



**Organização
Pan-Americana
da Saúde**



**Organização
Mundial da Saúde**

ESCRITÓRIO REGIONAL PARA AS **Américas**



**OBJETIVOS
DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL**



Os ODS e a Declaração de Brasília sobre Segurança Viária: eixos, convergências e possibilidades.

**VII Encontro Brasileiro de Cidades Educadoras - “Criando
Espaços de Convivência Segura e Sustentável”,
Vitória-ES, 3 de Abril de 2018**

Victor Pavarino

**Unidade Técnica de Enfermidades Não Transmissíveis -NMH
Organização Pan-Americana da Saúde OPAS/OMS**

Cartas, Declarações Statements entre outros, proclamados ao fim de conferências de porte

Declaration of Alma-Ata
International Conference on Primary Health Care, Alma-Ata
September 1978

The International Conference on Primary Health Care, meeting in Alma-Ata on 23-26 September in the year Nineteen hundred and seventy-eight, on behalf of all governments, all health and development workers committed to protect and promote the health of all the people of the world, the following

Declaration:

I The Conference strongly reaffirms that health, which is a state of complete mental and social wellbeing, and not merely the absence of disease or infirmity, is a fundamental human right and that the attainment of the highest possible level of health is one of the most important world-wide social goals whose realization requires the active participation of all concerned sectors in addition to the health sector.

II The existing gross inequality in the health status of the people particularly in the developing countries as well as within countries is patently unacceptable and is, therefore, of common concern to all.

III Economic and social development, based on a New International Economic Order, is basic to the fullest attainment of health for all and to the highest standards of living. Between the health status of the developing and developed countries, protection of the health of the people is essential to sustained economic development and contributes to a better quality of life. All people have the right and duty to participate in decisions and in the implementation of their health care.

V Governments have a responsibility for the health of their people, to be met by the provision of adequate health services, and to cooperate with other governments, international organizations and individuals in the promotion of health.



EUROPE

Ottawa Charter for Health Promotion, 1986

Health Promotion

Health promotion is the process of enabling people to increase control over, and to improve, their health. To reach a state of complete physical mental and social wellbeing, an individual or group must be able to identify and to realize aspirations, to satisfy needs, and to change or cope with the environment. Health is, therefore, seen as a resource for everyday life, not the objective of living. Health is a positive concept emphasizing social and personal resources, as well as physical capacities. Therefore, health promotion is not just the responsibility of the health sector, but goes beyond healthy lifestyles to wellbeing.

Prerequisites for

The fundamental conditions for health promotion are: food, income, a stable eco-social environment, and improvement in health resources.

Advocate

Good health is a major result of an important dimension of environmental, behavioural, and social change.



DES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES À LA SANTÉ : LA DÉCLARATION DE SUNDSVALL,

Première conférence mondiale sur la promotion de la santé, avec des participants venus de 81 pays, la Conférence de Sundsvall sur la promotion de la santé appelle



QUINTA CONFERENCIA MUNDIAL DE PROMOCION DE LA SALUD

Promoción de la salud: hacia una mayor equidad
Ciudad de México, 5 de junio de 2000

DECLARACION MINISTERIAL DE MEXICO PARA LA PROMOCION DE LA SALUD De las ideas a la acción

Reunidos en la Ciudad de México con ocasión de la Quinta Conferencia Mundial de Promoción de la Salud, los Ministros de Salud firmantes de la presente Declaración:

1. Reconocemos que el logro del grado máximo de salud que se pueda alcanzar, es un valioso recurso para el disfrute de la vida y es necesario para el desarrollo social y económico y la equidad.
2. Consideramos que la promoción del desarrollo sanitario y social es un deber primordial y una responsabilidad de los gobiernos, que comparten todos los demás sectores de la sociedad.
3. Somos conscientes de que, en los últimos años, gracias a los esfuerzos persistentes y conjuntos de los gobiernos y las sociedades, se han registrado importantes mejoras sanitarias y progresos en la prestación de servicios de salud en muchos países del mundo.
4. Observamos que, a pesar de esos progresos, aún persisten muchos problemas de salud que entorpecen el desarrollo social y económico y que, por tanto, deben abordarse urgentemente para fomentar la equidad en el logro de la salud y el bienestar.
5. Somos conscientes de que, al propio tiempo, las enfermedades nuevas y reemergentes amenazan los progresos realizados en la salud.
6. Reconocemos que es urgente abordar los determinantes sociales, económicos y medioambientales de la salud y que esto requiere mecanismos reforzados de colaboración para la promoción de la salud en todos los sectores y en todos los niveles de la sociedad.
7. Concluimos que la promoción de la salud debe ser un componente fundamental de las políticas y programas de salud en todos los países, en la búsqueda de la equidad y de una mejor salud para todos.
8. Comprobamos que existen abundantes pruebas de que las buenas estrategias de promoción de la salud son eficaces. Habida cuenta de lo que antecede, suscribimos lo siguiente:

Adelaide Statement on Health moving towards a shared governance for health

The Adelaide Statement on Health in All Policies is a shared governance for health. It emphasizes the need for a new social contract between governments, the private sector, and citizens. It highlights the contribution of the health sector to economic development, sustainability and equity, as well as to improve health outcomes where there is a joint or leading role for government, and of government. The Statement highlights the contribution of the health sector to economic development, sustainability and equity, as well as to improve health outcomes where there is a joint or leading role for government, and of government.

Report from the International Meeting on Health in All Policies, Adelaide 2010

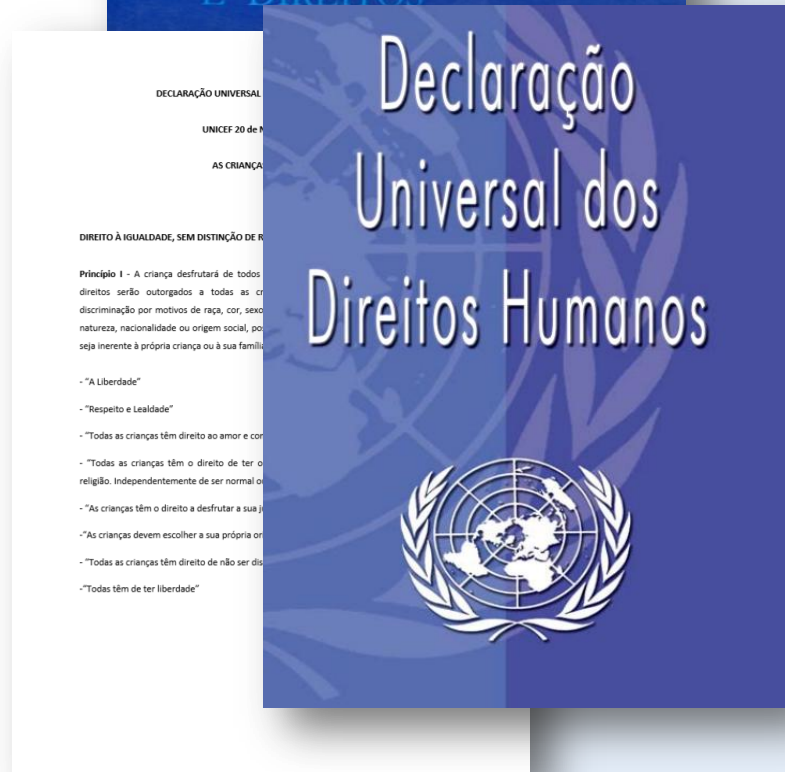
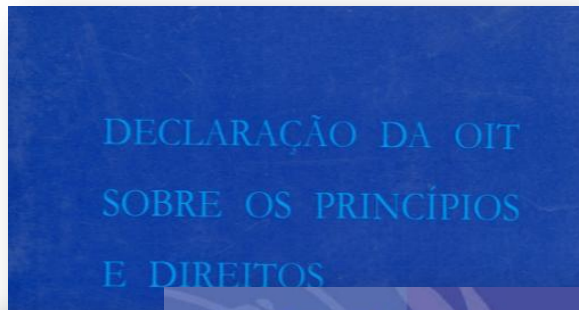
The Adelaide Statement on Health in All Policies is to engage leaders from government—local, regional, national and international. It emphasizes the need for a new social contract between governments, the private sector, and citizens. It highlights the contribution of the health sector to economic development, sustainability and equity, as well as to improve health outcomes where there is a joint or leading role for government, and of government. The Statement highlights the contribution of the health sector to economic development, sustainability and equity, as well as to improve health outcomes where there is a joint or leading role for government, and of government.

Jakarta Declaration Promotion into t



- Documentos-referência;
- Procuram espelhar processos de construção coletiva de conceitos fundamentais;
- Entendimentos de questões da área;
- Encaminhamentos destas questões.

Declarações, entre os instrumentos do direito internacional



- Difere de Protocolos/Tratado
Convenções: em geral **não são vinculantes** (*legally binding*).
- Usadas quando que a linguagem específica nem sempre é consensual mas há uma compreensão geral da importância da questão ou tema.
- A não vinculação não diminui o instrumento: suas intenções **inspiram, subsidiam, precedem** documentos de maior dimensão ou força (obrigações legais, poder de persuasão).

Moscú, 19-20
Novembro de 2009
Brasília, 18-19
Novembro de 2015



**CONFERÊNCIA GLOBAL DE ALTO NÍVEL
SOBRE SEGURANÇA NO TRÂNSITO**
TEMPO DE RESULTADOS

**1st GLOBAL HIGH-LEVEL CONFERENCE
ON ROAD SAFETY**
TIME FOR RESULTS



- Duas conferências globais de alto nível sob os auspícios da Organização das Nações Unidas, sob coordenação da Organização Mundial da Saúde.

FIRST GLOBAL MINISTERIAL CONFERENCE ON ROAD SAFETY



First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action
Moscow, 19-20 November 2009

Moscow Declaration

We, the Ministers and heads of delegations as well as representatives of international, regional and sub-regional governmental and nongovernmental organizations and private bodies gathered in Moscow, Russian Federation from 19-20 November 2009 for the First Global Ministerial Conference on

Recognizing that road safety is a major public health and economic challenge, and that it constitutes a significant barrier to sustainable development, we are committed to achieving the following objectives:

1. Encourage the implementation of the recommendations of the World report on road traffic injuries and deaths.

2. Encourage collaborative action by fostering cooperation between relevant entities of public administrations, organizations of the United Nations system, private and public sectors, and civil society.

3. Improve national data collection and comparability at the international level, including by adopting the standard definition of a road death as any person killed immediately or dying within 30 days as a result of a road traffic crash and standard definitions of injury, and facilitating international cooperation to develop reliable and harmonized data systems.

4. Strengthen the provision of pre-hospital and hospital trauma care, rehabilitation services and social reintegration through the implementation of appropriate legislation, development of human capital and improvement of access to health care so as to ensure the timely and effective delivery to those in need.

We invite the United Nations General Assembly to declare the decade 2011-2020 as the "Decade of Action for Road Safety", with a goal to halve and then reduce the forecast level of global road deaths by 2020.

We commit to evaluate progress five years following the First Global Ministerial Conference on Road Safety.

We invite the international donor community to provide additional funding in support of global regional and country road safety, especially in low and middle-income countries, and

We invite the UN General Assembly to assent to the contents of this declaration.

Moscow, Russian Federation
20 November 2009



2ª CONFERÊNCIA GLOBAL DE ALTO NÍVEL SOBRE SEGURANÇA NO TRÂNSITO
TEMPO DE RESULTADOS

2nd HIGH LEVEL CONFERENCE ON ROAD SAFETY

Brazil Declaration

Second Global High Level Conference on Road Safety, Rio de Janeiro, Brazil, 19-20 November 2009

We, the Ministers and heads of delegations gathered in Brazil, from 19-20 November 2009, for the Second Global High Level Conference on Road Safety, in collaboration with representatives of international, regional and sub-regional governmental and nongovernmental organizations, private bodies and civil society, are committed to achieving the following objectives:

1. Encourage the implementation of the recommendations of the World report on road traffic injuries and deaths.

2. Encourage collaborative action by fostering cooperation between relevant entities of public administrations, organizations of the United Nations system, private and public sectors, and civil society.

3. Improve national data collection and comparability at the international level, including by adopting the standard definition of a road death as any person killed immediately or dying within 30 days as a result of a road traffic crash and standard definitions of injury, and facilitating international cooperation to develop reliable and harmonized data systems.

4. Strengthen the provision of pre-hospital and hospital trauma care, rehabilitation services and social reintegration through the implementation of appropriate legislation, development of human capital and improvement of access to health care so as to ensure the timely and effective delivery to those in need.

We invite the United Nations General Assembly to declare the decade 2011-2020 as the "Decade of Action for Road Safety", with a goal to halve and then reduce the forecast level of global road deaths by 2020.

We commit to evaluate progress five years following the First Global Ministerial Conference on Road Safety.

We invite the international donor community to provide additional funding in support of global regional and country road safety, especially in low and middle-income countries, and

We invite the UN General Assembly to assent to the contents of this declaration.

Rio de Janeiro, Brazil
20 November 2009

Declarações de Moscou e de Brasília:

- conjunto de anseios, demandas diretrizes e projeções **de dois momentos.**
- Firmam e reforçam posicionamentos;
- Propõem diretrizes;
- Sinalizam agendas;
- Orientam políticas, projetos, ordenamentos jurídicos.



OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

17 OBJETIVOS PARA TRANSFORMAR NOSSO MUNDO



Meta 3.6: Até 2020, reduzir pela metade o número de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo.

Meta 11.2: Até 2030 proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança no trânsito, notadamente por meio da expansão do transporte público, com atenção especial às necessidades daqueles em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas com deficiências e pessoas idosas.

Contexto específico de Brasília 2015

- **ODS** na Agenda 2030 da ONU, substituindo os ODM, recém lançados (dois meses antes) influenciando a Conferência e a Declaração de Brasília.
- 17 Objetivos com 169 metas buscando equilíbrio nas dimensões socioeconômicas ambientais do desenvolvimento sustentável e **estimulam a ação nos próximos 15 anos.**
- **Metas de segurança viária** integradas na nova Agenda 2030, ausente dos ODMs.

**Pontos a
destacar na
Declaração de
Brasília 2015
(parâmetro Moscou 2009)**



Representatividade do texto

A Declaração de Brasília implicou em um ano de negociações, encorajando os **Estados membros**, se sentissem mais “proprietários” e comprometidos com o documento.



Países em desenvolvimento

A participação expressiva na Conferência e nas negociações do documento permitiu que vocalizassem mais seus anseios e necessidades.

As diretrizes políticas do país sede, propositor do texto básico, influenciou para consagrar linhas de interlocuções com estas nações.



Transporte e Sustentabilidade

Forte influência da Agenda 2030: Desenvolvimento urbano e o transporte público recebem atenção privilegiadas e reforçam a **indissociabilidade das políticas de transporte e trânsito.**



Saúde



Mais destacado as expectativas para o setor em áreas tradicionais (atenção pré/pós traumas, notificações, padronização, coleta e sistematização de dados, indicadores)

....mas se estende o escopo para além do trauma, e explicita a relação das **doenças crônicas com políticas de mobilidade urbana.**

Equidade



ênfase na carta de Brasília a elementos associados com as desigualdades socioeconômicas: relevância dada a fatores relacionados a equidade, inclusão, direitos e destaques insistentes à condição dos **segmentos mais vulneráveis.**

2016: Declaração de Brasília acolhida e reforçada na 69ª Assembleia Mundial da Saúde e na 70ª Assembleia Geral das Unidas

Resolución aprobada por la Asamblea General el 15 de abril de 2016

[en rom]

70/260. 1

La Asamblea Recordando el informe de 2005 62/244, de 31 de abril de 2012, y el informe sobre el tema 15 del programa

Habiendo en cuenta el informe sobre el tema 15 del programa

Reafirmando "Transformar a todos los países en sociedades más justas, más equitativas y más resilientes"

Reafirmando la Agenda de Acción para el Desarrollo Sostenible y las metas relativas a la financiación y el desarrollo sostenible

Reafirmando la Agenda de Acción para el Desarrollo Sostenible y las metas relativas a la financiación y el desarrollo sostenible

15-17014 (S)
 A/RES/70/260



A/RES/70/260

A/RES/70/260

2. *Hace suya la Declaración de Brasilia, aprobada en la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, celebrada en Brasilia los días 18 y 19 de noviembre de 2015;*

3. *Atiende a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Humano (Habitat III), teniendo en cuenta que ocurren en las vías urbanas, a prestar el acceso a un transporte público seguro, los medios de transporte no motorizado, peatonal de las personas en situaciones vulnerables, discapacitadas y las personas de edad en la familia;*

4. *Invita a la Novena Conferencia Mundial de Jefes de Gobierno y de la Sociedad Civil para actuar con interacción sinérgica, reconociendo el papel del sector de la salud en la promoción de la seguridad;*

5. *Invita a los Estados Miembros que no tengan planes nacionales de seguridad vial y pongan en práctica planes nacionales de seguridad vial y consideren la posibilidad de aprobar una legislación amplia, de conformidad con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, con miras a alcanzar el objetivo de aumentar el porcentaje de países que tienen una legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, dispositivos protectores para niños y cacos, la conducción en estado de ebriedad, y el exceso de velocidad, del 15% a por lo menos el 50% para 2020, de conformidad con lo acordado en la resolución 68/725, y a que consideren la posibilidad de adoptar leyes adecuadas, efectivas y prácticas basadas sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción;*

6. *Reafirma la función y la importancia de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, como la Convención sobre la Circulación por Carreteras, de 1949, la Convención de la Circulación Vial, de 1968, la Convención sobre la Señalización Vial, de 1968, los acuerdos de 1993 y 1996 sobre reglamentos aplicables a los vehículos, el acuerdo relativo a la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas, de 1997, y el acuerdo sobre el transporte de mercancías peligrosas, de 1997, en la facilitación de la seguridad vial en los planos mundial, regional y nacional y encomienda a los Estados Miembros que se han adherido a estos instrumentos jurídicos internacionales sobre seguridad vial;*

7. *Atiende a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de ser partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y, más allá de la adhesión, de aplicar, llevar a la práctica y promover sus disposiciones o normas de seguridad;*

8. *Atiende a los Estados Miembros a que se esfuercen por garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las carreteras con una infraestructura vial más segura, especialmente en aquellas de mayor riesgo y con tasas elevadas de accidentes en que se ven involucrados medios de transporte*

¹ Naciones Unidas, *Peace Service*, vol. 122, párr. 1571.
² *Ibid.*, vol. 1042, párr. 1792.
³ *Ibid.*, vol. 1091, párr. 10742.

69

2. *Hace suya la Declaración de Brasilia, aprobada en la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, celebrada en Brasilia los días 18 y 19 de noviembre de 2015;*

Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Organización Mundial de la Salud
 69ª ASAMBLEA MUNDIAL DE LA SALUD
 Punto 12.7 del orden del día provisional

A69/13
 20 de mayo de 2016

Retos que plantea el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (2011-2020): resultado de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados

Informe de la Secretaría

1. En su 138ª reunión, el Consejo Ejecutivo examinó una versión anterior del presente informe. El Consejo acordó seguir debatiendo el proyecto de resolución entre su 138ª reunión y la 69ª Asamblea Mundial de la Salud. El párrafo 17 se ha modificado para tener en cuenta las observaciones formuladas y las medidas posteriores a la reunión.

2. Cada año las colisiones en vías de tránsito se cobran la vida de más de 1.2 millones de personas y causan traumatismos en 1 de entre 15 y 29 años de edad adoptan medidas adecuadas para reducir la mortalidad.

3. En los países de ingresos bajos y medios, el 90% de las víctimas de accidentes de tránsito mueren o quedan discapacitadas. En los países de ingresos altos, el 90% de las víctimas de accidentes de tránsito mueren o quedan discapacitadas. En los países de ingresos altos, el 90% de las víctimas de accidentes de tránsito mueren o quedan discapacitadas.

4. Alrededor de la mitad de las víctimas de accidentes de tránsito mueren o quedan discapacitadas (los niños y las personas mayores), el sexo (los hombres) y la presencia o no de lesiones.

¹ Véase el documento E/CN.4/Subst. Com. I/2016/10, párr. 10.

² Para más información, véase el informe de la Secretaría sobre el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), en <http://www.un.org/development/desa/pubs/2014/04/2014-04-01-decade-for-road-safety-2011-2020>.

³ Para consultar el Informe sobre la Seguridad Vial, véase el informe de la Secretaría sobre el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), en <http://www.un.org/development/desa/pubs/2014/04/2014-04-01-decade-for-road-safety-2011-2020>.

⁴ La resolución 70/260 de la Asamblea General, adoptada el 15 de abril de 2016, en <http://www.un.org/development/desa/pubs/2016/04/2016-04-15-resolution-70-260>.



O Pacote

Save Lives

Maio 2017

A OMS lança o **Salvar VIDAS** (*Save LIVES*): pacote de medidas técnicas para apoiar os esforços dos decisores e profissionais elaborado com o objetivo reduzir o número de mortes causadas no trânsito em seus países.

principales factores de riesgo y li
de seguridad vial que funcionan

ACTIVIDADES NACIONALES

Pilar 1	Pilar 2	Pilar 3	Pilar 4	Pilar 5
Gestión de la	Vías de tránsito	Vehículos más	Usuarios de	Respuesta tras

Figura 1.2
Pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020

Salve VIDAS

Paquete de medidas técnicas de seguridad vial

Organización Mundial de la Salud

24 Salve VIDAS - Paquete de medidas técnicas de seguridad vial

... velocidades (contando con un tiempo de reacción de 1 segundo)

Distancia (metros)

20 25 30 35 40 45 50 55 60

... de usuarios de la vía;

... ctura desde el punto de

... respectal su capacidad

... cuencias de errores

... crear de este modo

... riesgo para todos los

... to y la capacidad de

... rque de vehículos; y

... la vía y la composición

... rstringir los límites de

... a con claridad en la ley

... n consistir, por ejemplo,

... pérdida de puntos o la

... de que las leyes que

... velocidad se cumplen

... nes apropiadas a los

... n. Las medidas dirigidas

... rtes tipos de peatones pueden

... a, correr, jugar, reírse y hablar.

... los beneficios que suponen la

... seguridad de los peatones, deben

... en todas las vías de tránsito,

... como las ya existentes, en las

... rmandas en este sentido o pueda

... ro, sin excluir las vías de tránsito

... corresponda. Además, siempre

... ente deben disponerse a ambos

... to tener interrupciones y resultar

... todos los peatones, contar con el

... sientio, tener la anchura adecuada,

... bordillos y otras infraestructuras

... las necesidades de las personas

... de ruedas y los peatones con

... movilidad o visión, y estar libres

... mo farolas y carteles.

... onales señalizados o marcados

... raciones del tránsito de vehículos

... periodo de tiempo que tardan en

... los pasos de peatones señalizados

... sían a indicar el derecho de

... de motor y las bicicletas. Proporcionan un espacio

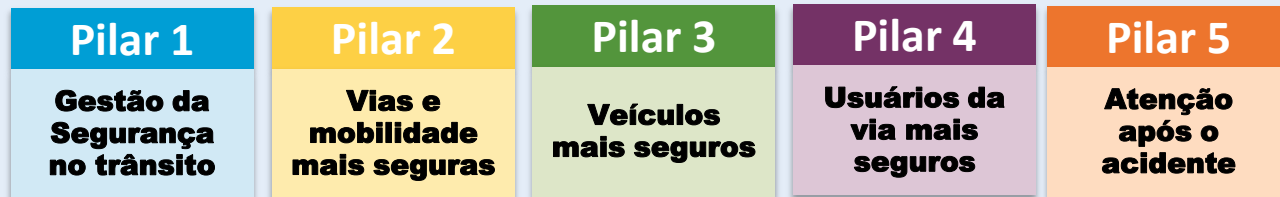
... paso del peatón y el deber de los usuarios de

Sistema seguro: 4 princípios orientadores

- 1.** As **pessoas cometem erros** que podem resultar em acidentes de trânsito;
- 2.** o corpo humano tem uma **capacidade física limitada e conhecida** de tolerar as forças dos impactos;
- 3.** as pessoas que usam as vias têm a responsabilidade de atuar com precaução, respeitando as leis de trânsito, mas **os que projetam, constroem, gerem as vias e os veículos têm a responsabilidade compartilhada de evitar os acidentes**; e
- 4.** para multiplicar os efeitos do sistema é preciso **fortalecer todos seus componentes**, assim os usuários das vias o são protegidos no caso de um deles falhar.

Base das proposições das medidas:

PILARES DO PLANO MUNDIAL DA DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO 2011-2010



OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEIS E METAS RELACIONADOS À SEGURANÇA NO TRÂNSITO



ODS 3: Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades.

Meta 3.6: Até 2020, reduzir pela metade o número de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo.



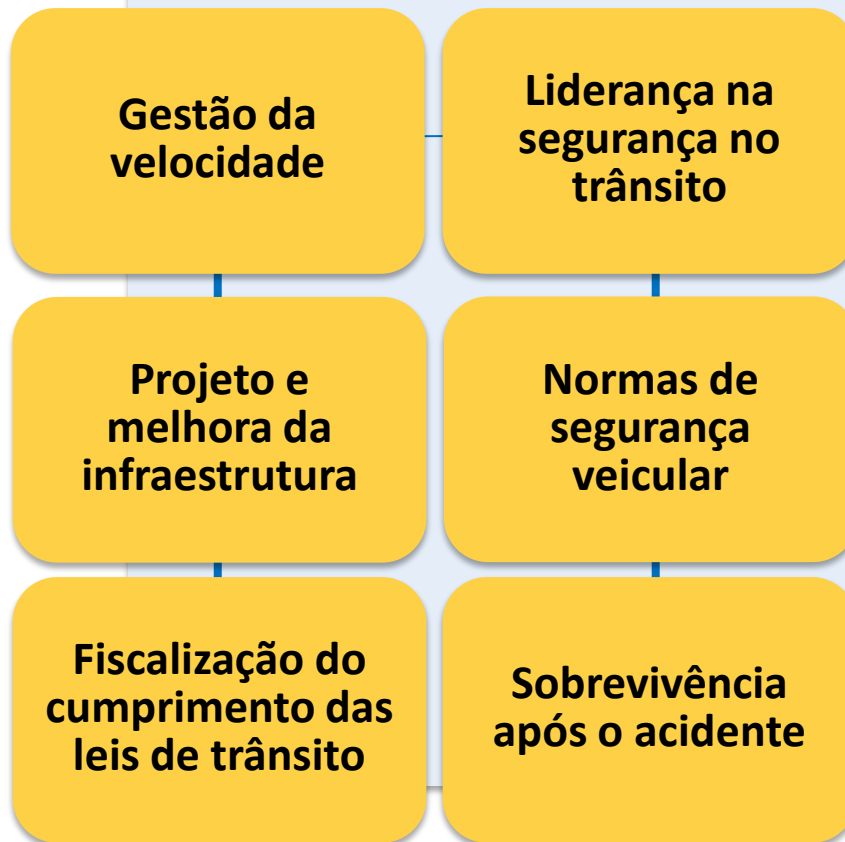
ODS 11: Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis

Meta 11.2: Até 2030 proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança no trânsito, notadamente por meio da expansão do transporte público, com atenção especial às necessidades daqueles em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas com deficiências e pessoas idosas.

Save Speed Management

- L Leadership on road safety
- I Infrastructure design and improvement
- V Vehicle Safety Standards
- E Enforcement of traffic laws
- S Survival after a crash

6 Componentes básicos do pacote, com 22 intervenções:



- Cada um dos **componentes** do **Salvar VIDAS** está associado a uma série de intervenções prioritárias que ajudarão os decisores e profissionais em segurança viária alcançar avanços tangíveis e sustentáveis ao longo dos próximos cinco anos e adiante.

Avaliação das evidências (cont.)

A eficácia das intervenções foram avaliadas segundo as seguintes categorias:

- **Comprovada:** evidências em **estudos robustos, como e testes aleatórios, análises sistemáticas** e estudos de casos- controles que demonstram que essas intervenções são eficazes na redução de acidentes e lesões no trânsito, ou em mudanças de comportamento desejadas.
- **Promissora:** evidências em estudos robustos demonstram que essas intervenções **lograram resultados positivos para a segurança viária, mas são necessárias mais avaliações em contextos diversos**, além de cautela na sua implementação.
- **Insuficiente:** a avaliação da intervenção **não chegou a uma conclusão firme** sobre sua efetividade dada a falta de evidência.

**Os componentes e
intervenções
prioritários do pacote
Salvar VIDAS**

Liderança na segurança no trânsito

Intervenções

- ✓ Criar um **órgão que lidere** a segurança no trânsito.
- ✓ Elaborar e **financiar** uma estratégia de segurança no trânsito.
- ✓ **Avaliar o impacto** das estratégias de segurança no trânsito.
- ✓ **Monitorar** a segurança no trânsito mediante um **fortalecimento dos sistemas de dados**.
- ✓ Conscientizar e **obter apoio público** por meio da educação e de campanhas.

Liderazgo en seguridad vial

El liderazgo es la capacidad de influir en las personas o inspirarlas para que alcancen u determinada (26). Una de las responsabilidades de los líderes es proyectar una imagen que podría ser el futuro y movilizar las acciones necesarias para hacerla realidad. Un ejemplo es el de Suecia, que adoptó en «Perspectiva cero» y a lo largo de los movilizar acciones e implementado r eficaces (1) hasta lograr una reducción de las víctimas mortales causadas por el. Otros países han adoptado también m «perspectiva u objetivo cero», que part idea de que la única meta aceptable es q produzca ninguna defunción o traumatismo por accidente.

Movilizar es un reto seguridad la cuestión (proceder transporte y/o la polí de coordi de diversa visiones di

Evaluar el impacto seguridad vial Es importante e de los programa si se están alca

Recuadro 2.3 Campanas de mercadotecnia social en la Federación de Rusia

En el período 2010-2014 se organizaron cuatro grandes campañas en las regiones de Lipetskoy y Novosibirsk de la Federación de Rusia, en el marco de un proyecto de seguridad vial. Los contenidos se centraron en el uso del cinturón de seguridad, el exceso de velocidad y el uso de sistemas de navegación satelital, y exhibieron ocampañitas de medidas de vigilancia del cumplimiento. Una evaluación mostró una reducción sostenida del porcentaje de vehículos que superaban el límite de velocidad del 54,7% (2012) al 40,1% (2013) en Novosibirsk Oblast, y del 47,0% (2011) al 26,1% (2013) en Lipetskoy Oblast. La prevención total del uso del cinturón de seguridad subió del 52,4% (2010) al 73,5% (2013) entre todos los habitantes de la región de Lipetskoy, y del 47,5% (2011) al 68,8% (2013) en la región de Novosibirsk.



Soluciones

La experiencia acumulada demuestra que las principales contribuciones del liderazgo consisten en influir y/o gestionar las funciones y actividades que se describen a continuación.

Crear un organismo que lidere la seguridad vial La coordinación de los esfuerzos entre los múltiples sectores y partes implicadas en el ámbito de la seguridad vial es esencial para el éxito (1). En muchos países, esa función recae en un organismo director que en el mejor de los casos debería contar con la autoridad y los recursos necesarios para coordinar la implementación de una estrategia a escala nacional. En algunos países esa labor de coordinación va a cargo de un único organismo especialmente designado, mientras que en otros este organismo se encuentra integrado en un ministerio (recuadro 2.2).

Por más que se necesiten organismos directores o mecanismos de coordinación, su mera existencia no conlleva ninguna mejora en la situación de la seguridad vial en un país. Es preciso que estos organismos cumplan con sus responsabilidades y dispongan de una financiación proporcionada

a la escala del problema de la seguridad vial y de su capacidad de reducir esa carga. El liderazgo en seguridad vial, ya sea a escala nacional o local, debe buscar formas de crear una plataforma para la acción en el ámbito de la seguridad vial, por ejemplo mediante la firma de los principales acuerdos y convenios de las Naciones Unidas sobre seguridad vial (1), (2). El liderazgo local, en colaboración con las comunidades, también puede ser una forma eficaz de conseguir resultados. El liderazgo también es vital para garantizar la seguridad del parque de vehículos y dirigir a los profesionales de la conducción. Esencialmente, un liderazgo eficaz en el ámbito de la seguridad vial debe utilizar y proyectar numerosas oportunidades a escala local, nacional e internacional para movilizar iniciativas de política de seguridad vial.

Elaborar y financiar una estrategia de seguridad vial

Una estrategia constituye un plan de trabajo de lo que quiere lograr un país. Igual que ocurre con las instituciones, una estrategia no proporciona soluciones por sí sola; hay que implementarla y apoyarla mediante la aportación de los recursos financieros y humanos necesarios para ejecutar las actividades previstas.

Recuadro 2.3

Ejemplos de estructura organizativa de los organismos directores de la seguridad vial

La Administración Noruega de los Vías Públicas (NPDA) es una entidad independiente que coordina la actuación en materia de seguridad vial de diferentes sectores y niveles del Gobierno de Noruega, y está implicado en la revisión de la legislación y en la inspección y distribución de otros. El Consejo Nacional de Seguridad Vial de Viet Nam está integrado en el Ministerio de Transporte y coordina las políticas de seguridad vial de diferentes organismos gubernamentales bajo el liderazgo general del Ministerio de Transporte, que es también el presidente del Consejo.

Fuente: Adaptado de la referencia (26).



la coordinación de las políticas de vial, garantizando que los diferentes nos implicados trabajen de forma

crear marcos y sistemas de rendición tas para garantizar la ejecución de ciones específicas y el logro de as de las políticas de seguridad vial;

recursos financieros y humanos a las de seguridad vial y

zar acerca de los factores de riesgo edidas de prevención en el ámbito guridad vial, con el resultado de un apoyo a las medidas de vigilancia plimiento y otras intervenciones de vial.

bles, sino también de la percepción de os, de las normas y edidas de ingeniería ento de las leyes. En ner presente que la tores de riesgo y las materia de seguridad as de educación y ia social constituye edidas más que una (ro 2.3).

proyectos de SIDA VIAS

Projeto e melhoria da infraestrutura

Intervenções

- ✓ Proporcionar infraestruturas seguras **para todos os usuários das vias**, por exemplo calçadas, passarelas, refúgios, e passagens de pedestres seguras.
- ✓ Implantar faixas exclusivas para bicicletas e motocicletas.
- ✓ Aumentar a segurança nas laterais das pistas de com áreas de escape, estruturas colapsáveis ou barreiras.

Diseño y mejora de las infraestructuras

La infraestructura vial ha priorizado tradicionalmente el transporte motorizado y la eficiencia económica a costa de la seguridad, sobre todo la de los peatones, los ciclistas y los motociclistas (14-36). El Global status report on road safety 2015 (1) mostró que en 92 países (de los que el 49% eran de ingresos altos) se han aplicado políticas de promoción de los desplazamientos a pie y en bicicleta. Ahora bien, los estudios indican que estas políticas no van acompañadas de otras medidas, como un control eficaz de la velocidad y la creación de infraestructuras seguras para los peatones y los ciclistas, con lo que se generan riesgos que tienen como resultado traumatismos causados

Introducir mejoras **10%** en el **de vías de mayor riesgo de cada país a lo largo de 20 años** puede prevenir millones de defunciones y traumatismos graves.

Una i más i país e diseño de la por e vías i básico moto pué mejor país i de at bicicl en tor de tra La co país e comp veloc situa auser básico moto veloc usuar

Figura 2.2 Exposición e infraestructuras viales de riesgo



Soluciones

La literatura y experiencia disponibles indican que la seguridad es el principio esencial en la planificación, diseño y gestión de la red vial (14, 18, 26). Es importante garantizar que las vías de tránsito existentes, las nuevas y los sistemas de transporte público cumplen con normas de seguridad estrictas orientadas a todos sus usuarios. Una prioridad inmediata es actualizar las normas de diseño de las vías de tránsito para evitar algunas omisiones del pasado y garantizar que las nuevas vías no contribuyan a causar más víctimas mortales desde el momento mismo en que se abren a la circulación. La infraestructura existente debe mejorarse a través del establecimiento de normas de seguridad adecuadas para todos los usuarios. A continuación se resumen las soluciones específicas para garantizar que la red vial sea segura para todos sus usuarios.

Proporcionar infraestructuras seguras para todos los usuarios de las vías de tránsito. Las aceras separan a los peatones de los vehículos de motor y las bicicletas. Proporcionan un espacio

en el que diferentes tipos de peatones pueden caminar, moverse, correr, jugar, reunirse y hablar. Para maximizar los beneficios que suponen las aceras para la seguridad de los peatones, deben estar presentes en todas las vías de tránsito, tanto las nuevas como las ya existentes, en las que exista una demanda en este sentido o pueda existir en el futuro, sin excluir las vías de tránsito rurales cuando corresponda. Además, siempre que sea pertinente deben disponerse a ambos lados de la vía, no tener interrupciones y resultar accesibles para todos los peatones, contar con el debido mantenimiento, tener la anchura adecuada, rampas en los bordillos y otras infraestructuras para responder a las necesidades de las personas que van en silla de ruedas y los peatones con deficiencias de movilidad o visión, y estar libres de obstáculos como farolas y carteles.

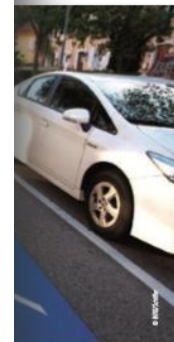
Los pasos peatonales señalizados o marcados separan a los peatones del tránsito de vehículos durante el breve periodo de tiempo que tardan en cruzar la calle. Los pasos de peatones señalizados o marcados ayudan a indicar el derecho de paso del peatón y el deber de los usuarios de

las defunciones, traumatismos y económicos conexos causados por

las emisiones cuando las medidas las infraestructuras comprenden control de la velocidad;

desplazamientos a pie complemento de otras áreas de lucha contra la carga de enfermedades o las cardiopatías y la calidad del aire y la vida

ación del coche privado así como a una variedad de opciones más seguras y del diseño o, en combinación con acción del uso del suelo.



Projeto e melhoria da infraestrutura (cont.)

- ✓ Projetar interseções mais seguras.
- ✓ Separar as vias de acesso das vias de tráfego expresso.
- ✓ Dar **prioridade às pessoas** por meio de zonas livres de veículos.
- ✓ **Restringir o trânsito e a velocidade** nas zonas residenciais, comerciais e escolares.
- ✓ Criar rotas melhores e mais seguras para o **transporte público**.

Diseño y mejora de las infraestructuras

La infraestructura vial ha priorizado tradicionalmente el transporte motorizado y la eficiencia económica a costa de la seguridad, sobre todo la de los peatones, los ciclistas y los motociclistas (14-36). El *Global status report on road safety 2015* (1) mostró que en 192 países (de los que el 49% eran de ingresos altos) se han aplicado políticas de promoción de los desplazamientos a pie y en bicicleta. Ahora bien, los estudios indican que estas políticas no van acompañadas de otras medidas, como un control eficaz de la velocidad y la creación de infraestructuras seguras para los peatones y los ciclistas, con lo que se generan riesgos que tienen como resultado traumatismos causa

Introducir mejoras **10%** en el de vías de mayor riesgo de cada país a lo largo de **20 años** puede prevenir millones de defunciones y traumatismos graves.

Una i más i país e diseñ de la por e vías i básic moto puñi meñor país i de at bicic en tor de tr

La co país e comp veloc situa aúrs básic moto veloc usuar

Figura 2.2
Exposición a infraestructuras viales de riesgo



Fuente: basados en las referencias 10, 23

Soluciones

La literatura y experiencia disponibles indican que la seguridad es el principio esencial en la planificación, diseño y gestión de la red vial (14, 18, 20). Es importante garantizar que las vías de tránsito existentes, las nuevas y los sistemas de transporte público cumplen con normas de seguridad estrictas orientadas a todos sus usuarios. Una prioridad inmediata es actualizar las normas de diseño de las vías de tránsito para evitar algunas omisiones del pasado y garantizar que las nuevas vías no contribuyan a causar más víctimas mortales desde el momento mismo en que se abren a la circulación. La infraestructura existente debe mejorarse a través del establecimiento de normas de seguridad adecuadas para todos los usuarios. A continuación se resumen las soluciones específicas para garantizar que la red vial sea segura para todos sus usuarios.

Proporcionar infraestructuras seguras para todos los usuarios de las vías de tránsito. Las aceras separan a los peatones de los vehículos de motor y las bicicletas. Proporcionan un espacio

en el que diferentes tipos de peatones pueden caminar, moverse, correr, jugar, reunirse y hablar. Para maximizar los beneficios que suponen las aceras para la seguridad de los peatones, deben estar presentes en todas las vías de tránsito, tanto las nuevas como las ya existentes, en las que exista una demanda en este sentido o pueda existir en el futuro, sin excluir las vías de tránsito rurales cuando corresponda. Además, siempre que sea pertinente deben disponerse a ambos lados de la vía, no tener interrupciones y resultar accesibles para todos los peatones, contar con el debido mantenimiento, tener la anchura adecuada, rampas en los bordillos y otras infraestructuras para responder a las necesidades de las personas que van en silla de ruedas y los peatones con deficiencias de movilidad o visión, y estar libres de obstáculos como farolas y carteles.

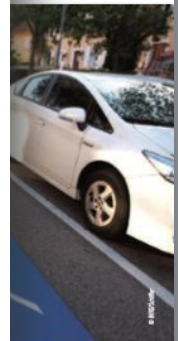
Los pasos peatonales señalizados o marcados separan a los peatones del tránsito de vehículos durante el breve periodo de tiempo que tardan en cruzar la calle. Los pasos de peatones señalizados o marcados ayudan a indicar el derecho de paso del peatón y el deber de los usuarios de

las defunciones, traumatismos y económicos conexos causados por

las emisiones cuando las medidas las infraestructuras comprenden control de la velocidad;

desplazamientos a pie complemento de otras vías de lucha contra la carga de enfermedades o las cardiopatías y la calidad del aire y la vida

ación del coche privado zamientos innecesarios n y mejora de opciones más seguras y del diseño o, en combinación con cación del uso del suelo.



las prioridades de Salvo VEAS 27

Normas de segurança veicular

Intervenções

- ✓ Promulgar e **fazer cumprir normas** de segurança sobre veículos automotores, em relação a: cintos de segurança; ancoragem dos cintos; colisão frontal; colisão lateral; controle eletrônico de estabilidade; proteção de pedestres; e sistemas de retenção infantil ISOFIX.
- ✓ Promulgar e fazer cumprir regras sobre sistemas de freio antibloqueio, e uso do farol aceso durante o dia para as motocicletas.



Si se aplicaran las reglamentaciones básicas de la ONU sobre vehículos en varios países de América Latina se evitarían 440 defunciones y 14 millones de lesiones graves.

Un nuevo informe encargado por Global NCAP y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) reveló

Normas de seguridad de los vehículos

Es probable que el parque mundial de vehículos de motor, que supera actualmente los 1000 millones de unidades, llegue al doble de esa cifra o más para el año 2030. Sin embargo, el grado de aplicación de las normas de seguridad de los vehículos varía enormemente de un lugar a otro del mundo, de suerte que en unos países y regiones es adecuado mientras que en otros es escaso o inexistente (1).

colisiones frontales, las colisiones laterales, el control electrónico de seguridad, la protección de los peatones y el sistema de retención infantil ISOFIX (1). En los países donde se han implantado ya las normas de la ONU, hay que mantener el estándar; en los países que todavía no lo han hecho, hay una necesidad urgente de implantar dichas reglamentaciones y velar por su observancia. A continuación se resumen los reglamentos clave para mejorar la seguridad de los vehículos.

Promulgar y hacer cumplir normas de seguridad sobre los vehículos de motor
A continuación se enumeran siete normas

silla infantil con el cinturón de seguridad de los adultos, el vehículo va equipado con puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguran los anclajes directamente en el bastidor del vehículo.

Promulgar y hacer cumplir reglamentos sobre sistemas antibloqueo de la frenada y luces de circulación diurnas para las motocicletas
Estos sistemas impiden que las ruedas se bloqueen durante la frenada. Ayudan a los motociclistas a mantener la estabilidad y el control de la dirección en una frenada fuerte al permitir que un vehículo mantenga la tracción suficiente para seguir la trayectoria deseada.

un marco legal de aplicación voluntaria por parte de los Estados Miembros de la ONU. A través del Foro Mundial, los vehículos de motor pueden obtener ahora su aprobación internacional sin necesidad de pasar por más pruebas, siempre que cumplan con los reglamentos pertinentes de las Naciones Unidas, que incluyen tanto la resistencia al impacto (la protección que ofrecen cuando se produce un accidente) como la capacidad de prevención de colisiones (su capacidad de evitar que el accidente se produzca). Algunas de las normas más importantes sobre los vehículos que ha promovido el Foro Mundial son las siete que se enumeran a continuación: cinturones de seguridad; anclajes de los cinturones de seguridad; colisión frontal; colisión lateral; control electrónico de estabilidad; protección de los peatones; y el sistema de retención infantil ISOFIX (figura 2.3).

Un nuevo informe encargado por Global NCAP y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) reveló

que la aplicación de los reglamentos de la ONU sobre seguridad de los vehículos en cuatro países clave de América Latina permitiría salvar 40 000 vidas y evitar 400 000 traumatismos graves de aquí a 2030 (46). Una evaluación económica indica que estas reducciones en el número de víctimas podrían suponer un ahorro de US\$ 143 000 millones entre 2016 y 2030.

Soluciones

Los datos de laboratorio disponibles indican que los vehículos que cumplen y superan los requisitos de las principales normas de seguridad de la ONU contribuyen de forma importante a evitar los accidentes de tránsito y a reducir la probabilidad de que se produzcan traumatismos graves en caso de accidente. No obstante, en la actualidad solo 40 países cumplen con las siete reglamentaciones prioritarias de seguridad relativas a los cinturones de seguridad, los anclajes de los cinturones, las

Figura 2.3
La "Hoja de ruta para unos vehículos más seguros en 2020" de Global NCAP

Hoja de ruta para unos vehículos más seguros en 2020 Reglamentos de la ONU sobre:	¿Todos los vehículos nuevos producidos o importados?	¿Todos los vehículos producidos o importados?
Colisión frontal (n.º 94) / Colisión lateral (n.º 95)	2018	2020
Cinturón de seguridad y anclajes (n.º 16 y 18)	2018	2020
Control electrónico de estabilidad n.º 140 (ECE R)	2018	2020
Protección del peatón n.º 127 (ECE R)	2018	2020
Antibloqueo de la frenada para motocicletas n.º 88 (ECE R)	2018	2020
Sistema de faros antibloqueo de emergencia	Muy recomendado	Muy recomendado

*Obras póstumas de la Organización Mundial de la Salud, con el consentimiento de la familia.

Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito

Intervenções

- A promulgação de leis é vital, mas não suficiente: há que se buscar meios **fazer cumprilas.**
- **Legislação do trânsito é um campo dinâmico** e as melhores práticas evoluem com o tempo. Portanto, a necessidade de rever a legislação constante, principalmente em função das inovações (e.g. direção autônoma) e fatores de risco emergentes.

Vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito

Los principales factores de riesgo comportamentales en relación con los traumatismos causados por el tránsito son conducir bajo los efectos del alcohol, no llevar casco, no usar el cinturón de seguridad o los sistemas de retención infantil, y el exceso de velocidad. El exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol aumentan sustancialmente el riesgo de sufrir un accidente, mientras que no usar el cinturón de seguridad, el casco o los sistemas de retención infantil tiene una gran repercusión sobre la gravedad de las consecuencias de un accidente de tránsito. Promulgar leyes que aborden estos factores de riesgo y vigilar su cumplimiento es una medida eficaz para reducir las defunciones causadas por el tránsito y los traumatismos asociados (4).

Numerosos países disponen de leyes que abordan la conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad de vehículos móviles, los sistemas de retención de los niños en el uso del automóvil, el uso de la silla de seguridad infantil, el uso de una silla de seguridad para niños o la falta de cumplimiento de las normas de tráfico.

Una vigilancia firme y sostenida del cumplimiento de las leyes de tránsito, acompañada por actividades de educación pública, tiene efectos positivos sobre el comportamiento de los usuarios de las vías y contribuye de este modo a salvar potencialmente millones de vidas.

Recuadro 2.4 La reforma de la legislación sobre conducción bajo los efectos del alcohol en Jalisco (México)

El estado de Jalisco (México) modificó su legislación sobre la conducción bajo los efectos del alcohol en noviembre de 2010 para bajar el límite de concentración de alcohol en el sangre de 0,15 g/dl a 0,05 g/dl (de acuerdo con las prácticas óptimas reconocidas a nivel internacional), e imponer sanciones más severas por su infracción. La ley de 2010 no prevé explícitamente el establecimiento de controles aleatorios del consumo de alcohol, que han demostrado ser eficaces para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol. En consecuencia, entre 2010 y 2012 la sociedad civil y las organizaciones internacionales de seguridad vial movilizaron contactos con los parlamentarios de jalisco para promover la introducción de implementaciones que contemplaran la realización de pruebas aleatorias con el alcoholímetro. El proceso culminó en 2013 con la adopción por parte del Gobierno Estatal de Jalisco de una modificación de la ley de 2010 que prevé formalmente el establecimiento de controles aleatorios del consumo de alcohol y un protocolo para su ejecución.

Fuente: basado en la referencia (8).

La introducción de cambios positivos en los comportamientos.

Los países que emprendan reformas legislativas en materia de seguridad vial pueden basarse en los criterios de prácticas óptimas que se resumen en la figura 2.4 para la elaboración y ejecución de leyes satisfactorias en dicho ámbito, aunque es preciso reconocer que se trata de un ámbito dinámico desde el punto de vista legislativo y que las prácticas óptimas evolucionan con el tiempo. Esto significa que los países deben examinar constantemente su legislación para revisar y actualizarla a la luz de los últimos datos probatorios disponibles (recuadro 2.4).

Cada vez hay más datos probatorios disponibles sobre las intervenciones adecuadas ante factores de riesgo emergentes como el uso del teléfono móvil, la conducción bajo los efectos de las drogas y las bicicletas eléctricas (1), (4) (6), y deben tenerse en cuenta al introducir o modificar la legislación pertinente. Las pruebas indican que la distracción causada por el hecho de hablar por un teléfono móvil puede afectar a la conducción de diversas maneras: entre ellas, aumentar el tiempo de reacción (en particular para frenar), limitar la capacidad de mantenerse en el carril correcto y de conservar la

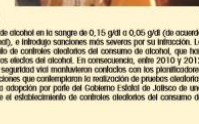


Figura 2.4. Vigilancia y hacer cumplir leyes a escala nacional y urbana

promulgar nuevas leyes o modificar las existentes en materia de los principales factores de riesgo comportamentales, a saber, el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del casco de motociclista, el uso del cinturón de seguridad y el uso de los sistemas de retención infantil, es importante tener en cuenta los datos probatorios disponibles sobre prácticas óptimas (1), (4). La figura 2.4 resume cuáles son las prácticas óptimas en relación con los mencionados factores de riesgo comportamentales. Una ley de seguridad que incorpore estas prácticas óptimas contribuirá a lograr los objetivos deseados en la reducción de las víctimas mortales del tránsito.

distancia con el vehículo que va delante (1) y que enviar mensajes desde teléfonos inteligentes es todavía más problemático. Sin embargo, la relación que pueda existir entre el uso del teléfono móvil y los accidentes de tránsito es un dato que se desconoce en muchos países, ya que no se recopila sistemáticamente cuando se produce un accidente; solo 47 países recopilan esta clase de datos en sus informes policiales ordinarios, mientras que otros 19 llevan a cabo estudios observacionales periódicos para obtenerlos (1). También se dispone de poca información sobre la eficacia de las intervenciones para reducir el uso del teléfono móvil mientras se conduce (1). En consecuencia, varios países están aplicando un enfoque que ha demostrado su eficacia frente a otros factores importantes de riesgo de traumatismos causados con el tránsito. La legislación de 130 países prohíbe el uso de teléfonos móviles manuales durante la conducción, mientras que la de otros 31 prohíbe tanto el uso de teléfonos manuales como de equipos de mano libres (8).

La vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito debe basarse en datos probatorios y dar preferencia a los enfoques que han demostrado su capacidad disuasoria en relación con los comportamientos ilegales de los usuarios de las vías de tránsito. Por ejemplo, se ha demostrado

Fatores de Risco “emergentes”



- **Direção distraída** distrações “internas” (fumar, comer) e externas (visuais, outdoors) mas principalmente uso massivo de *smartphones*.
- **Direção sob efeito de substâncias psicoativas** (que não o álcool), licitas ou ilícitas.
- **E-bikes** (mais assemelhadas a *scooters* de baixa potencia)

Diferentemente dos fatores tradicionais, nem toda literatura sobre associação dos acidentes e os fatores emergentes (e as melhores medidas) é conclusiva.

Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito (cont.)

- Foco recomendado nas **intervenções de eficácia comprovada** (e.g. testes aleatórios)

- Ações de fiscalização apoiadas por estratégias de comunicação eficazes: angariar **apoio da opinião pública**.

- Prevenção da **corrupção na fiscalização – que dificulta o apoio da sociedade** – por meio de medidas como capacitação, câmaras, profissionalização dos agentes e contratar mais agentes do sexo feminino.



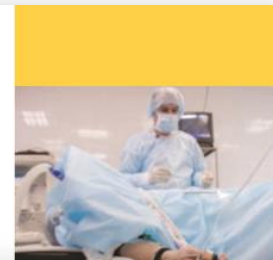
Sobrevivência após o acidente

Intervenções

- Desenvolver sistemas organizados e integrados de atendimento pré-hospitalar e de atendimento hospitalar de emergência.
- Proporcionar formação em atenção básica emergencial às equipes de atendimento aos acidentes.
- Promover a formação de socorristas da comunidade.

Supervivencia tras un accidente

La atención traumática depende enormemente del tiempo: un retraso de unos minutos puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte. La tasa de letalidad de los traumatismos graves es mucho más alta en los países de ingresos bajos y medios que en los países de ingresos altos, que cuentan con sistemas de atención de emergencia bien desarrollados. Hay poca literatura sobre qué componentes de la atención de emergencia influyen más en estas cifras pero estudios realizados a indican que más de un tercio de los casos de muerte por traumatismos podrían evitarse si los resulti ingresos bajos y medios se a obtienen en los países de ingreso



enfoco coherente de la atención a los pacientes con traumatismos y mejorar el reconocimiento temprano de afecciones que suponen un riesgo para la vida.

Promover la formación de grupos de respuesta inicial de la comunidad. Proporcionar una formación sistemática a determinados grupos de personas que carecen de conocimientos técnicos puede aumentar enormemente las opciones de acceso oportuno a intervenciones simples que pueden salvar vidas, sobre todo en áreas donde los servicios prehospitalarios son limitados y/o los tiempos de respuesta son largos. Entre los grupos de mayor impacto figuran los equipos de médicos de respuesta de emergencia, como la policía y los bomberos, y otros grupos cuya ocupación los sitúa con frecuencia en el escenario de los accidentes de tránsito: por ejemplo los conductores profesionales, como los conductores de taxis y de vehículos de transporte público.

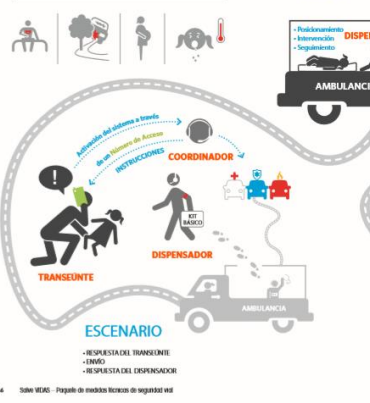
Beneficios que reportan las soluciones de supervivencia

- La mejora de la atención traumática permite conseguir los siguientes resultados:
- reducción de las defunciones y discapacidades debidas a traumatismos por accidentes de tránsito;
 - reducción de los costos socioeconómicos causados para los países, las familias y las personas;
 - una utilización más eficiente y eficaz de los recursos de atención de salud existentes a todos los niveles del sistema; y
 - una mayor capacidad de atención de emergencia y resiliencia del sistema para mantener la prestación del servicio aun en casos de accidentes con múltiples víctimas.

Figura 2.5 Atención traumática Organización Mundial de la Salud

MARCO DEL SISTEMA DE ATENCIÓN DE EMERGENCIA

Cada día hay personas con graves enfermedades y lesiones que buscan atención en el hospital. En determinadas áreas se da atención primaria y/o se atienden con lesiones e infecciones, ataques cardíacos y accidentes cardiovasculares, asma y complicaciones agudas del embarazo. El enfoque integrado del reconocimiento y el tratamiento temprano salva las consecuencias de todos esos accidentes. La atención de emergencia podría contribuir a evitar más de la mitad de las defunciones en países de ingresos bajos y medios.



**Orientações gerais
para que o pacote
Salve VIDAS
funcione**

1. Saiba qual é a situação atual

- ✓ a dimensão do problema;
- ✓ os principais fatores de risco;
- ✓ a eficácia das medidas de intervenção;
- ✓ a eficiência das instituições responsáveis pelas políticas de segurança viária; e
- ✓ a disponibilidade de dados.

2. Defina qual a situação que se deseja para os próximos cinco anos e mais adiante

- ✓ Uma perspectiva
- ✓ Um problema bem definido
- ✓ Objetivos claros
- ✓ Metas realistas
- ✓ indicadores de desempenho
- ✓ Um calendário e alguns marcos realistas
- ✓ Recursos adequados
- ✓ Um sistema de monitoramento e avaliação
- ✓ Sustentabilidade

Perguntas chave nesta etapa:

- Qual o **meta** estabelecida em nível nacional ou local para reduzir as mortes de trânsito?
- Que **ações prioritárias** serão tomadas para atingir as metas?
- Há que se **desenvolver** ou **revisar** a estratégia nacional e local de segurança viária?

3. Determine o modo de alcançar sua meta

- ✓ Quais medidas-chave serão tomadas e quando planeja atingir os objetivos 3.6 e 11.2 da ODS nos níveis nacional e local?
- ✓ Qual das medidas técnicas do pacote foram desenvolvidas em nível nacional e local?
- ✓ Quais medidas de monitoramento e avaliação foram criadas?
- ✓ Quais recursos humanos e financeiros foram alocados para a consecução das metas dos ODS 3.6 e 11.2 nos níveis nacional e local?

4. Adote medidas práticas para atingir sua meta

- ✓ Apesar da importância de desenvolver um plano de segurança viária de qualidade, ele **não trará resultados se não for efetivamente implantado**. Portanto, é importante **por em prática as intervenções prioritárias** (ainda que um pequeno número de intervenções).

5. Monitore e avalie a execução da sua estratégia

- ✓ Planeje a avaliação.
- ✓ Identifique as atividades de monitoramento e avaliação existentes no contexto, bem como os órgãos responsáveis por essas atividades.
- ✓ Identifique os indicadores apropriados para o monitoramento dos processos, produtos e impacto.
- ✓ Execute a avaliação de forma sistemática, como planejado.

Publicações



Link para download publicações OPAS/OMS BRA: <http://bit.ly/1tknQqX>



OBJETIVOS
DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL



Obrigado

Victor Pavarino

Consultor em Segurança Viária, IPC

Unidade Técnica de Enfermidades Não Transmissíveis.

pavarinor@paho.org

<http://www.paho.org>

+55 (61) 3251-9508; +55 (61) 99237-1219

Skype: victorpavarino



**Organização
Pan-Americana
da Saúde**



**Organização
Mundial da Saúde**
ESCRITÓRIO REGIONAL PARA AS **Américas**