4: Usuários de rodovia mais seguros

Desenvolver programas completos para melhorar o comportamento do usuário do trânsito. Controle mantido ou acentuado da aplicação das leis e das normas, combinado com a educação e a sensibilização do público, para aumentar as taxas de uso do cinto de segurança e do capacete, e para reduzir a prática de dirigir em estado de embriaguez, o excesso de velocidade e outros fatores de risco.

Atividade 1: Aumentar o conhecimento dos fatores de risco de segurança viária e das medidas preventivas e realizar campanhas de marketing social a fim de ajudar a influenciar as atitudes e as opiniões sobre a necessidade de programas de segurança do trânsito.

Atividade 2: Estabelecer limitações de velocidade e normas e regras baseadas na experiência para reduzir os acidentes e prejuízos devidos ao excesso de velocidade, e fazer com que sejam respeitados.

Atividade 3: Estabelecer leis sobre o consumo de álcool em relação à direção de veículos e normas e regras baseadas na experiência para reduzir os acidentes e prejuízos devidos ao abuso de bebidas alcoólicas, e fazer com que sejam respeitados.

Atividade 4: Estabelecer leis sobre o uso do capacete e normas e regras baseadas na experiência para reduzir as lesões à cabeça, e fazer com que sejam respeitados.

Atividade 5: Estabelecer leis sobre o uso do cinto e os dispositivos correspondentes para as crianças e normas e regras baseadas na experiência para reduzir as consequências dos acidentes, e fazer com que sejam respeitados.

Atividade 6: Estabelecer leis profissionais de saúde e de segurança relativas ao transporte, normas e regras para a operação segura dos veículos utilitários de frete e de transporte, os serviços de transportes rodoviários de passageiros e as frotas de veículos dos setores públicos e privados para reduzir os prejuízos corporais causados pelos acidentes de transporte, e fazer com que sejam respeitados.

Atividade 7: Pesquisar, desenvolver e promover políticas e práticas destinadas a reduzir os prejuízos causados por acidentes de trânsito ligados ao trabalho nos setores públicos, privados e informais, a partir de padrões reconhecidos internacionalmente para sistemas de gestão de segurança de trânsito e de saúde e segurança profissionais.

Atividade 9: Favorecer o estabelecimento dos sistemas de atribuição gradativa das licenças de motorista para os motoristas novos.

Pilar 5: assistência às vítimas

Aumentar a capacidade de resposta às emergências decorrentes de acidentes e melhorar a capacidade do sistema de saúde e dos outros sistemas envolvidos a fornecer o tratamento emergencial adequado urgente e, em mais longo prazo, a reabilitação das vítimas de acidente.

Atividade 1: Desenvolver os sistemas de atendimento pré-hospitalar, incluindo a extração das vítimas dos veículos após o acidente, e instalação de um número de telefone nacional único para as emergências, fazendo uso de boas práticas existentes.

Atividade 2: Desenvolver os sistemas hospitalares de tratamento de trauma e avaliar a qualidade dos tratamentos, aplicando boas práticas em termos de sistemas de tratamento de trauma e controle de qualidade.

Atividade 3: Fornecer rapidamente uma reabilitação e um apoio aos feridos e às pessoas afetadas pelos acidentes, para reduzir quanto mais possível o trauma físico e psicológico.

Atividade 4: Incentivar o estabelecimento de sistemas adequados de seguro dos usuários do trânsito que permitem financiar os serviços de reabilitação das vítimas de acidente através de:

- Introdução de um seguro de responsabilidade dos danos causados a terceiros; e
- Reconhecimento mútuo internacional de seguro, por exemplo, sistema de "Green card"

Atividade 5: Incentivar a análise detalhada dos acidentes e a obrigação de uma resposta legal efetiva aos óbitos e aos prejuízos do trânsito e incentivar a procura de acordos equitativos para as famílias dos mortos e para os feridos

Atividade 6: Incentivar e propor incentivos de forma que os empregadores contratem e mantenham pessoas deficientes.

Atividade 7: Incentivar a pesquisa e o desenvolvimento para melhorar a assistência às vítimas de acidentes.