

DÉCADA DE AÇÃO PELA
SEGURANÇA NO TRÂNSITO



2021 - 2030

PLANO GLOBAL

DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO
2021-2030





Este **Plano Global** foi desenvolvido pela Organização Mundial da Saúde e pelas Comissões Regionais das Nações Unidas, em cooperação com parceiros na Colaboração das Nações pela Segurança no Trânsito e outras partes interessadas, como um documento de referência para dar apoio à implementação da Década de Ação 2021 - 2030 e seus objetivos.



PLANO GLOBAL

DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO
2021-2030

O **Plano Global** descreve o que é necessário para atingir a meta e exorta governos e parceiros a implementarem uma

ABORDAGEM DE SISTEMAS SEGUROS INTEGRADA.



A Resolução 74/299 da Assembleia Geral da ONU declarou uma **Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030**, com a meta de reduzir as mortes e lesões no trânsito

**EM
PELO
MENOS**

50% durante esse período

QUE SER FEITO?



QUEM DEVE FAZÊ-LO?



Financiamento



Governo



**Gestão da
velocidade**



**Desenvolvimento
de capacidadest**



Sociedade civil



Setor privado



Tecnologias



**Foco nos países de
baixa e média
renda**



Financiadores



Agências da ONU

Para mais informações, visite:

DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO 2021-2030

**DÉCADA DE AÇÃO PELA
SEGURANÇA NO TRÂNSITO**



INTRODUÇÃO



Segurança no trânsito – Qual o próximo passo?

A segurança no trânsito está em uma encruzilhada

Em todo o mundo, os sinistros de trânsito causam aproximadamente 1,3 milhão de mortes evitáveis e cerca de 50 milhões de feridos por ano – tornando-os a principal causa de mortes de crianças e jovens em todo o mundo. Nas circunstâncias atuais, eles devem causar mais de 13 milhões de mortes e cerca de 500 milhões de feridos durante a próxima década e dificultar o desenvolvimento sustentável, especialmente nos países de baixa e média renda. Esses números inaceitáveis, tanto em termos absolutos como relativos, se mantiveram, em grande parte, inalterados nos últimos 20 anos, apesar do trabalho meticuloso das Nações Unidas e de outros órgãos de segurança no trânsito.

Reconhecendo a importância do problema e a necessidade de agir, governos de todo o mundo declararam unanimemente, através da Resolução 74/299 da Assembleia Geral da ONU, uma Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021 – 2030, com a meta explícita de reduzir mortes e lesões nas no trânsito em pelo menos 50% durante esse período.

Este plano descreve as ações necessárias para atingir essa meta. Ele é destinado aos formuladores de política sêniores e deve servir como um plano para o desenvolvimento de planos e metas nacionais e locais. À medida que adentramos na Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, governos e as partes interessadas mundiais devem escolher entre a “manutenção das tendências atuais”, na esperança de que isso seja suficiente para reduzir significativamente o número de mortes, ou agir de forma ousada e decisiva, usando as ferramentas e os conhecimentos adquiridos na última Década de Ação para mudar os rumos.

O Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021–2030 rejeita a manutenção das tendências atuais e exorta governos e partes interessadas a trilharem um novo caminho, aquele que prioriza e implementa uma Abordagem de Sistemas Seguros integrada, que posiciona diretamente a segurança no trânsito como o fator chave para o desenvolvimento sustentável. Ademais, ele também evoca ações que ajudem o mundo a atingir uma redução de 50% no número de mortes e lesões graves no trânsito até 2030.

E ainda há esperança

Uma grande oportunidade de progresso foi criada por um poderoso conjunto de fatores, incluindo o anúncio de uma Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito pela Assembleia Geral das Nações Unidas; compromisso político renovado dos Estados Membros e as bases sólidas estabelecidas pela última Década de Ação pela Segurança no Trânsito; e a inclusão da segurança no trânsito nas metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 3.6 e 11.2.

Ademais, três Conferências Ministeriais Globais, a nomeação de um Enviado Especial para a Segurança no Trânsito pelo Secretário Geral das Nações Unidas e o estabelecimento do Fundo de Segurança no Trânsito das Nações Unidas indicam claramente a maior relevância atribuída à segurança no trânsito e os mecanismos otimizados para melhorá-lo em todo o mundo.

A inclusão de metas específicas de segurança no trânsito na Agenda de 2030 indica o reconhecimento universal de que mortes e lesões decorrentes de sinistros de trânsito, atualmente, estão entre as ameaças mais graves ao desenvolvimento sustentável dos países. Isso significa que a segurança no trânsito não pode ser comprometida ou negociada para atender outras necessidades sociais. Neste contexto, a segurança no trânsito não deve ser abordada como uma questão isolada, mas como um componente integrado de muitas agendas políticas diferentes, incluindo saúde infantil, ação climática, gênero e equidade. Como evidenciado pela pandemia de COVID-19, incontestavelmente, a própria necessidade de mobilidade evoluirá na próxima década e isso irá, inevitavelmente, promover mudanças nos sistemas de transporte de maneiras esperadas e inesperadas. Garantir que essas mudanças não resultem em mortes ou lesões exigirá vigilância e adaptação constantes.

Fazer da segurança um valor básico

A constante evolução nos transportes em todo o mundo nos traz diversos desafios: emissões de gases de efeito estufa e mudanças climáticas; poluição do ar; dependência de combustíveis fósseis; uma epidemia de doenças crônicas; e os riscos de mortes e lesões no trânsito. A tecnologia em rápida evolução, densidade crescente e crescimento populacional em áreas urbanas, juntamente com o surgimento e a crescente presença da micromobilidade e o uso de serviços de mobilidade são indicativos dos desafios que temos pela frente.

Contudo, os sistemas de mobilidade realmente baseados na segurança terão um impacto holisticamente benéfico em nossa saúde; nosso meio ambiente; na redução dos danos sociais e econômicos causados por tragédias de segurança no trânsito;

e no papel das mulheres em nossos sistemas de mobilidade e transporte. Colocar a segurança no centro de nossas iniciativas de segurança no trânsito fará automaticamente da mobilidade segura um direito humano. Isso impulsionará a agenda global e criará um novo ímpeto para um compromisso maior de governos, corporações e organizações internacionais com vistas à implementação de medidas que podem reduzir significativamente o trauma no trânsito.

A hora de agir é agora: o número intolerável de mortes e lesões e o início da próxima Década de Segurança no Trânsito dão à comunidade global de segurança no trânsito o ímpeto para fazer as coisas de maneira diferente.

A Resolução 74/299 da Assembleia Geral da ONU declarou uma **Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021 - 2030**, com a meta de reduzir mortes e lesões no trânsito

EM PELO MENOS **50%** durante esse período



Visão do Plano Global

A mobilidade faz parte de quase todos os aspectos de nossas vidas diárias. Saímos de nossas casas e entramos em um sistema de vias que nos leva ao trabalho e à escola, para comprar nossa comida e para muitas de nossas necessidades familiares e sociais diárias. A influência do trânsito é tão disseminada que sua segurança, ou a falta dela, afeta uma ampla variedade das necessidades humanas básicas. Como tal, garantir a segurança das vias e possibilitar a mobilidade sustentável desempenha um papel importante na redução da pobreza e das desigualdades, aumentando o acesso ao trabalho e à educação, assim como mitigando o impacto das mudanças climáticas. Na ver-

dade, a eficiência, acessibilidade e segurança dos sistemas de transporte contribuem direta e indiretamente para a realização de muitos dos ODS.

Por si só, o movimento pela segurança no trânsito está limitado em seu alcance e influência potencial e, frequentemente, está sujeito a outras necessidades sociais. No entanto, se a segurança no trânsito for vista como uma necessidade que pode facilitar o progresso no atendimento às necessidades sociais, que vão desde a equidade de gênero até a sustentabilidade ambiental, seu potencial pode ser amplamente expandido.

O Plano Global descreve o que é necessário para atingir essa meta e convoca governos e parceiros a implementarem uma **ABORDAGEM DE SISTEMAS SEGUROS INTEGRADA**

A quem este Plano é destinado

Este plano visa inspirar governos nacionais e locais, assim como outras partes interessadas que podem influenciar a segurança no trânsito (incluindo a sociedade civil, a comunidade acadêmica, o setor privado, doadores, líderes comunitários e

jovens e outras partes interessadas), à medida que desenvolvem planos de ação e metas nacionais e locais para a Década de Ação.

Desenvolver uma Abordagem de Sistemas Seguros

A Abordagem de Sistemas Seguros, um recurso fundamental da Década de Ação, reconhece que o trânsito é um sistema complexo e coloca a segurança como prioridade. Também reconhece que as pessoas, veículos e a infraestrutura viária devem interagir de forma que assegure um alto nível de segurança. Por conseguinte, um Sistema Seguro:

- prevê e considera os erros humanos;
- incorpora projetos de vias e veículos que limitam os impactos dos sinistros a níveis que estão dentro da tolerância humana para prevenir a mortes ou lesões graves;
- encoraja os que projetam e realizam a manutenção das vias, fabricam veículos e administram programas de segurança a

compartilharem a responsabilidade pela segurança com os usuários das vias, de modo que quando um sinistro ocorrer, sejam buscadas soluções em todo o sistema, ao invés de somente culpar o motorista ou os outros usuários da via;

- busca um compromisso com a melhoria proativa e contínua de vias e veículos para que todo o sistema seja seguro, e não apenas os locais ou as situações onde ocorreram os sinistros; e
- adere à premissa básica de que o sistema de transporte deve causar zero mortes ou lesões graves e que a segurança não deve ser comprometida devido a outros fatores, tal como custo ou o desejo de menor tempo de transporte.



PARTE II



Ações Recomendadas

As seguintes recomendações são baseadas em intervenções comprovadas e efetivas e nas melhores práticas para prevenir traumas no trânsito e fornecer uma visão geral abrangente das ações para implementar e fortalecer os Sistemas Seguros.

Estas recomendações não são prescritivas, mas podem ser usadas para informar o desenvolvimento de planos de ação nacionais de segurança no trânsito que são ajustados aos contextos locais, recursos disponíveis e capacitação.

Transporte multimodal e planejamento de uso de solo

Com a previsão de cerca de 70% da população global vivendo em ambientes urbanos até 2030, o aumento da demanda por mobilidade urbana ultrapassará a capacidade dos sistemas que dependem em grande parte de veículos particulares, tais como automóveis e motocicletas. O investimento em sistemas de transporte público para facilitar o deslocamento seguro e eficiente de populações grandes e em crescimento é, portanto, essencial para abordar essa questão. Os sistemas de transporte público como ônibus, bondes e trens urbanos transportam mais pessoas em comparação com os automóveis particulares e, geralmente, são mais acessíveis. Eles reduzem a exposição a sinistros e são o fator crucial para melhorar a segurança, conforme enfatizado na meta 11.2 dos ODS.

O transporte multimodal e o planejamento de uso de solo são um ponto de partida importante para a implementação de um Sistema Seguro. Estabelece a combinação ideal de meios de transporte motorizados e não motorizados a fim de garantir a segurança e o acesso equitativo à mobilidade, ao passo que atendem às diversas necessidades e preferências de uma população. O transporte multimodal e o planejamento de uso de solo devem ser adaptados aos contextos e climas locais. O planejamento de uso de solo deve incluir a consideração da gestão da demanda de deslocamentos, a escolha do modo e a provisão de trajetos seguros e sustentáveis para todos, especialmente para meios de transporte mais saudáveis e limpos, mas geralmente mais negligenciados: andar a pé, bicicleta e transporte público. Isso deve ser acompanhado de normas que evitem ou

mitiguem explicitamente os riscos potenciais à segurança no trânsito e exijam um desempenho mínimo de segurança para todos os meios, capacidades e trajetos esperados.

A disponibilidade de estacionamento para bicicletas e veículos particulares em pontos de ônibus e estações de trem, por exemplo, pode facilitar os deslocamentos multimodais. Além de eliminar os riscos do trânsito de veículos automotores para

pedestres e ciclistas, as pessoas precisam se sentir seguras. A este respeito, investimentos em infraestrutura e políticas que melhorem a segurança percebida pelas pessoas, tanto no trânsito quanto em relação à criminalidade e, especialmente, aqueles que abordam questões de segurança de gênero, são pré-requisitos importantes para incentivar o transporte multimodal e a mobilidade ativa.

Quadro 1

Ações recomendadas para incentivar o transporte multimodal e o planejamento de uso de solo

- Implementar políticas que promovam projetos urbanos compactos.
- Implementar políticas que reduzam velocidades e priorizem as necessidades de pedestres, ciclistas e usuários do transporte público.
- Promover o desenvolvimento orientado ao transporte público a fim de concentrar o desenvolvimento urbano e comercial em torno dos nós do transporte público de massa.
- Localizar estrategicamente, sempre que possível, moradias públicas, subsidiadas e de mão de obra, com o intuito de fornecer o acesso conveniente a serviços de transporte público de alta capacidade.
- Desencorajar o uso de veículos particulares em áreas urbanas de alta densidade, colocando restrições aos usuários de veículos motorizados, veículos e infraestrutura de vias e, fornecer alternativas que sejam acessíveis, seguras e fáceis de usar, como andar a pé, bicicleta, ônibus e bondes.
- Fornecer conectividade intermodal entre transporte público e esquemas de compartilhamento de bicicletas nas principais paradas de transporte público e criar conexões de transporte para percursos de bicicleta e para pedestres que reduzam o tempo total do deslocamento.
- Construir (ou reconstruir as já existentes) malhas viárias a fim de garantir que os meios de transporte não motorizados de deslocamento sejam tão seguros quanto os motorizados e, o mais importante, atendam às necessidades de deslocamento de pessoas de todas as idades e capacidades.
- Promover o marketing positivo e o uso de incentivos, tal como a divisão de custos das adesões de transporte público com o empregador.

Infraestrutura viária segura

A infraestrutura viária segura é essencial para reduzir os traumatismos no trânsito. A infraestrutura viária deve ser planejada, projetada, construída e operada a fim de permitir a mobilidade multimodal, incluindo o transporte público/compartilhado, e andar a pé e de bicicleta. Deve eliminar ou minimizar os riscos para todos os usuários da via, não apenas para os motoristas, começando pelos mais vulneráveis.

São exigidos padrões mínimos de infraestrutura técnica, abrangendo a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas, ocupantes de veículos, usuários do transporte público, operadores de carga e outros usuários da mobilidade. Esses padrões devem incluir características básicas, tal como a sinalização vertical e horizontal (placas e pintura); calçadas; cruzamentos seguros; ciclovias; faixa de motocicletas; corredores de ônibus; acostamentos seguros; segregação de diferentes meios de transporte; separação do canteiro

central do tráfego de alta velocidade; projeto de interseção segura; e gerenciamento da velocidade adequada para o local, amenidades e tipo de tráfego desejados. As necessidades de infraestrutura física e digital para tecnologias avançadas de assistência ao motorista e veículos autônomos também exigem especificação.

Um projeto de infraestrutura lógico e intuitivo deve ser usado para o gerenciamento da velocidade, de modo a garantir a segurança de todos os usuários da via, (por exemplo, procedimentos de entrada na cidade, obras nas vias). Além de melhorar a segurança, a infraestrutura viária deve melhorar a acessibilidade, inclusive para pessoas com deficiência e facilitar a transferência de um meio para outro. Orientações sobre os padrões apropriados para diversos componentes de segurança foram desenvolvidos em âmbito global e regional e podem ser usados por países ao desenvolverem seus próprios padrões.

Quadro 2

Ações recomendadas para melhorar a segurança da infraestrutura de vias

- Desenvolver classificações funcionais e padrões de desempenho de segurança desejados para cada grupo de usuários da via no âmbito do uso de solo geográfico e corredor viário.
- Revisar e atualizar a legislação e os padrões de projeto locais que consideram a função da via e as necessidades de todos os usuários da via e, para zonas específicas.
- Especificar uma norma técnica e meta de classificação por estrelas para todos os projetos associados a cada usuário da via e, a norma de desempenho de segurança desejada naquele local.
- Implementar tratamentos de infraestrutura que garantam conformidade lógica e intuitiva com o ambiente de velocidade desejada (por exemplo, 30 km/h em centros urbanos; ≤ 80 km/h em rodovias rurais simples; 100 km/h em rodovias expressas).
- Realizar auditorias de segurança no trânsito em todas as seções de novas vias (pré-viabilidade até o projeto detalhado) e avaliações completas usando especialistas independentes e credenciados a fim de garantir um padrão mínimo de três estrelas ou mais de todos os usuários da vias.
- Realizar o mapeamento de risco de sinistro (quando os dados do sinistro são confiáveis) e avaliações de segurança proativas e inspeções na malha específica com foco nas necessidades pertinentes do usuário da via, conforme apropriado.
- Definir uma meta de desempenho para cada usuário da via com base nos resultados da inspeção com métricas quantificáveis claras no âmbito do atributo da via (por exemplo, provisão de calçada).

Segurança do veículo

Os veículos devem ser projetados para garantir a segurança dos que estão dentro e fora deles. Para melhorar a segurança do veículo, diferentes recursos podem ser integrados ao projeto do veículo a fim de evitar sinistros (segurança ativa) ou para reduzir o risco de lesões aos ocupantes e outros usuários da via quando ocorre um sinistro (segurança passiva). Embora diversos tipos de soluções tecnológicas tenham sido desenvolvidos, elas foram introduzidas nos países de maneira diferente, e o que é integrado como “equipamento padrão” em veículos novos difere entre os países. Na verdade, dependendo das regulamentações em vigor conforme o mercado de destino, os veículos são fabricados com diferentes recursos de segurança. As empresas automotivas frequentemente “retiram

especificações” para recursos de salvamento em modelos mais novos vendidos em países onde as estruturas regulatórias não exigem tais recursos.

É necessário aplicar normas legislativas harmonizadas para o projeto e a tecnologia de veículos a fim de garantir um nível de segurança uniforme e aceitável em todo o mundo. Os governos devem fornecer através da legislação um conjunto mínimo de normas de segurança para os veículos, considerando todas as categorias “tradicionais” de veículos, incluindo automóveis de passageiros, vans, caminhões, ônibus e os veículos de duas e três rodas, mas também meios “informais” prevalentes em muitos países (por exemplo, *tuk-tuk*, *skylabs*, *jeepneys*).

Quadro 3

Ações recomendadas para garantir a segurança do veículo

- Exigir normas de segurança harmonizadas de alta qualidade para veículos motorizados novos e usados, cintos de segurança, sistemas de retenção para crianças e capacetes para motociclistas, incluindo:
 - normas sobre impacto frontal e lateral para garantir que os ocupantes sejam protegidos em um sinistro com impacto frontal e lateral;
 - cintos de segurança e fixações dos cintos de segurança em todos os bancos para garantir que os cintos de segurança sejam colocados nos veículos quando são fabricados e montados;
 - Pontos de fixação de retenção para crianças ISOFIX para proteger os sistemas de retenção para crianças acoplados diretamente na estrutura do veículo para evitar o uso indevido;
 - controle eletrônico de estabilidade para evitar derrapagens e perda de controle em casos de sobreviragem ou subviragem;
 - frenagem de emergência avançada para reduzir colisões;
 - normas de proteção de pedestres para reduzir a gravidade do impacto com um veículo motorizado;
 - capacetes para motociclistas certificados de acordo com as normas internacionais harmonizadas;
 - freio ABS e luzes de funcionamento diurno para motocicletas;
 - sistemas inteligentes de assistência de velocidade para ajudar os motoristas a manterem os limites de velocidade;
 - eCall ou Sistemas de Chamada de Emergência de Acidente (AECS) para acionar uma resposta de emergência por um sensor no veículo.

- Garantir que normas de segurança harmonizadas de alta qualidade sejam mantidas durante todo o ciclo de vida do veículo.

Isso pode ser feito, por exemplo, através de:

- certificação obrigatória e sistemas de registro para veículos novos e usados com base nos requisitos de segurança estabelecidos e combinados com inspeções de rotina;
- regulamentações para exportação e importação de veículos usados que sejam acompanhadas de inspeções nos pontos de entrada e saída, e inspeção técnica periódica obrigatória dos veículos; e
- desenvolver a demanda por veículos mais seguros, incentivando programas independentes de avaliação de novos automóveis.

Os acordos de regulamentações de veículos da ONU foram desenvolvidos para ajudar os países a estabelecerem regras para fornecer e implementar normas de segurança na fabricação de veículos e suas peças, assim como inspeções técnicas periódicas ao longo de suas vidas úteis. Uma vez que as normas são obrigatórias, há, portanto, a necessidade de garantir que essas normas sejam integradas e completamente mantidas em todo o ciclo de vida do veículo. Isso inclui a fabricação, venda, manutenção ou revenda de veículos e movimentação através da importação ou da exportação. A este respeito, os governos devem estabelecer mecanismos para a avaliação periódica dos veículos a fim de garantir que todos os veículos novos e em uso cumpram as regulamentações básicas de segurança de veículos.

Uso seguro da via

Excesso de velocidade, direção sob o efeito de álcool, cansaço do motorista, direção distraída e o não uso de cintos de segurança, sistemas de retenção para crianças e capacetes estão entre os principais comportamentos que contribuem para lesões e mortes nas vias. Por conseguinte, o projeto e a operação do trânsito levam em consideração esses comportamentos através de uma combinação de legislação, fiscalização e educação. Os comportamentos dos usuários da via são também muito influenciados pelos recursos de segurança do veículo e pelo projeto da infraestrutura viária, que deve levar em consideração as necessidades de todos os usuários da via e ser implementado de forma que seja intuitiva e fácil de entender, e que garanta que as ações mais fáceis e óbvias sejam as mais seguras.

A legislação para abordar o comportamento do usuário da via pode ser promulgada em âmbito nacional, subnacional ou continental, dependendo do sistema de governo dos países. Embora as leis de trânsito sejam uma parte essencial para garantir o comportamento seguro dos usuários das vias, tais leis

Simultaneamente à ação regulatória, os governos devem incentivar o fornecimento de informações ao consumidor sobre a segurança de veículos através de programas de avaliação de veículos novos que sejam independentes das fabricantes de veículos. Esses programas ajudam os compradores a tomar decisões de compra mais seguras, fornecendo-lhes informações independentes sobre os níveis de segurança dos veículos testados. Ademais, esses programas podem incentivar diretamente os fabricantes a se adaptarem voluntariamente às tecnologias de segurança antes de qualquer mandato regulamentar para atender à demanda por veículos mais seguros. As frotas do setor público e privado também podem contribuir para melhorar a segurança dos veículos, sempre comprando veículos que, no mínimo, excedam as regulamentações de segurança mínimas da ONU.

devem ser fiscalizadas e as penalidades apropriadas impostas a fim de impedir as infrações de trânsito. As estratégias de fiscalização devem ser apoiadas por comunicações testadas por mensagens para garantir a compreensão e o apoio do público, e o envolvimento das partes interessadas locais a fim de maximizar a conformidade. Do mesmo modo, devem ser tomadas medidas para prevenir a corrupção na fiscalização da segurança no trânsito, o que compromete o apoio público e a eficácia das leis.

Outros fatores, incluindo os prêmios de seguro baseados no desempenho do motorista, podem incentivar os motoristas a cumprir as leis e regras de trânsito estabelecidas. As corporações públicas e privadas podem desenvolver protocolos que garantam a operação segura de suas frotas, inclusive permitindo atrasos justificados para evitar excesso de velocidade, estabelecendo limites nas horas de direção pelos entregadores e monitorando o comportamento de direção dos motoristas através de dispositivos de controle, tais como dispositivos de limitação de velocidade e tacógrafos.

Quadro 4**Estabelecer e fiscalizar a legislação de segurança no trânsito**

- Estabelecer e fiscalizar a legislação de segurança no trânsito:
 - Definir os limites máximos de velocidade considerando o tipo e função das vias.
 - Estabelecer os limites de concentração de álcool no sangue (CAS) para evitar problemas de direção (álcool e drogas ao dirigir), com disposições específicas para motoristas novatos e profissionais.
 - Obrigar o uso de equipamentos de proteção (cintos de segurança, sistemas de retenção para crianças e capacetes).
 - Restringir o uso de dispositivos eletrônicos portáteis ao dirigir.
 - Estabelecer uma agência de fiscalização específica, fornecer treinamento e garantir o equipamento adequado para as atividades de fiscalização.

- Estabelecer as regras de trânsito e os requisitos para habilitação:
 - Estabelecer e atualizar regularmente as leis de trânsito e os códigos de conduta para os usuários das vias.
 - Fornecer informações e instrução sobre as regras de trânsito.
 - Definir os requisitos mínimos de idade e visão para os motoristas.
 - Implementar testes baseados na competência para a habilitação de motoristas e a adoção da habilitação de motorista licenciado para motoristas novatos.
 - Definir os limites para o tempo máximo de direção e os períodos mínimos de descanso para os motoristas profissionais.
 - Tornar o seguro de responsabilidade civil obrigatório para os operadores de veículos motorizados.

- Garantir que a infraestrutura viária leve em consideração as necessidades de todos os usuários da via e seja projetada para facilitar comportamentos seguros, incluindo:
 - sinalização viária clara e intuitiva;
 - uso de rotatórias e projetos de moderação de tráfego, como lombadas;
 - separação física dos usuários da via, incluindo o uso de ciclovias protegidas e áreas exclusivas para pedestres.

- Fazer uso de recursos e tecnologias de segurança de veículos para apoiar comportamentos seguros, incluindo:
 - cintos de segurança automáticos e alertas de cintos de segurança;
 - assistência inteligente de velocidade;
 - tecnologias para desabilitar o envio de mensagens de texto e/ ou outras formas de distração ao dirigir.



Resposta pós-sinistro

O atendimento pós-sinistro e a sobrevivência são extremamente susceptíveis ao tempo: atrasos de minutos podem fazer a diferença entre a vida e a morte. Por essa razão, o atendimento apropriado, integrado e coordenado deve ser propiciado o mais rápido possível após a ocorrência de um sinistro. Os mecanismos para garantir que as ações apropriadas sejam tomadas incluem um sistema de alerta (por exemplo, um único número de telefone de acesso universal) conectado a profissionais pertinentes, que por sua vez são capazes de enviar rapidamente os serviços de emergência apropriados com pessoal treinado e os equipamentos necessários através de ambulâncias ou, às vezes, helicópteros, quando necessário.

O treinamento de socorristas deve ser promovido para expandir consideravelmente o acesso oportuno a intervenções simples de salvamento, especialmente em áreas onde os serviços pré-hospitalares são limitados e/ ou os tempos de resposta são longos. Metas adequadas para o treinamento de socorristas incluem socorristas não médicos, tal como a polícia e os bombeiros, e outros cujas ocupações frequentemente os colocam na cena de sinistros de trânsito, por exemplo, motoristas profissionais, incluindo motoristas de táxi e motoristas de transporte público. Para incentivar a ação desses socorristas, os países devem fornecer proteção legal para eles (por exemplo, leis do Bom Samaritano).

A reabilitação é um componente importante dos sistemas de atendimento e resposta pós-sinistro, pois esses serviços podem reduzir consideravelmente a incapacitação permanente de feridos em um sinistro de trânsito. Devem ser implementados mecanismos para fortalecer a provisão e o acesso a serviços de reabilitação para vítimas de sinistros. Isso inclui a incorporação de cuidados de reabilitação em sistemas de cuidados intensivos, disponibilizando serviços de reabilitação em níveis mais baixos de cuidados e estabelecendo mecanismos de financiamento apropriados, tal como sistemas de seguro para os usuários das vias (por exemplo, responsabilidade civil obrigatória). Fornecer proteções para que as pessoas incapacitadas mantenham seus empregos ou sejam contratadas em novos empregos através da provisão de incentivos aos empregadores, atenuará ainda mais as consequências socioeconômicas da incapacitação permanente.

Sistemas abrangentes de apoio às vítimas e suas famílias também devem ser implementados. Os governos devem desenvolver mecanismos para fornecer investigação multidisciplinar de sinistros e garantir a justiça. Suporte financeiro e social também deve ser fornecido às vítimas e às suas famílias, se necessário, de modo a garantir que não sejam levadas à pobreza devido aos grandes custos, por vezes associados ao tratamento e reabilitação prolongados ou a perda do provedor do sustento da família.



Quadro 5

Ações recomendadas para melhorar a resposta pós-sinistro

- Fornecer um sistema para ativar a resposta pós-sinistro:
 - Número de telefone de emergência único com cobertura nacional.
 - Mecanismo de coordenação para envio de resposta (corpo de bombeiros, polícia, ambulância).

- Desenvolver a capacidade de resposta entre os socorristas leigos (profissionais não médicos):
 - Fornecer treinamento básico para operadores leigos, como operadores de táxi e de transporte público, polícia, corpo de bombeiros etc.
 - Aprovar Leis do Bom Samaritano para garantir proteção aos socorristas leigos.

- Reforçar o atendimento médico profissional:
 - Estabelecer registros de traumas em unidades de saúde a fim de reunir informações sobre a causa das lesões e intervenções clínicas.
 - Desenvolver os serviços/ cuidados pré-hospitalares, hospitalares e de reabilitação e estabelecer um pacote básico de serviços de atendimento de emergência para cada nível do sistema de saúde.
 - Garantir acesso 24 horas, independentemente da capacidade de pagar, a serviços cirúrgicos e de cuidados intensivos, providos de pessoal e equipados.
 - Fornecer serviços de recuperação e reabilitação para prevenir a incapacitação permanente.

- Estabelecer requisitos multidisciplinares, investigação pós-sinistro:
 - Ordenar investigações de sinistros que resultem em lesões graves e fatais a fim de informar as estratégias de prevenção e solicitar uma resposta judicial eficaz para as vítimas e suas famílias.
 - Estabelecer mecanismos de coordenação para investigação pós-sinistro e compartilhamento de dados pelos setores pertinentes.
 - Estabelecer mecanismos de financiamento apropriados, como sistemas de seguro para os usuários das vias (por exemplo, responsabilidade civil obrigatória).

- Fornecer suporte social, judicial e, quando apropriado, financeiro para famílias enlutadas e sobreviventes.





Requisitos para implementação

Garantir a implementação eficaz do Sistema de Segurança é essencial para a realização de melhorias na segurança no trânsito na próxima década. As ações devem ser fundamentadas em evidências e, sempre que possível, pesquisas de implementação devem ser usadas para guiar a adaptação local de medidas comprovadas.

Financiamento

A segurança no trânsito é subfinanciada na maioria dos países. É necessário um investimento sustentável de longo prazo para o desenvolvimento de uma infraestrutura segura da via, assim como para intervenções que possam aprimorar a segurança no trânsito. Existem oportunidades significativas para alavancar investimentos em áreas mais amplas do transporte, especialmente o planejamento do transporte e da malha, transporte público, construção de vias, operação e manutenção do trânsito. Em vez de servir como um “complemento” para essas atividades de transporte mais amplas, a segurança no trânsito deve ser incorporada e ser parte indispensável da tomada de decisões sobre transportes.

A principal responsabilidade pelo financiamento das atividades de segurança no trânsito recai sobre os governos nacionais. Fontes sustentáveis de financiamento são provavelmente aquelas: locais; claramente associadas à atividade a ser financiada; impulsionadas por um sólido estudo de viabilidade que mostra fortes benefícios econômicos; fácil de arrecadar e gerenciar; e aceitável para o público e para os políticos. Fontes de financiamento sustentável incluem alocações do governo central; alocações do governo local; encargos dos usuários das vias; impostos sobre seguros do setor privado; superávit de seguro do governo; uso de multas de trânsito; e títulos de impacto social.

Contudo, para iniciar as ações recomendadas neste plano, pode ser necessário um financiamento ponte de curto prazo. Existem diversas fontes de financiamento disponíveis para ajudar a iniciar as atividades de segurança no trânsito, especialmente para países de baixa e média renda. Isso inclui

instituições multilaterais de empréstimo; patrocínio do setor privado; captação de recursos para mercadorias; agências internacionais de financiamento; e contribuições filantrópicas de fundações e indivíduos.

Marcos legais

Os instrumentos jurídicos de segurança no trânsito das Nações Unidas (ONU) fornecem uma base sólida para os países desenvolverem regimes e legislações nacionais que contribuam para a segurança no trânsito e facilitem o trânsito viário internacional. Eles incluem o seguinte:

- Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968, e a Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949, que facilitam o trânsito viário internacional e aumentam a segurança no trânsito através da adoção de normas uniformes de trânsito viário.
- Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968, que estabelece um conjunto de placas e sinalizações rodoviárias comumente aceito.
- Acordo de 1958 sobre a Adoção de Regulamentações Técnicas Harmonizadas para Veículos, Equipamentos e Peças e as Condições para Reconhecimento Recíproco de Aprovações Concedidas com base nestas Regulamentações das Nações Unidas, que preveem o regime jurídico para a adoção de Regulamentações uniformes das Nações Unidas para todos os tipos de veículos fabricados, especificamente relacionados aos aspectos da segurança e ambientais.
- Acordo de 1997 sobre a Adoção de Condições Uniformes para Inspeções Técnicas Periódicas de Veículos e o Reconhecimento Recíproco de tais inspeções que preveem o regime jurídico para a inspeção de veículos e para o reconhecimento mútuo de certificados de inspeção para a utilização transfronteiriça de veículos rodoviários.

- Acordo de 1998 relativo às Regulamentações Técnicas Globais para Veículos, Equipamentos e Peças, que serve como o regime para o desenvolvimento de regulamentações técnicas mundiais para veículos sobre o desempenho da segurança e ambiental.

- Acordo de 1957 sobre o Transporte Internacional de Produtos Perigosos (ADR), que fornece normas, incluindo requisitos para operações, treinamento de motoristas e fabricação de veículos, que podem ser aplicadas para prevenir e mitigar o impacto de sinistros envolvendo produtos perigosos.

Para obter plenamente seus benefícios, a implementação das convenções de segurança no trânsito da ONU deve ir além da adesão. O próximo passo vital é que as convenções sejam transpostas para a legislação e sistemas nacionais ou regionais a fim de garantir sua aplicação efetiva e, doravante, serem aplicadas pela polícia de trânsito e órgãos de inspeção.



Gestão de velocidade

A gestão da velocidade é fundamental para a implementação eficaz da abordagem do Sistema Seguro. É um fator de risco transversal e é abordado por meio de ações relacionadas a diferentes elementos do Sistema Seguro, tal como o transporte multimodal e o planejamento de uso de solo, infraestrutura, projeto de veículos e comportamento do usuário da via. O gerenciamento de velocidade apropriado não afeta apenas a probabilidade e a gravidade do sinistro, mas também afeta a eficácia de outras intervenções de segurança. Por exemplo, os veículos que atendem às regulamentações de veículos da ONU ou as normas nacionais equivalentes são projetados para limitar o impacto do sinistro sobre os ocupantes e os pedestres a níveis de sobrevivência em impactos laterais até velocidades de colisão de 50 km/h. Por conseguinte, um Sistema Seguro limitaria as velocidades a 50 km/h ou menos em vias com interseções onde existe uma expectativa de que impactos laterais possam ocorrer.

Em áreas urbanas densamente povoadas, existem fortes evidências de que mesmo os melhores recursos de projeto de vias e veículos são incapazes de assegurar adequadamente a segurança de todos os usuários das vias quando as velocidades estão acima do nível de segurança conhecido de 30 km/h. Por esta razão, em áreas urbanas onde há uma combinação típica e previsível de usuários da via (automóveis, ciclistas, motociclistas e pedestres), um limite máximo de velocidade de 30 km/h

deve ser estabelecido, a menos que existam fortes evidências que embasem limites mais altos.

Intervenções de gestão da velocidade são possíveis em uma variedade de áreas da segurança no trânsito, incluindo projeto e engenharia viária (por exemplo, colocando lombadas ou amortecedores de velocidade, cruzamentos com plataforma elevada, rotatórias, chicanes, assim como limites de velocidade de segurança); intervenções do veículo (limitação de velocidade, Assistência Inteligente de Velocidade ou ISA); e mudança de comportamento (legislação, fiscalização e educação para proporcionar um impedimento geral eficaz do excesso de velocidade). A integração eficaz desses esforços frequentemente fragmentados (e nos contextos em que serão mais eficazes) melhorará a gestão da velocidade e proporcionará resultados mais robustos e plenamente eficazes. Por exemplo, medidas de engenharia viária são mais adequadas para contextos de velocidade mais baixa, em vez de contextos de velocidade mais altas; intervenções em veículos podem levar tempo para se tornarem economicamente viáveis, especialmente em países que importam principalmente veículos usados; e a fiscalização, incluindo a fiscalização automatizada, é mais eficaz em países com pouca corrupção e sistemas judiciais e administrativos eficazes.



30

Desenvolvimento de capacidades

O desenvolvimento de capacidades de profissionais de segurança no trânsito que trabalham para o governo, o setor privado, a sociedade civil e instituições de pesquisa deve ter prioridade máxima, visto que a falta de conhecimento especializado na criação de vias, veículos e comportamento mais seguros dos usuários das vias, e para projetar e operar sistemas pós-sinistro que funcionam bem é uma grande barreira em muitos países. Ademais, muitos países e cidades carecem de experiência na adaptação dos princípios do Sistema Seguro às condições locais, na coleta e análise eficaz de dados de segurança no trânsito e na condução de pesquisas de segurança no trânsito de qualidade.

Nas últimas décadas, a segurança no trânsito foi, até certo ponto, integrada aos currículos acadêmicos em várias dis-

ciplinas, tal como a saúde pública, o transporte e o planejamento urbano. A certificação da segurança no trânsito como um campo de estudo em instituições de ensino superior e o desenvolvimento profissional seria um elemento importante para garantir o desenvolvimento de gestores e profissionais de segurança no trânsito bem preparados. Cursos de curta duração e atividades de educação continuada também podem ajudar a fornecer competências, como gestão e implementação de programa, enquanto redes profissionais e comunidades de prática também são plataformas importantes para fornecer suporte e aperfeiçoamento de conhecimento contínuos. Ademais, o treinamento de profissionais em áreas correlatas (como jornalismo) pode ser um meio eficaz de fortalecer a defesa de direitos e o apoio a políticas para as iniciativas de segurança no trânsito.

Garantindo uma perspectiva de gênero no planejamento de transporte

As questões de segurança no trânsito se aplicam de maneira diferente a homens e mulheres por uma variedade de razões físicas, comportamentais e sociais. Apesar da maior vulnerabilidade das mulheres durante um sinistro, elas têm muito menos probabilidade de morrer nesses eventos do que os homens. Quando elas morrem, geralmente é em diferentes circunstâncias, como pedestres e passageiras de automóveis, em vez de condutoras de automóveis e motociclistas. Isso reflete em parte o maior número de deslocamentos motorizados feitos por homens. Também reflete as diferenças de gênero ao assumir riscos. As evidências sugerem que os condutores do sexo masculino estão associados a um risco 2 a 4 vezes maior por km do que as mulheres, mesmo levando em consideração que os homens usavam predominantemente os meios de transporte mais perigosos, incluindo transporte e ocupações relacionadas.

Existem também grandes diferenças de gênero nos padrões de lesões de trânsito. As mulheres têm um risco 47% maior de lesões graves em um sinistro de automóvel do que os homens e cinco vezes mais risco de lesão cervical. As diferenças intrínsecas de gênero com relação ao esqueleto podem ser uma das possíveis razões para a maior incidência de lesões em mulheres. Contudo, a maioria dos testes regulatórios que avaliam a segurança dos ocupantes do veículo usam apenas modelos do sexo masculino médio e, portanto, não refletem as caracte-

terísticas físicas específicas e as necessidades das mulheres.

Como tal, o seguinte deve ser considerado como parte da implementação do Sistema Seguro:

- Os regimes da política de transporte devem fornecer um ambiente propício para que homens e mulheres compartilhem uma mobilidade segura, protegida, acessível, confiável e sustentável e a participação não discriminatória no transporte.
- Mais mulheres devem estar envolvidas no setor de transporte e seus processos, como operadoras de sistemas de transporte, tomadoras de decisão no desenvolvimento de sistemas regulatórios e políticos, como engenheiras e designers e em todo lugar.
- É necessário um maior enfoque nas diferenças de gênero em relação ao projeto e à construção de todos os aspectos da infraestrutura de transporte. Por exemplo, o projeto do veículo precisa ser modificado para acomodar as diferenças na ergonomia entre os gêneros, o *dummy* [boneco de teste] EvaRID é um bom exemplo de como isso pode ser alcançado quando tiver sido validado com sucesso por testes regulatórios.

Adaptando tecnologias ao Sistema Seguro

A tecnologia automotiva está mudando a um ritmo sem precedentes e, embora haja debate sobre o potencial das tecnologias emergentes, sistemas avançados de assistência ao motorista, incluindo o controle eletrônico de estabilidade, alertas de mudança de faixa e frenagem automática de emergência já estão salvando vidas em muitos países. Futuras funcionalidades de veículos automatizados também estão sendo desenvolvidas, o que potencialmente salvará ainda mais vidas. As tecnologias externas ao veículo também podem fazer a diferença em países de baixa e média renda. Um exemplo é o atendimento pós-sinistro, onde a tecnologia de comunicações, talvez desenvolvida após o quase onipresente telefone celular, poderia facilitar o atendimento efetivo de espectadores aos feridos. Quando as ambulâncias não estão disponíveis, a tecnologia pode fornecer orientação de rota para levar as vítimas de sinistros ao centro médico mais próximo capaz de atendimento de trauma.

As comunicações de veículo para veículo e veículo para infraestrutura também podem contribuir para uma mobilidade mais segura e sustentável. Essa capacidade pode ser particularmente benéfica para a segurança de pedestres, ciclistas e veículos de duas rodas. Tecnologia semelhante também pode possibilitar o planejamento de rotas para reduzir o congestionamento, reduzir as emissões e otimizar a segurança. As tecnologias de comunicação e logística podem reduzir a necessidade de deslocamentos, conectando pessoas eletronicamente a negócios e ao comércio, assim como facilitando o transporte eficiente e seguro de produtos e materiais.

Estimular o desenvolvimento da tecnologia de segurança que seria apropriada em uma grande variedade de situações é uma parte do desafio da liderança. A outra parte relaciona-se com a gestão da revolução tecnológica e seu impacto potencial, tanto positivo como negativo, sobre a segurança no trânsito. O aumento da conectividade e outras tecnologias móveis criam novas oportunidades, assim como desafios que exigem avaliação e atualização de políticas, regulamentações e leis de trânsito.



Foco em países de baixa e média renda

Os países de baixa e média renda são responsáveis por mais de 90% de todas as mortes no trânsito, apesar de terem menos de 60% dos veículos motorizados do mundo, por conseguinte, atingir a meta da Década de Ação exigirá maior atenção e suporte a esses países. Apesar dos desafios óbvios, os países de baixa e média renda podem desconsiderar as intervenções tradicionais e independentes para abordar a segurança no trânsito e adotar uma abordagem integrada para o transporte seguro e sustentável. Como muitos países de renda alta (especialmente aqueles que dependem fortemente do uso de veículos particulares) enfrentam desafios, tais como a descarbonização do transporte para mitigar as mudanças climáticas e a abordagem dos problemas de saúde resultantes da inatividade física, os países de baixa e média renda agora podem investir em sistemas de transporte multimodal como parte de uma agenda de desenvolvimento integrado.

Além de compartilhar lições aprendidas e suporte técnico, os países de renda alta (através de seus órgãos bilaterais de desenvolvimento), juntamente com doadores multilaterais e privados, devem assegurar a aplicação de disposições e o

cumprimento dessas disposições para a segurança no trânsito como parte de todo o suporte ao desenvolvimento. Do mesmo modo, as corporações multinacionais que operam em países de baixa e média renda devem monitorar a segurança de suas operações e implementar mecanismos a fim de prevenir traumatismos no trânsito em toda a sua cadeia de valor. O compromisso e o cumprimento com os princípios de segurança no trânsito por parte das corporações privadas devem ser os mesmos em países de baixa e média renda e em países de renda alta, independentemente do ambiente regulatório em que elas operam.

A diversidade de contextos e situações geopolíticas entre os países de baixa e média renda reforça a importância da colaboração regional e nacional, incluindo oportunidades para estabelecer metas regionais e/ ou estratégias para enfrentar desafios comuns. Nessas situações, a colaboração também pode oferecer uma oportunidade de ampliar a voz de países específicos. Através do estabelecimento de redes e alianças regionais, os países podem aumentar sua influência durante as interações com organizações multilaterais e multinacionais.





Responsabilidade compartilhada pela segurança no trânsito

Embora os órgãos governamentais tenham a principal responsabilidade de projetar um sistema de transporte seguro e implementar um plano de ação para a segurança no trânsito, o papel e a influência de outros agentes são cada vez mais reconhecidos como uma parte importante do Sistema Seguro. O setor privado, a sociedade civil, a comunidade acadêmica

e outros agentes não estatais também podem contribuir de maneiras importantes. O poder coletivo global de organizações públicas e privadas que adotam práticas de segurança no trânsito como parte de suas contribuições para as ODS, juntamente com seu endosso, liderança e poder de compra, é essencial.

Papel do Governo

O governo (nacional e local) tem a responsabilidade principal de garantir a segurança dos cidadãos. Dado o impacto negativo significativo dos sinistros de trânsito e grandes benefícios positivos de uma maior segurança, a segurança no trânsito deve ser tratada como uma prioridade política e reconhecida como um bem público valioso. Uma indicação muito importante da vontade política para fazer isso é o nível de financiamento, entre os setores, atribuído aos objetivos relacionados à segurança no trânsito em âmbito nacional. Ademais, os governos são responsáveis por estabelecer prioridades como parte de um plano nacional baseado na consulta às partes interessadas e em

evidências locais; mecanismos para coordenação; e assegurar a coleta e análise de dados sobre sinistros, mortes e lesões.

O papel central do governo na liderança e coordenação da estratégia de segurança no trânsito de um país precisa ser contínuo, mesmo quando a responsabilidade é compartilhada com outros agentes por meio das seguintes ações:

- Fornecer um regime legislativo para segurança no trânsito e mandato legal para o trabalho de diferentes órgãos dentro e fora do governo.

- Desenvolver um plano de ação com metas, monitorar a atividade de segurança no trânsito dos diferentes agentes e garantir o financiamento adequado para apoiar sua implementação.
- Incentivar a conformidade com as normas, tais como práticas de aquisição por parte de operadores e usuários do transporte.
- Fornecer coordenação geral para essas atividades.

Papel da comunidade acadêmica, sociedade civil e juventude

Em todo o mundo, existe uma expertise considerável entre instituições acadêmicas e grupos da sociedade civil que pode ajudar a preencher lacunas importantes em diferentes áreas (por vezes, negligenciadas) da segurança no trânsito, assim como ajudar a implementar as medidas políticas necessárias para reduzir os traumatismos no trânsito. As instituições acadêmicas e de pesquisa desempenham um papel importante na geração de evidências para ajudar o governo e outros agentes a compreender (através de análises epidemiológicas e de risco) a natureza do problema, assim como a identificar soluções e estratégias eficazes (através de testes de intervenção e estudos de implementação). A sociedade civil pode ajudar a ampliar a voz da comunidade acadêmica sendo uma defensora e agindo como uma voz independente a fim de influenciar a mudança social. Também pode apoiar o desenvolvimento de políticas, aumentando a base de evidências, assim como trazendo as perspectivas das comunidades impactadas por essas políticas.

Além de manter a segurança no trânsito na agenda do governo e unir as partes interessadas com um objetivo comum, grupos acadêmicos e da sociedade civil podem:

- ser uma fonte importante de informações sobre a segurança no trânsito para a comunidade e os governos;
- ajudar a garantir a responsabilidade do governo, empoderando comunidades em questões de segurança no trânsito e garantindo a boa governança; e
- ajudar a impulsionar a realização dos ODS relacionadas à segurança no trânsito.

É fundamental que todos os atores apresentem informes públicos para garantir a transparência e a responsabilidade. Os agentes estatais têm a obrigação de incentivar/ exigir que outros façam o mesmo com suas próprias políticas e indicadores de desempenho, incluindo o número de mortes, lesões e outros dados pertinentes no trânsito.

Os jovens desempenham um papel importante na formação do futuro sistema de transporte por dois motivos principais. Em primeiro lugar, eles são a faixa etária mais afetada por traumas no trânsito, sendo os sinistros de trânsito a principal causa de morte entre aqueles com idades entre 5 e 29 anos. Em segundo lugar, eles são a geração que herdará os resultados das decisões tomadas hoje sobre a segurança do sistema de transporte em desenvolvimento. Como tal, eles devem ser questionados sobre suas necessidades, ajudar a moldar o sistema e gerar ideias sobre como proteger melhor alguns dos mais vulneráveis entre nós. O engajamento significativo com líderes jovens pode ajudar a promover uma maior participação na questão da segurança no trânsito, bem como desenvolver um novo grupo de defensores da segurança no trânsito com uma nova perspectiva sobre o futuro da mobilidade.



Papel do setor privado

Corporações e empresas têm uma grande influência na sociedade e nos sistemas de transporte através de seus produtos; suas frotas e como elas os gerenciam; sua influência sobre colaboradores, contratados, assim como seu potencial para apoiar financeiramente a segurança no trânsito. Empresas e indústrias de todos os tamanhos e setores podem contribuir para alcançar os ODS relacionadas à segurança no trânsito, aplicando os princípios do Sistema Seguro em todas as suas cadeias de valor (incluindo práticas internas em todos os seus processos de aquisição, produção e distribuição) e reportando o desempenho da segurança em seus relatórios de sustentabilidade. Por exemplo, as empresas podem implantar contingências em seus contratos com fornecedores que:

- especifiquem os níveis de segurança do veículo (incluindo para veículos de duas rodas) para frotas de veículos que são usados na execução dos serviços adquiridos;
- exijam que os condutores, incluindo aqueles que usam veículos de duas rodas e outros dispositivos de mobilidade pessoal motorizados, tenham passado por treinamento;
- esperem que os fornecedores realizem o automonitoramento e reporte do desempenho de segurança no trânsito; e
- definam normas para a programação e o planejamento de operações de direção adquiridas e práticas para gerenciar o cansaço do motorista, uso de estradas de baixo risco, uso de veículos de menor risco e tempos de deslocamento aprimorados.

Os fabricantes de veículos e indústrias correlatas podem contribuir garantindo que os veículos que eles fabricam incluam recursos de segurança, independentemente dos mercados em que eles são vendidos. Eles podem defender uma infraestrutura segura que seja adaptada a todos os usuários das vias, o desenvolvimento de tecnologias de segurança e apoiar as iniciativas para harmonizar as normas e os requisitos entre as regiões.

Do mesmo modo, outros setores tais como seguros, podem contribuir para uma cultura de segurança, ao criar incentivos para o uso seguro das vias através de preços premium. Os sistemas de seguro obrigatório podem contribuir significati-

vamente para a resposta pós-sinistro, facilitando as investigações do sinistro, assim como oferecendo proteção contra perdas financeiras para as vítimas. Outras iniciativas para criar uma “commodity” de segurança, como o desenvolvimento de um índice de segurança e o estabelecimento de obrigações de segurança no trânsito, também são meios importantes para garantir práticas sustentáveis por parte das corporações.

Além disso, as corporações e empresas privadas também devem abordar e mitigar ações que impactam negativamente a segurança no trânsito, incluindo a promoção de automóveis baseados na velocidade que eles podem atingir; a promoção do alto consumo de álcool ou outros produtos que possam contribuir para a direção prejudicada; e políticas trabalhistas que podem contribuir para o transporte público superlotado ou o cansaço do motorista.



Papel dos financiadores

Os financiadores, tanto públicos como privados, desempenham um papel importante em garantir que os recursos apropriados estejam disponíveis para apoiar as ações descritas neste plano. Os doadores privados desempenham um papel importante no preenchimento de lacunas de curto prazo nos investimentos e podem fornecer recursos, tais como o capital semente para realizar melhorias imediatas na segurança no trânsito, enquanto estimulam os investimentos do governo de longo prazo e em todo o país. O apoio de financiadores privados também ajuda a preencher lacunas críticas no desenvolvimento de capacitação, pesquisa e defesa dos direitos em muitos países. Garantir o alinhamento de prioridades entre financiadores externos e governos, assim como um caminho para o financiamento

sustentável da segurança no trânsito, é essencial para o sucesso dessas diligências. Financiadores externos, incluindo organizações internacionais, agências de desenvolvimento bilateral e multilateral e bancos de desenvolvimento, também podem contribuir para as iniciativas de segurança no trânsito, garantindo a integração da segurança no trânsito nas atividades de desenvolvimento, especialmente para iniciativas de desenvolvimento de infraestrutura que impactam o transporte e a mobilidade. Esses financiadores também têm a obrigação de garantir que as disposições para a segurança no trânsito sejam garantidas como parte de todo o apoio ao desenvolvimento fornecido.

Papel das Nações Unidas

A Organização Mundial da Saúde atua, em estreita cooperação com as Comissões Regionais das Nações Unidas, como a agência coordenadora para a segurança no trânsito dentro do sistema das Nações Unidas, a fim de apoiar os Estados Membros, aumentando a conscientização; estabelecendo metas; fornecendo orientação sobre as políticas; coleta de dados; desenvolvimento de capacitação técnica; e reunindo as partes interessadas. O Enviado Especial do Secretário-Geral da ONU para Segurança no Trânsito continuará aumentando a conscientização sobre a importância de priorizar a segurança no trânsito através de planos e orçamentos nacionais, assim como promovendo suas ligações com outros ODS. A Colaboração das Nações pela Segurança no Trânsito continuará a atuar como um mecanismo consultivo a fim de facilitar a cooperação internacional e fortalecer a coordenação global e regional entre as agências da ONU e outros parceiros internacionais para apoiar a implementação das Resoluções da Assembleia Geral da ONU sobre a segurança no trânsito.

O Fundo de Segurança no Trânsito da ONU continuará fortalecendo a capacidade dos governos de implementar efetivamente melhorias duradouras na segurança no trânsito, alavancando investimentos públicos e privados em face de iniciativas de alto impacto nos países. Os Coordenadores Residentes da ONU também continuarão coordenando as ações planejadas e realizadas pelas Equipes dos Países da ONU e governos anfitriões em relação a este plano. Agências especializadas como UN Habitat, o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, o UNICEF, a União Internacional de Telecomunicações, UNESCO, bem como o Enviado Especial da ONU para a Juventude, continuarão trabalhando para garantir que a mobilidade segura e sustentável seja refletida em outras prioridades e agendas de desenvolvimento, reiterando as implicações transversais da segurança no trânsito.



Monitoramento e avaliação

Medindo o progresso rumo à meta global

No âmbito global, o relatório da OMS sobre a situação global da segurança no trânsito é o principal mecanismo para monitorar o progresso da Década de Ação pela Segurança no Trânsito. As informações para este relatório são coletadas através de uma pesquisa administrada aos Estados Membros, as quais fornecem detalhes sobre o número de mortos e feridos no trânsito; situação das leis de trânsito e sua fiscalização; assim como outras indicações de progresso em face da implementação deste plano, tal como a acessão às convenções da ONU relacionadas à segurança no trânsito.

Uma redução de 50% no número de mortes e lesões graves no trânsito é invocada até 2030. Uma mudança no número absoluto de pessoas mortas e gravemente feridas em sinistros de trânsito será o ponto de partida para a análise, com base nas estimativas atuais, a redução almejada será de aproximadamente 650.000 em todo o mundo. Esses dados

serão analisados para mostrar o número de mortos e feridos no trânsito por 100.000 habitantes. Uma linha de base para os indicadores absolutos e relativos será calculada para 2021. A avaliação a médio prazo (2025) e no prazo final (2030) será conduzida para determinar as mudanças nesses indicadores em comparação com a linha de base. Além dos indicadores principais, outros indicadores de resultado e processos serão descritos a fim de possibilitar uma avaliação qualitativa. Embora a UNGA RES 74/299 também invoque uma mudança no número de pessoas gravemente feridas no trânsito, atualmente, não existe uma base de dados abrangente com esta informação. A definição e mensuração de lesões graves é problemática em muitos países. O fortalecimento dos sistemas de coleta de dados para a segurança no trânsito deve ser priorizado pelos governos e outros agentes.

Monitoramento da implementação no país

No âmbito do país, a implementação de planos de ação nacionais e locais deve ser realizada de forma iterativa e ser informada por dados e evidências. Por conseguinte, espera-se que os países e todas as partes interessadas avaliem o desempenho de seus programas rotineiramente e usem essas constatações para informar e aprimorar o planejamento e a implementação. As metas e indicadores mundiais de desempenho voluntário adotados em 2017 e 2018 fornecem um sistema útil para avaliar o progresso em face da implementação deste plano.

A coleta de dados de qualidade é um pré-requisito fundamental para a implementação. A criação de registros de traumas, a harmonização de definições e o estabelecimento de ligações

entre diferentes setores (polícia, saúde, transporte) facilitam a coleta de dados onde os recursos são limitados, assim como garantem a validade dos dados coletados. Oportunidades de aprendizagem devem ser incorporadas às práticas rotineiras, tais como inspeções e auditorias da infraestrutura, inspeções técnicas periódicas de veículos e revisões rotineiras de gerenciamento. Esses processos existentes, juntamente com a pesquisa, podem gerar dados e feedback valiosos que podem informar decisões críticas sobre a implementação e, conforme necessário, modificações nos planos de ação ao longo do decorrer da próxima década.





PARTE VI

Então, vamos adiante.

O caminho a seguir

À medida que adentramos na Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, invocamos governos e todos os envolvidos com a segurança no trânsito a usarem este plano para guiar o desenvolvimento, implementação e avaliação em curso das ações de segurança no trânsito no âmbito global, regional, nacional e subnacional, adaptado e ajustado a contextos específicos. Os planos nacionais devem ser baseados em uma avaliação situacional e em contribuições de todas as agências governamentais e outras partes interessadas. Eles devem definir a visão geral para a segurança no trânsito e os problemas específicos a serem enfrentados para alcançá-la. Com esse intuito, os planos devem identificar prioridades de ação de curto, médio e longo prazo, reconhecendo que nem tudo pode ser feito imediatamente.

À medida que prosseguimos por esse caminho, é fundamental que os governos redobrem seus esforços para garantir o compromisso político e a responsabilidade de agir com relação à

segurança no trânsito no mais alto nível, juntamente com contribuições de diferentes agências governamentais, parcerias multissetoriais, corporações e organizações internacionais. Essas estratégias e esforços devem ser transparentes e públicos. A segurança deve ser o valor básico desses esforços e se refletir na maneira como as políticas são elaboradas e implementadas e na maneira como o sistema é regido. Ver a segurança como o valor básico do transporte rodoviário garante que a segurança esteja incorporada ao longo de toda a cadeia de valor do sistema de transporte, do projeto e fabricação de veículos e infraestrutura das vias até a prestação de serviços de transporte e a própria política de transportes.

Este Plano Global invoca governos e partes interessadas a trilharem um novo caminho, um que enfatize a segurança como um valor básico dentro do Sistema Seguro e da mobilidade sustentável. Já sabemos o que fazer, temos as ferramentas para o fazer e todos nós temos um papel a desempenhar.

Então, vamos adiante.

ANEXO I

Principais recursos de informação

A lista de recursos prevista neste Anexo inclui principalmente os recursos provenientes de agências das Nações Unidas e outras Organizações Governamentais Internacionais, assim como os recursos endossados e/ ou mencionados pela Assembleia Geral da ONU em suas resoluções.

- Resolução 74/299 da Assembleia Geral das Nações Unidas para Aprimorar a Segurança no Trânsito Global. (📄)
- Transformando nosso mundo: a agenda de 2030 para o desenvolvimento sustentável. Nova York, Organização das Nações Unidas, 2015. (📄)
- Declaração de Estocolmo (📄)
- Recomendações do Grupo de Especialistas Acadêmicos (estabelecido por ocasião da terceira conferência de alto nível sobre segurança no trânsito para desenvolver as recomendações para o caminho a ser seguido). (📄)
- Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020. (📄)
- Instrumentos jurídicos da ONU relacionados à segurança no trânsito.
 - Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968. (📄)
 - Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949. (📄)
 - Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968. (📄)
 - Acordo de 1958 sobre a Adoção de Regulamentações Técnicas Harmonizadas para Veículos, Equipamentos e Peças e as Condições para Reconhecimento Recíproco de Aprovações Concedidas com base nestas Regulamentações das Nações Unidas. (📄) (📄)
 - Recomendações do Comitê de Transporte Terrestre para Aperfeiçoar os Sistemas Nacionais de Segurança no Trânsito. (📄) (📄)
 - Acordo de 1998 relativo às Regulamentações Técnicas Globais para Veículos, Equipamentos e Peças. (📄) (📄)
 - Acordo de 1957 sobre o Transporte Internacional de Produtos Perigosos (ADR). (📄)
- Recomendações do Comitê de Transporte Terrestre para Aperfeiçoar os Sistemas Nacionais de Segurança no Trânsito. (📄)
- Zero mortes e lesões graves nas vias: liderando uma mudança de paradigma para um sistema seguro. Paris, Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico, 2016. (📄)
- Salvar VIDAS - Um pacote técnico de segurança no trânsito. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2017. (📄)
- Relatório global sobre a prevenção de lesões no trânsito. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2004. (📄)
- Relatório da situação global sobre a segurança no trânsito 2018. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2018. (📄)
- Metas mundiais de desempenho de segurança no trânsito. (📄)
- Glossário de estatísticas do transporte (quinta edição). Genebra: Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa; 2019. (📄)
- Sistemas de dados: um manual de segurança no trânsito para tomadores de decisão e profissionais. Genebra, Organização Mundial da Saúde, 2010. (📄)
- Segurança do ciclista: um recurso de informações para tomadores de decisão e profissionais. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2020. (📄)

- Segurança de veículos de duas e três rodas: um manual de segurança no trânsito para tomadores de decisão e profissionais. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2017. (👉)
- Segurança de pedestres: um manual de segurança no trânsito para tomadores de decisão e profissionais. OMS 2013. (👉)
- Fortalecimento da legislação de segurança no trânsito: um manual de práticas e recursos para os países. Organização Mundial da Saúde (2013). (👉)
- Gerenciamento de velocidade: um manual de segurança no trânsito para tomadores de decisão e profissionais, Banco Mundial, Organização Mundial da Saúde e Parceria Global para a Segurança no Trânsito (2008). (👉)
- Capacetes: um manual de segurança no trânsito para tomadores de decisão e profissionais. Organização Mundial da Saúde (2006). (👉)
- Beber e dirigir: um manual de segurança no trânsito para tomadores de decisão e profissionais, Genebra, Parceria Global para a Segurança no Trânsito, 2007. (👉)
- Cintos de segurança e sistemas de retenção para crianças: um manual de segurança no trânsito para tomadores de decisão e profissionais. Londres, FIA *Foundation for the Automobile and Society* [Fundação FIA para Automóveis e Sociedade], 2009. (👉)

ANEXO II

Metas de desempenho voluntárias para fatores de risco de segurança no trânsito e mecanismos de prestação de serviços

Metas de desempenho voluntárias para fatores de risco de segurança no trânsito e mecanismos de prestação de serviços foram adotadas pelos Estados Membros em 21 de novembro de 2017 como uma forma de guiar os esforços dos países e acelerar o progresso rumo a estradas mais seguras.

O processo que levou à elaboração dessas metas foi facilitado pela OMS, com a plena participação dos Estados Membros e em colaboração com organizações do sistema das Nações Unidas (incluindo as comissões regionais das Nações Unidas), através dos mecanismos existentes (incluindo a Colaboração das Nações pela Segurança no Trânsito), conforme solicitado pela Assembleia Geral (A/Res/70/260) e pela Assembleia Mundial da Saúde (WHA 69.7). (6)



Meta 1: Até 2030, todos os países estabelecerem um plano de ação nacional multissetorial de segurança no trânsito abrangente, com metas e prazos determinados.



Meta 2: Até 2030, todos os países aderirem a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos da ONU relacionados com a segurança no trânsito.



Meta 3: Até 2030, todas as novas vias com padrões técnicos que considerem a segurança no trânsito para todos os usuários da via, ou atinjam classificação de três estrelas ou mais.



Meta 4: Até 2030, mais de 75% dos deslocamentos serem em vias que atendam aos padrões técnicos que levam em conta a segurança no trânsito para todos os usuários.



Meta 5: Até 2030, 100% dos veículos novos (fabricados, vendidos ou importados) e usados atenderem a padrões de segurança de alta qualidade, como os regulamentos prioritários recomendados pela ONU, Regulamentos Técnicos Globais ou reconhecidos requisitos nacionais de desempenho equivalentes.



Meta 6: Até 2030, reduzir à metade a proporção de veículos trafegando acima do limite de velocidade e reduzir as lesões e mortes relacionadas à velocidade.



Meta 7: Até 2030, aumentar a proporção de motociclistas que utilizam corretamente capacetes padronizados para cerca de 100%.



Meta 8: Até 2030, aumentar a proporção de ocupantes de veículos utilizando cintos de segurança ou sistemas padrão de retenção para crianças para cerca de 100%.



Meta 9: Até 2030, reduzir pela metade o número de lesões e mortes no trânsito relacionados a condutores que consomem álcool e/ou reduzir os casos relacionados a outras substâncias psicoativas.



Meta 10: Até 2030, todos os países com leis nacionais para restringir ou proibir o uso de telefones celulares ao dirigir.



Meta 11: Até 2030, todos os países com regulamentações promulgadas sobre tempo de direção e períodos de descanso para condutores profissionais e/ou aderir à regulamentação internacional/regional nesta área.



Meta 12: Até 2030, todos os países estabelecerem e alcançarem metas nacionais para minimizar o intervalo de tempo entre a ocorrência de um acidente e a atenção emergencial profissional.

ANEXO III

Recomendações do comitê de transporte interior para aprimorar os sistemas nacionais de segurança no trânsito

O Comitê de Transporte Terrestre (ITC) da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa forneceu aos países as Recomendações do ITC para o Aprimoramento dos Sistemas Nacionais de Segurança no Trânsito ("Recomendações do ITC"), adotadas em sua octogésima segunda sessão (ECE /TRANS/2020/9). Essas recomendações fornecem uma visão abrangente dos sistemas nacionais de segurança no trânsito, que inclui todos os elementos principais em âmbito nacional com apoio internacional. Eles interconectam os cinco pilares do plano global para a Década de Ação 2011-2020 (gestão, usuário seguro, veículo seguro, via segura e resposta pós-sinistro eficaz) e, ainda, elaboram as principais áreas de ação (legislação, fiscalização, instrução, tecnologia). As possíveis ações, autoridade responsável ideal, coordenação nacional, apoio internacional e aplicação de instrumentos jurídicos pertinentes da ONU relacionados à segurança no trânsito para cada pilar estão especificados nas Recomendações.

Gestão da segurança no trânsito - coordenação vertical e horizontal.

<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Área Pilar </div>	Legislação	Fiscalização	Instrução	Tecnologia	<div style="border: 2px solid blue; padding: 5px;"> Suporte regulatório internacional </div>
Usuário seguro	Normas de trânsito para condutores, ciclistas e pedestres	Comportamento lícito garantido pela polícia por fiscais	Conscientização, treinamento e análise	Tecnologia e equipamentos de suporte, lembretes das normas	Instrumentos jurídicos e resoluções RS da ONU, WP.1, SC.1, WP.15
Veículo Seguro	Regras e padrões para admissão de veículos ao trânsito	Certificação e inspeções por fiscais qualificados	Conscientização para usuários, treinamento para fiscais	Tecnologia e equipamentos de suporte, lembretes de conformidade	Instrumentos jurídicos e resoluções RS da ONU, WP.1, SC.1, WP.29
Via Segura	Normas para o projeto, construção, manutenção e sinalização	Auditoria, avaliação e inspeção por equipes qualificadas	Conscientização para gerentes de vias e para fiscais	Projeto de via favorável e autoexplicativo, sistemas de vias inteligentes	Instrumentos jurídicos e resoluções RS da ONU, normas int., WP.1, SC.1
Resposta efetiva pós-sinistro	Normas para resposta pós-sinistro de coleta de dados e investigação	Supervisão de serviços de resgate, investigadores investigando sinistros	Treinamento de primeiros socorros e serviço de resgate, treinamento de investigadores	Tecnologia e equipamentos de apoio	Resolução consolidada, normas int. WP.1, SC.1

