

# FERRAMENTA DE DIAGNÓSTICO DA POLÍTICA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Rumo a uma mobilidade mais segura na América Latina e no Caribe



# ÍNDICE

Introdução .....	2
Como utilizar esta ferramenta .....	4
Dados básicos.....	6
1. Gestão da segurança no trânsito .....	7
2. Vias de trânsito e mobilidade mais seguras.....	10
3. Veículos mais seguros .....	12
4. Usuários de vias mais seguros.....	13
5. Atendimento às vítimas.....	15
Referências.....	16

**Você utilizou esta ferramenta?**  
**Tem dúvidas, comentários ou sugestões?**

**Compartilhe com a gente!**  
**Escreva para [hannaha@iadb.org](mailto:hannaha@iadb.org)**

# Introdução

**Sinistros de trânsito causam 110.000 mortes e mais de 5 milhões de lesões evitáveis a cada ano na América Latina e no Caribe.** Essas são a terceira causa de morte de crianças entre 5 e 14 anos e a quarta dos adultos jovens. Estes números inaceitáveis seguem alarmantes, apesar da inserção do tema na agenda pública. Reconhecendo a importância do problema e a necessidade de atuar, os governos do mundo todo declararam por unanimidade, a Segunda Década de Ação para a Segurança no Trânsito (2021-2030) com o objetivo explícito de reduzir as mortes e lesões no trânsito.

**A primeira década pela segurança no trânsito terminou, mas não sem antes demonstrar a necessidade do trabalho sistêmico em segurança no trânsito relacionado à proteção da vida.**

Mesmo assim, ficou evidente que não se trata de um trabalho simples e que a tarefa não é pouca; os processos de criação de ações, apropriação e conhecimento de uma cultura da mobilidade segura levam tempo e requerem um grande esforço por parte de todos os governos do mundo.

**Neste contexto, o BID desenvolveu esta ferramenta para apoiar os governos nacionais ou locais a realizarem um diagnóstico rápido e estratégico da sua política de segurança no trânsito e, assim, elaborarem um roteiro de ações.** As recomendações estão baseadas nas experiências e aprendizados dos países e cidades da América Latina e do Caribe apresentadas na publicação [“Segurança do trânsito na América Latina e no Caribe: após uma década de ação e perspectivas para uma mobilidade mais segura”](#), lançada pelo BID em maio de 2023.

**A informação coletada através desta ferramenta deve ser analisada para melhorar a compreensão da situação da segurança no trânsito nacional ou local: as instituições, políticas, programas e recursos que estão atualmente (ou poderiam estar) envolvidos em iniciativas de segurança no trânsito.** Esta informação deve ajudar a priorizar as ações e os objetivos, assim como identificar brechas nas iniciativas existentes. Considerações relevantes incluem quais fatores de risco ou problemas abordar, o apoio público, o financiamento e os órgãos responsáveis. O desenvolvimento de um plano de ação em segurança no trânsito ou a revisão de um existente pode ser realizado levando em conta estas considerações.

**Recomenda-se que esta avaliação seja efetuada pela entidade competente ou por uma comissão que represente os diversos setores que impactam diretamente na redução de mortes e lesões no trânsito, como transporte, saúde, planejamento urbano, tecnologia, educação, entre outros.**

**Este documento está organizado nos cinco pilares estabelecidos no âmbito da Primeira Década de Ação: gestão da segurança no trânsito, vias de trânsito e mobilidade mais seguras, veículos mais seguros, usuários de vias mais seguros e atendimento às vítimas.** Em cada um desses pilares, a ferramenta de avaliação está acompanhada de recomendações estratégicas embasadas nas experiências dos governos da América Latina e do Caribe.

---

<sup>1</sup> Resolução 74/299 da Assembleia Geral das Nações Unidas.

# Visão Zero, Sistemas Seguros e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável

Para alcançar a meta estabelecida de reduzir as mortes e as lesões por acidentes de trânsito em 50% para 2030, definida pela Segunda Década de Ação para a Segurança no Trânsito (2021-2030), é necessário empregar o conceito de Visão Zero e o enfoque de Sistema Seguro. Estes são princípios fundamentais que respaldam esta estratégia, e observa-se a inadequação do uso da expressão “acidente de trânsito”, já que a semântica da palavra “acidente” sugere algo inevitável, algo que não poderia ser evitado. Por isso se utiliza o termo “sinistro de trânsito”.

O conceito de Visão Zero, desenvolvido na Suécia em 1997, afirma que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável. Uma das principais ações consiste em projetar ou reconfigurar as vias priorizando a mobilidade e a segurança de pedestres, ciclistas e usuários do transporte público no lugar de destinar os recursos aos automóveis. Na Suécia, com a implementação desta estratégia entre 1994 e 2015, a taxa de mortalidade no trânsito do país diminuiu 55%. Vários outros países, como Noruega e os Países Baixos, adotaram enfoque similares e experimentaram as maiores reduções no número de mortes nos últimos 20 anos.

O foco dos Sistemas Seguros está em redirecionar a forma que se vê e se gestiona a segurança viária, reconhecendo que os seres humanos cometem erros ao usar ruas e os sistemas de transporte da mesma forma que em qualquer outra circunstância cotidiana. Dado que os seres humanos não são infalíveis, os projetistas da infraestrutura viária devem criar sistemas de transporte nos quais as consequências dos erros humanos se minimizem. Um sistema viário que ajude a perdoar os erros dos diferentes usuários reduz o número de falhas graves que podem resultar em mortes ou lesões graves.

Alcançar a meta de reduzir a metade das mortes e lesões no trânsito também está alinhado com as seguintes metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável:

- Meta 3.6 [Saúde e bem-estar]: Reduzir pela metade as mortes e lesões causadas por acidentes de trânsito.
- Meta 11.2 [Cidades e comunidades sustentáveis]: Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

Os benefícios de uma abordagem de Sistema Seguro catalisam um ciclo de retroalimentação positiva de mudança; à medida que as vias se tornam mais seguras, saudáveis e humanas, como resultado de um melhor projeto, de uma redução na quantidade de veículos e de suas velocidades, haverá mais pessoas que se sintam à vontade caminhando, andando de bicicleta ou viajando em transporte público, o que contribuirá para a redução de quilômetros percorridos por veículos, resultando na diminuição de mortes e lesões no trânsito.

# Como utilizar esta ferramenta

## **Passo 1:** Identifique no governo o órgão responsável pela segurança viária.

Recomenda-se que esta avaliação seja realizada pela entidade competente ou por uma comissão que represente os diversos setores que impactam diretamente na redução de mortes e lesões no trânsito, como transporte, saúde, planejamento urbano, tecnologia, educação, entre outros.

## **Passo 2:** Utilize esta ferramenta para diagnosticar a situação da política de segurança no trânsito.

Esta ferramenta foi elaborada a partir dos cinco pilares estabelecidos pela Década de Ação das Nações Unidas e consiste em três campos para completar: existência (sim/não), complexidade da implementação (alta/baixa) e impacto (alto/baixo). Cada um destes componentes inclui recomendações específicas para facilitar, ao responsável de tomar as decisões, a identificação do impacto esperado da medida em seu contexto particular e os próximos passos.

**Importante:** Caso o componente já exista, indique onde se pode encontrar mais informações, seja em um arquivo PDF, um site com o planejamento, um site com os dados, um manual de dados, avaliações realizadas ou ações de educação.

## **Passo 3:** Com base no resultado do diagnóstico, utilize a matriz de priorização e prepare um plano de ação.

Uma vez que o formulário esteja completo, coloque os componentes que não existem na matriz de decisão segundo sua complexidade (alta ou baixa) e o impacto esperado no contexto da redução de sinistros nas viagens (alto ou baixo). Esta matriz de priorização irá respaldar a estratégia do plano de ação.

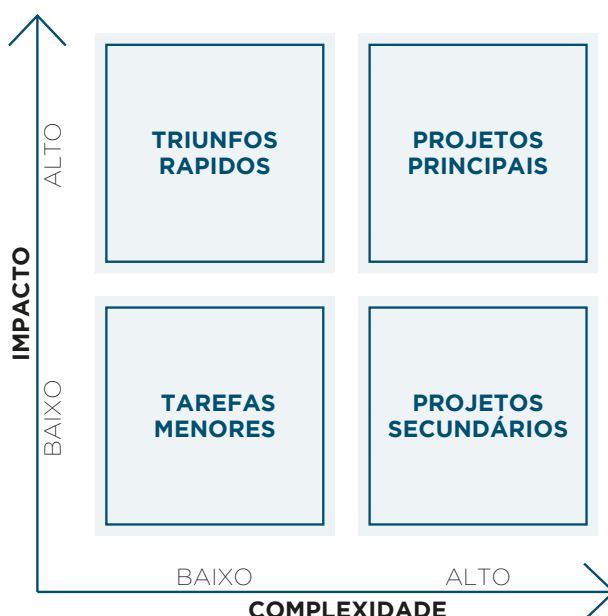


FIGURA 1 - MODELO DE MATRIZ DE PRIORIZAÇÃO

#### **Passo 4: Atribua recursos financeiros e humanos para viabilizar a implementação do plano de ação.**

O plano de ação deve conter:

- Visão (Exemplo: Zero mortes no trânsito)
- Missão (Exemplo: Promover um trânsito mais seguro e prevenir mortes e sinistros no trânsito)
- Metas (Exemplo: Redução de 50% no número de mortes no trânsito até 2030, considerando 2021 como o ano base). As metas ajudam a definir as atividades, produtos e resultados.
- Ação (Exemplo: Instituir, por decreto, o comitê permanente de segurança viária)

Deve conter em cada uma das ações: indicador de processo: (Ex.: decreto publicado), prazo (Ex.: 2024), responsável (Ex.: Secretaria da Mobilidade) e recursos necessários.

#### **Passo 5: Implemente as ações de acordo com o plano de ação e avalie o impacto.**

Os indicadores de processo e as metas devem ser analisados constantemente para apoiar a tomada de decisão. Essas atividades de monitoramento e avaliação são parte do ciclo da política pública e são fundamentais para garantir seu sucesso.

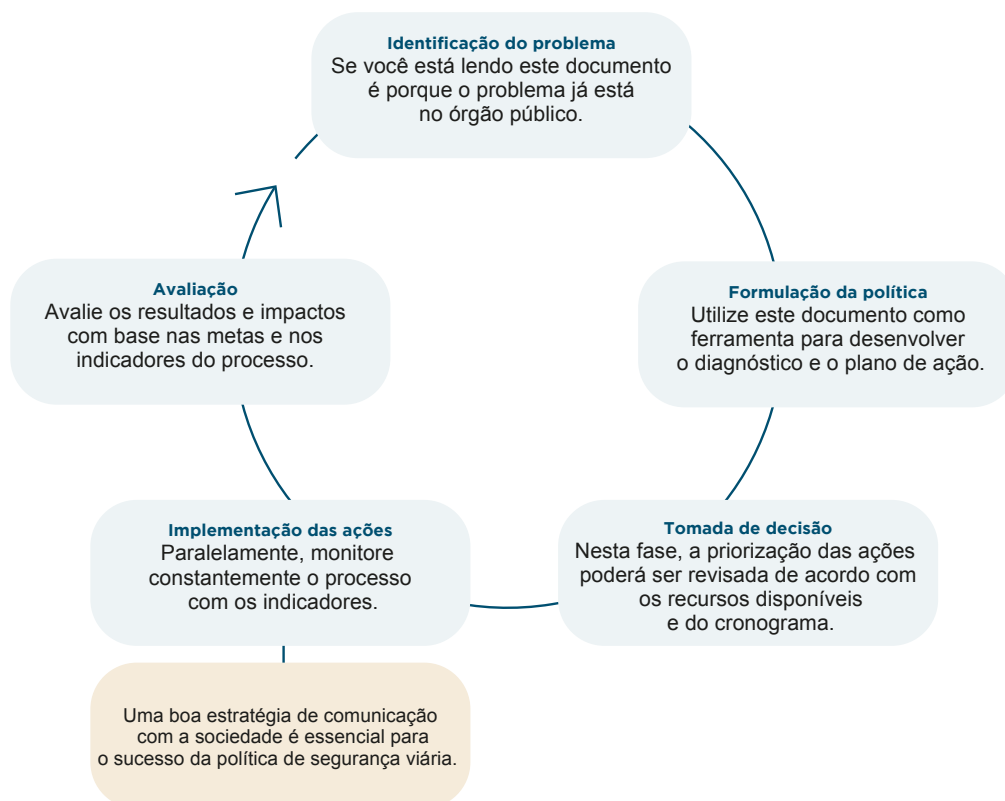


FIGURA 2: CICLO DA POLÍTICA PÚBLICA NO CONTEXTO DESTA FERRAMENTA

# Dados básicos

Ates de começar a utilizar a ferramenta de diagnóstico, preencha esta ficha com as informações abaixo.

Local: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

Pessoas envolvidas nesse diagnóstico:

NOME: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_ CARGO: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

## Dados chave

INDICADOR	DADO	ANO	FONTE
Taxa de mortos por cem mil habitantes			
Número total de mortes no trânsito por ano			
Número de pedestres mortos			
Número de ciclistas mortos			
Número de motociclistas mortos			
Número de passageiros de automóvel mortos			
Número de passageiros de caminhão mortos			
Número de mortes sem informação do transporte			
Número total de pessoas feridas no trânsito por ano			
Número de pedestres feridos			
Número de ciclistas feridos			
Número de motociclistas feridos			
Número passageiros de automóvel feridos			
Número passageiros de caminhão feridos			
Número de pessoas feridas sem informação do transporte			
Sinistros em área urbana versus área rural			
Porcentagem de mortes em vias urbanas			
Porcentagem de mortes em rodovias			
Porcentagem de feridos em vias urbanas			
Porcentagem de feridos em rodovias			

# 1. Gestão da segurança no trânsito

Este pilar está centrado na necessidade de fortalecer a capacidade institucional para promover iniciativas nacionais relativas à segurança no trânsito. Nele estão contempladas atividades para a implementação das principais convenções das Nações Unidas sobre a segurança viária: o estabelecimento de um órgão responsável pela segurança no trânsito em que haja a participação de associados de uma ampla gama de setores; a elaboração de uma estratégia de segurança viária, e a determinação de metas realistas e de longo prazo no que diz respeito a ações que necessitem de financiamento para sua execução. Neste pilar também se insta a criação de sistemas de dados para o seguimento e a avaliação das atividades (OMS, 2011).

COMPONENTE	EXISTÊNCIA		COMPLEXIDADE		IMPACTO		RECOMENDAÇÃO
	Sim	Não	Alta	Baixa	Alto	Baixa	
<b>1.1. Liderança e articulação de parcerias</b>							
Existe um órgão responsável pela segurança no trânsito?							Criar um órgão para liderar a segurança no trânsito
A responsabilidade pela segurança viária é compartilhada entre órgãos governamentais?							Organizar os esforços de segurança viária em múltiplos setores e partes interessadas é fundamental para o êxito.
Instituições não governamentais colaboram com o governo?							Estabelecer uma rede de diálogo e colaboração com diferentes atores e instituições não governamentais, aumentando a aceitação de medidas que possam ser divergentes.
As informações sobre a motivação e impacto das ações de segurança viária são compartilhadas com jornalistas e meios de comunicação?							Implementar estratégias de comunicação para que a segurança viária seja um tema de diálogo com a população, compartilhando dados que visibilizem o problema, as soluções e os avanços.  A maneira que os jornalistas e os meios de comunicação entendem a segurança viária, definirá a forma que comunicarão o problema à opinião pública.
<b>1.2. Planos, políticas e programas existentes</b>							
Existe um plano oficial de ação ou estratégia de segurança viária?							Desenvolver e financiar uma estratégia de segurança viária. Este documento serve de base para fazê-lo.
O plano de segurança viária tem objetivos e indicadores?							Estabelecer objetivos claros que sejam específicos, mensuráveis, alcançáveis, relevantes e com prazo determinado.  Criar indicadores de performance para medir o progresso, que contenha metas específicas, seja quantitativa ou qualitativa (veja a seção “Como utilizar esta ferramenta”).
O orçamento de transporte e/ou segurança viária conta com fundos adequados?							Destinar recursos financeiros para a execução das atividades previstas.



COMPONENTE	EXISTÊNCIA		COMPLEXIDADE		IMPACTO		RECOMENDAÇÃO
	Sim	Não	Alta	Baixa	Alto	Baixa	
<b>1.3. Dados e monitoramento</b>							
Existe um sistema para coletar e processar dados?							Desenvolver um sistema de levantamento diário de dados relevantes para a segurança viária, devidamente codificado, processado e analisado em um sistema de base de dados informatizado e aberto ao público.
Se compartilha dados entre os diferentes sistemas ou órgãos e com o público?							Uma notificação completa deve conter as seguintes variáveis: (i) informação de localização, seja coordenadas de latitude/longitude ou endereço, juntamente com a hora; (ii) dados de identificação, gênero e idade das vítimas; (iii) detalhe de identificação e tipo dos veículos envolvidos, assim como sua relação com as vítimas; (iv) fatores de risco, como velocidade, uso de capacete, cinto de segurança, presença de dispositivos de retenção infantil e possível influência de álcool ou drogas, além de condições de infraestrutura, como o tipo de cruzamento e a qualidade do pavimento, entre outros.
A notificação de lesões por sinistros de trânsito é completa?							A classificação de morte por sinistro de trânsito é definida como o falecimento de qualquer pessoa que ocorra de maneira imediata ou dentro dos 30 dias posteriores a um sinistro que resulte em lesões. Para obter mais definições, <a href="#">clique aqui</a> .
<b>1.4. Recursos humanos e capacitação</b>							
Os órgãos governamentais locais e nacionais têm capacidade humana suficiente para implementar programas de segurança viária?							Destinar recursos humanos para a execução das atividades previstas.
A equipe que trabalha com a segurança viária está formada sob os princípios de visão zero e sistemas seguros?							A equipe de profissionais deve compreender os princípios de um sistema seguro e como se aplica em seu trabalho.
Existem programas para ampliar o número de mulheres que atuam nas agências de segurança viária?							Incluir a perspectiva de gênero no setor de transporte.
<b>1.5. Acompanhamento e avaliação</b>							
A agência realiza atividades de acompanhamento e avaliação?							Avaliar o impacto das estratégias de segurança viária e avaliar sua aplicação é importante para determinar se os resultados esperados estão sendo alcançados e onde são necessários ajustes.  Contar com apoio acadêmico e organizações não governamentais para conduzir avaliações do impacto.
<b>1.6. Comunicação e educação</b>							
Existem iniciativas de comunicação em matéria de segurança no trânsito?							Realizar campanhas direcionadas a mudar o comportamento e a atitude, que aumentem a consciência sobre os fatores de risco de segurança viária e as medidas de proteção.
Existem iniciativas de educação de segurança viária?							Educar e informar os responsáveis políticos e os profissionais sobre a importância de abordar o problema das lesões causadas por sinistro de trânsito.

## Benefícios da liderança em segurança no trânsito:

Através da melhoria da liderança e da articulação de parcerias em segurança viária, pode-se alcançar o seguinte:

- desenvolver uma base de governança para empreender intervenções específicas;
- abordar questões sociais e de governança mais amplas, como a lei e a ordem, que afetam a política de segurança viária;
- desencadear ações e mobilizar as partes interessadas;
- melhorar a coordenação da política de segurança viária, garantindo que o trabalho seja realizado de maneira eficiente entre os diferentes organismos;
- proporcionar marcos e prestação de contas para garantir a aplicação de intervenções específicas e alcançar os resultados em relação às políticas de segurança no trânsito;
- destinar recursos financeiros e humanos à política viária; e
- aumentar a conscientização em relação aos fatores de risco da segurança viária e as medidas de prevenção, o que dará lugar a um maior apoio às intervenções de aplicação e outras intervenções de segurança no trânsito.



## 2. Vias de trânsito e mobilidade mais seguras

Neste pilar se destaca a necessidade de melhorar a segurança das redes viárias em benefício de todos os usuários, especialmente dos mais vulneráveis, ou seja, pedestres, ciclistas e motociclistas. Entre as atividades propostas, se destacam a adoção de medidas para melhorar o planejamento, o layout, a construção e o funcionamento das vias de trânsito, levando em conta a segurança; zelar para que a segurança das vias seja avaliada periodicamente, e incentivar as autoridades pertinentes para que considerem todas as formas de transporte e tipos de infraestrutura seguras quando responderem às necessidades de mobilidade dos usuários das vias de trânsito (OMS, 2011).

COMPONENTE	EXISTÊNCIA		COMPLEXIDADE		IMPACTO		RECOMENDAÇÃO
	Sim	Não	Alta	Baixa	Alto	Baixa	
<b>2.1. Gestão de velocidade</b>							
Foi estabelecido 50km/h como limite máximo de velocidade em zonas urbanas?							A velocidade é o principal fator de risco que resulta em mortes e lesões no trânsito..
Foi estabelecido 30km/h como limite máximo de velocidade em zonas com alto volume de pedestres e ciclistas?							Adotar um limite de velocidade adequado às características da via, do ambiente, uso do solo e presença de usuários vulneráveis. Implementar medidas de moderação de trânsito que reforcem a velocidade desejada. Adote soluções como a redução da largura das pistas e raios de giro, lombadas ou redutores de velocidade, travessias de pedestre em nível semaforizadas, rotundas, chicanas.
Conta-se com medidas de infraestrutura, tecnologia e fiscalização que permitam garantir o cumprimento dos limites de velocidade estabelecidos?							
Existe um programa de mobilidade escolar segura ou zona escolar segura?							A velocidade máxima de todas as vias urbanas deve ser de 50km/h e a velocidade máxima de zonas especiais (como zonas residenciais, comerciais e escolares) deve ser de 30km/h.
<b>2.2. Organização territorial urbana e incentivos ao transporte sustentável</b>							
As políticas de transporte, usos do solo e espaço público promovem a segurança viária?							Adotar os princípios do desenvolvimento orientado ao transporte.
Existem estratégias de incentivo ao transporte urbano sustentável (coletivo e ativo) ou de desincentivo ao transporte privado							Adotar os conceitos de ruas completas e gestão de demanda de trânsito para desenvolver medidas de incentivos e desincentivos.
<b>2.3. Desenho das ruas</b>							
As diretrizes de desenho das calçadas estabelecem uma largura mínima de 2,00 metros e recomendam uma largura de 4,00 metros?							Revisar os padrões de calçadas para garantir caminhos seguros, acessíveis e confortáveis para os pedestres.
As diretrizes de desenho das vias contemplam facilidades de travessia para pedestres?							Adotar desenhos de travessias seguros, com refúgio de segurança e semáforos com prioridade para os pedestres.
Faz parte do padrão que as paradas de ônibus contem com acessos seguros e acessíveis?							Verificar se os acessos possuem iluminação e sinalização adequadas.
As diretrizes de desenho de ciclovias estão adequadas a velocidade e volume de veículos?							Implementar redes de ciclovias contínuas e adequadas para ciclistas de todas as idades e habilidades. Em vias com limites de velocidade acima de 30km/h a infraestrutura deve ser segregada.
Existem zonas de tráfego e velocidade restritas, como zonas escolares, residenciais e comerciais?							Restringir o tráfego e a velocidade em zonas residenciais, comerciais e escolares.

COMPONENTE	EXISTÊNCIA		COMPLEXIDADE		IMPACTO		RECOMENDAÇÃO
	Sim	Não	Alta	Baixa	Alto	Baixa	
<b>2.4. Inspeções e auditorias</b>							
São realizadas auditorias de segurança viárias em novos projetos de infraestrutura, assim como nas reparações/modificações da infraestrutura viária existente?							Implementar auditorias de segurança viária que incluam as necessidades de todos os usuários da rodovia.
Conta-se com processos de gestão de ativos viários que permitam incluir os resultados das ASV/ISV como parte do sistema de suporte da segurança viária na rede de rodovias?							Considerar nos editais e contratos de licitação de rodovias (no modelo de aliança público-privada ou concessão) indicadores de segurança viária, como medidas associadas a redução de sinistros ou qualidade da rodovia, que vai além de sinalização (ex. métricas iRAP).
Existe um plano de ação para implementar melhorias nos locais de sinistro?							Identificar os locais críticos e desenvolver planos de intervenção.
<b>2.5. Padrões de desenho</b>							
Existe uma norma (como lei ou decreto) sobre desenho de segurança viária mínima?							Desenvolver um manual de desenho de ruas para o contexto da sua cidade/país.
Os parâmetros de desenhos viários são baseados nos princípios de sistemas seguros e adequados para prevenir os sinistros viários?							Adotar parâmetros de desenho viário que protejam os usuários mais vulneráveis (crianças, pedestres, ciclistas e motociclistas).

## Benefícios de infraestruturas seguras:

Através da melhoria da infraestrutura viária, pode-se alcançar o seguinte:

- redução das fatalidades, lesões e custos socioeconômicos relacionados ao tráfego viário;
- redução das emissões quando se incluem iniciativas de gestão de velocidade nas medidas de melhoria da infraestrutura;
- promoção da caminhada e do ciclismo, complementando outros esforços globais para combater a obesidade, reduzir doenças não transmissíveis como doenças cardíacas e diabetes e melhorar a qualidade do ar e da vida urbana; e
- contribuição à mudança modal do uso do automóvel privado para o transporte público, assim como a redução dos deslocamentos desnecessários mediante a provisão e melhora nas opções de transporte público mais seguros e o desenho de sistemas de transporte massivo, combinado com outras opções de planificação do uso do solo.

### 3. Veículos mais seguros

Este pilar aborda a necessidade de melhorar a segurança dos veículos mediante o desenvolvimento, adoção e cumprimento efetivo de padrões de desempenho baseados em evidência e mediante a implementação de mecanismos de informações relevantes ao consumidor (por exemplo, programas comparativos de classificação de veículos), para acelerar a introdução de novas e melhores tecnologias que impactem na segurança. O custo para os consumidores e fabricantes para satisfazer essa necessidade pode ser minimizado e o comércio internacional pode ser facilitado pela busca da harmonização dos padrões de segurança das principais nações e organizações reguladoras de todo o mundo. Também deve-se incentivar os administradores de frotas a compra, operação e manutenção dos veículos para que ofereçam altos níveis de proteção aos ocupantes e rendimento para evitar sinistros (OMS, 2011).

COMPONENTE	EXISTÊNCIA		COMPLEXIDADE		IMPACTO		RECOMENDAÇÃO
	Sim	Não	Alta	Baixa	Alto	Baixa	
<b>3.1. Normas de segurança dos veículos</b>							
As normas de segurança das Nações Unidas (ou normas nacionais equivalentes) são aplicadas?							Atualizar ou aprovar as normas alienadas dos padrões das Nações Unidas.
Cintos de segurança							
Fixações dos cintos de segurança							
Proteção contra impactos frontais e laterais							
Proteção de pedestres							
Controle eletrônico de estabilidade							
Sistemas de retenção infantil							
Sistemas de freio antibloqueio em motocicletas							
Tecnologia de acendimento automático dos faróis							
Limitação e adaptação inteligente da velocidade							
Existe um sistema seguro de catalogação de veículos, com o qual se possa facilitar a informação sobre a segurança do veículo ao consumidor?							Estudar as opções de um laboratório para testes de veículos.
<b>3.2. Operação para veículos seguros</b>							
É promovida a compra de veículos seguros pelas entidades governamentais?							Promover a compra de veículos governamentais seguros por meio de decretos, regulações e guias.
Há um sistema efetivo de inspeção periódica de veículos?							Implementar um sistema obrigatório de inspeção técnica veicular.

### Benefícios das soluções de segurança para veículos

Ao aderir os padrões de veículos aprovados, pode-se alcançar o seguinte:

- redução das fatalidades, lesões e custos socioeconômicos relacionados com o tráfego viário; e
- utilização das opções tecnológicas em expansão para a segurança dos veículos, oferecendo possibilidades complementares além do enfoque tradicional na infraestrutura, na legislação e na aplicação da lei.

## 4. Usuários de vias mais seguros

Este pilar está centrado na elaboração de programas integrais para melhorar o comportamento dos usuários das vias de trânsito. Neles estão incluídas atividades destinadas a impulsionar o desenvolvimento e a adoção de uma legislação modelo sobre a segurança viária, assim como manter ou aumentar o cumprimento das leis e as normas de segurança viária. Estas medidas devem ser combinadas com estratégias de comunicação, acompanhadas de operações de fiscalização, para aumentar as taxas de utilização de cinto de segurança e capacete, e para reduzir os casos de condução com excesso de velocidade sob os efeitos do álcool e outros comportamentos de risco.

COMPONENTE	EXISTÊNCIA		COMPLEXIDADE		IMPACTO		RECOMENDAÇÃO
	Sim	Não	Alta	Baixa	Alto	Baixa	
<b>4.1 Sistemas de licença de veículos</b>							<b>Implementar um sistema de licença de veículos por pontos</b>
Existem sistemas de licença de veículos?							
O sistema de licença de veículos é por pontos?							
<b>4.2 Comportamentos de risco</b>							
Existe uma lei nacional sobre o limite de velocidade? É aplicada?							Estabelecer e aplicar as leis de limite de velocidade em todo o país, localmente e nas cidades.
Existe uma lei sobre o teor de álcool no sangue e no hálito? É aplicada?							Estabelecer e aplicar as leis de álcool no sangue ou hálito a todos os envolvidos em um sinistro como uma prática de rotina.
O país conta com um marco regulatório completo para capacetes que sigam os padrões internacionais ou homologados? É aplicado?							Aplicar o uso obrigatório de capacete em todas as rodovias e estabelecer os melhores padrões técnicos internacionais para os capacetes.
Existe uma lei sobre o uso do cinto de segurança? É aplicada?							Aplicar o uso obrigatório do cinto de segurança para todos os passageiros.
Conta-se com leis que abordam o uso de sistemas de retenção infantil? São vigorosas o suficiente para garantir o uso dos sistemas?							Aplicar o uso obrigatório do sistema de retenção infantil.
Conta-se com operações que contribuam para a efetividade das leis?							Aplicar sanciones y fiscalización, por medio del uso de sistemas que incluyan soluciones de alta tecnología (cámaras de velocidad, radares, sistemas de control en vehículos de la Policía).
<b>4.3 Motociclistas</b>							
Existem planos estratégicos nacionais e locais para abordar a segurança viária dos usuários de motocicleta?							Desenvolver, com a participação do público, um plano estratégico de segurança viária para motociclistas. Para saber mais, <a href="#">acesse aqui</a> .
Conta-se com altos padrões quanto aos critérios de implementação de licenciamento para motociclistas?							Implementar um sistema de concessão de licenças gradual.
Existem medidas e estratégias de promoção do seguro veicular obrigatório para o atendimento imediato e integral deste grupo de usuários?							Implementar regulamento para os seguros veiculares obrigatórios, que incluam os motociclistas e mecanismos de redução da evasão.



COMPONENTE	EXISTÊNCIA		COMPLEXIDADE		IMPACTO		RECOMENDAÇÃO
	Sim	Não	Alta	Baixa	Alto	Baixa	
<b>4.4 Campanhas</b>							
Existem campanhas de comunicação massiva que abordem os fatores de risco e promovam a mudança de comportamento?							Implementar e avaliar campanhas massivas
Em caso afirmativo, estas campanhas de comunicação estão acompanhadas de operações de aplicação da lei?							

## Benefícios de implementar ações de fiscalização

Através da aplicação estrita de boas leis de segurança viária, pode-se alcançar o seguinte:

- redução das mortes por sinistros de trânsito, lesões e custos socioeconômicos relacionados; e
- melhoria no cumprimento das leis de trânsito.



# 5. Atendimento às vítimas

Este pilar busca fortalecer a capacidade dos sistemas de saúde e outros serviços para oferecer atendimento de emergência, pré-hospitalar, hospitalar e de reabilitação adequado às vítimas de sinistros de trânsito. Isto inclui a criação de serviços pré-hospitalares, um número de emergência nacional, apoio para a reabilitação, assistência aos afetados e familiares, estabelecimento de seguros para financiar estas iniciativas, promoção de investigações sobre os sinistros e aplicação de medidas legais apropriadas.

COMPONENTE	EXISTÊNCIA		COMPLEXIDADE		IMPACTO		RECOMENDAÇÃO
	Sim	Não	Alta	Baixa	Alto	Baixa	
<b>5.1 Atendimento de traumatismos</b>							
Existe um sistema pré-hospitalar?							Desenvolver sistemas de atendimento de emergência pré-hospitalar em instalações organizadas e integradas.
Há unidades de emergência 24 horas com pessoal fixo e detecção em hospitais de primeiro nível?							Capacitar aqueles que respondem aos acidentes no atendimento básico de emergência.
Existe uma legislação que exija o acesso a atenção de emergência gratuita no local de atendimento?							Promover a capacitação da comunidade em primeiros socorros.
<b>5.2 Seguros obrigatórios</b>							
O país possui uma política de seguro veicular que exige que os usuários tenham um seguro de cobertura mínima?							Implementar uma política de Seguro Veicular Obrigatório que atinja um esquema de cobertura integral em benefício às vítimas, garantindo a sustentabilidade financeira a longo prazo, no marco da realidade econômica de cada país e a capacidade de seus habitantes em assumir tal obrigação.
A política de seguros obrigatório destina uma porcentagem do seguro pago pelos usuários às atividades de prevenção dos sinistros?							Implementar uma taxa ao seguro que gere recurso às agências líderes de segurança viária para a realização de atividades de prevenção.
A política de seguros obrigatórios considera mecanismos de premiação a bons condutores?							Implementar um mecanismo de premiação e desconto nas apólices pagas pelos usuários, se os mesmos não estiverem envolvidos em nenhum sinistro viário e tiverem respeitado as leis de trânsito.
O país possui um fundo para poder compensar as vítimas de sinistro por veículos não identificados ou as vítimas cujas compensações não são suficientes para o tratamento médico?							Criar um fundo que apoie os usuários que, por exemplo, foram atropelados por veículos que fugiram do local do sinistro ou que não tem o seguro obrigatório, e também compensar as vítimas e hospitais cujo o custo do tratamento é superior a compensação do seguro.
A cobertura de incapacidade permanente conta com um alcance suficientemente baseado em critérios objetivos?							Implementar um sistema de escala, com o objetivo de oferecer elementos adequados para a determinação anterior do reconhecimento da indenização com base em critérios objetivos, além de contribuir para a rápida solução do caso em disputa.

## Benefícios das soluções de atendimento à vítima

Através de um melhor atendimento do trauma, pode-se alcançar o seguinte:

- redução das mortes e incapacidades resultantes de lesões causadas por acidentes de trânsito;
- redução dos custos socioeconômicos relacionados para os países, as famílias e as pessoas;
- uma utilização mais eficientes e eficaz dos recursos sanitários existentes em todos os níveis do sistema; e
- melhor capacidade de atendimento de emergência e resiliência do sistema para manter a prestação de serviços em caso de ocorrência com múltiplas vítimas.



# Referências

**Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010-2012.** Esteban Diez-Roux, Alejandro Taddia, Sissi de la Peña Mendoza. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, 2013.

<https://publications.iadb.org/en/publication/14920/avances-en-seguridad-vial-en-america-latina-y-el-caribe-2010-2012>

**Estrategia de seguridad vial: Contribuyendo a disminuir la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe.** Alves, Dalve Alexandre Soria; Pinto Ayala, Ana María; Ponce De León, Marisela; Café, Eduardo. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, 2017.

<http://dx.doi.org/10.18235/0000861>

**Glossary for transport statistics 5th Edition.** Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2019.

[https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-](https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f)

[49e0-a353-b4ea0dc8988f](https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f)

**Herramientas para la implementación de Caminos Seguros a la Escuela en la región de América Latina y el Caribe.** Ponce De León, Marisela; Koinange, Carly. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, 2021.

<http://dx.doi.org/10.18235/0003375>

**Herramientas para las campañas de seguridad vial en los medios de difusión masiva.** Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud; 2019. (OPS/NMH/19-012). Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

<https://iris.paho.org/handle/10665.2/51079>

**La motocicleta en América Latina: actualidad y buenas prácticas para el cuidado de sus usuarios.**

Franco Azzato, Claudia Díaz, Eduardo Café, Martín Sosa Sartori. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, 2023.

<https://publications.iadb.org/es/la-motocicleta-en-america-latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus>

**Save LIVES - A road safety technical package.** Geneva: World Health Organization; 2017. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

<https://www.who.int/publications/i/item/save-lives-a-road-safety-technical-package>

**Seguridad vial en América Latina y el Caribe: tras un decenio de acción y perspectivas para una movilidad más segura.** editado por Ana María Pinto, Claudia Díaz, Edgar Zamora, Eduardo Café, Marisela Ponce de León, Martín Sosa, René Cortés. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo (2023).

<http://dx.doi.org/10.18235/0004843>

**Sustentável e Seguro: Visão e Diretrizes para Zerar as Mortes no Trânsito.** Washington, D.C.: World Resources Institute, 2018.

<https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/sustentavel-e-seguro-visao-e-diretrizes-para-zerar-mortes-no-transito>

---

Esta obra está disponível sob a licença Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0 DEED; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).