



Luiz Otávio Maciel Miranda
Campinas-SP, 28 de abril de 2011





alamo[®]
mérida
rent a

GOBIERNO DEL ESTADO DE YUCATAN
CEDA EL PASO
AL PEATON

MULTA=16 SALARIOS MIN.

LISTA DE PRECIOS
CENTRO DE TRABAJO
HOTEL HYATT
A LAS SIGUIENTES AREAS:
PLAZA PRINCIPAL
GARCIA GIMERES \$ 30
ITZ'INA, CARRANZA,
ALEMAN
CLINICAS Y HOSPITALES:
(T-1, MERIDA, JUAREZ)
ALTO ZONALOGUETI
CAMPECHE Y PROGRESO
JARDINES Y MONTES \$ 40
CEN. MERIDA, PLAZA
PRESTA CALLES PLAZA
MERCADO (MERCADO)
JARDINES DEL NORTE
FCO. DE MONTEJO \$ 5
LIVERPOOL, SIGUO XXI
MONTES (REAL, ALBAN
BELLO, CRISTO)
CORDEMEX
VIAJAMOS A PROGRESO, CELES
UXMAL, CHICHEN-ITZA, CAN-CH







PARE







46

DAYS IN
HOSPITAL
BED

SPEED
LIMIT
25

SLOWER
IS BETTER

ELM GROVE POLICE

THE BACK SEAT'S NO SAFER. BELT UP.



newzealand.govt.nz
CHRISTCHURCH
COUNCIL OF CHRISTCHURCH

i site












Corona
Extra

Alcohol can alter your perception.
Drink responsibly.



In Auckland city, over 70% of road crashes involving pedestrians occur on man roads.
Don't step into danger





KILL A KID. KILL A FAMILY.
Slow down in school zones.



PEDESTRIAN COUNCIL
OF AUSTRALIA



Was last night really worth it?

It's not the drinking It's how we're drinking



0800 787 797 HADENOUGH.ORG.NZ



The new BMW M5. Never underestimate the influence of centrifugal force



The Ultimate
Driving Machine

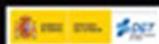
Ellos no se lo quitarían nunca...



... y tú?

¡PONTE EL CASCO!

CAMPAÑA VIGILANCIA Y CONTROL DEL 15 DE MAYO AL 31 DE JULIO DE 2009



USTED TIENE CEREBRO, USELO.

Cuando salga en moto,
use el cerebro: póngase el casco.
Es un signo de inteligencia:
De saber.
Porque el casco es una pieza
imprescindible
para viajar en moto.
Para llegar lejos.
Y evitar que los pelos
se pongan de punta.

 **Dirección Gral. de Tráfico**
Ministerio del Interior

UTILICE EL MEJOR SEGURO DEL AUTOMOVIL: LA PRECAUCION.

Please drive responsibly. www.saf.com.sg



NOT EVERYONE GETS TO PICK UP THE PIECES. IF YOU DRINK, DON'T DRIVE.



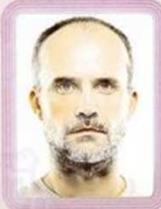
AUTOMOBILE ASSOCIATION OF SINGAPORE

PERMIS DE CONDUCERE
PERMIS DE CONDUIRE

ROMANIA
(RO)

1. COSTEA
2. CLAUDIU CRISTIAN
3. 237 com. SIRNA
4. 27.11.1981 PLOESTI, PH
5. 17.04.2007, PH, 17.04.2017
8. *CM*
9. B
10. 04.07
11. -
12. -

7.



6. P00269656H

1811127297249

**This is you while
texting and driving**

A Bucharest's City Police initiative for discouraging texting and driving.



PERMIS DE CONDUCERE
PERMIS DE CONDUIRE

ROMANIA
(RO)

1. IONESCU
2. MIRELA CRISTIANA
3. GRADISTEA - 48
4. 27.11.1981 BUCURESTI, B
5. 17.04.2007, B, 17.04.2017
8. *CM*
9. B
10. 04.07
11. -
12. -

7.



6. P00269652H

2812127297249

**This is you while
texting and driving.**

A Bucharest's City Police initiative for discouraging texting and driving.



Antecedentes



2004: RELATÓRIO MUNDIAL SOBRE PREVENÇÃO DE LESÕES NO TRÂNSITO

NO RELATÓRIO, AS BASES DAS PREOCUPAÇÕES DA OMS:

- ◆ Estimativas de **1,2 milhão de mortos e 50 milhões de feridos/ano** no trânsito no mundo;
- ◆ Acidentes: 3ª causa de mortes na faixa de 30-44 anos; 2ª na faixa de 5-14 e **1ª na faixa de 15-29**;
- ◆ Custos entre 1-2% dos PIBs (TRL-UK: custo global US\$ 518 bi/ano);
- ◆ Relação como **aumento dos índices de motorização** dos países em desenvolvimento (com mais desigualdades, limitações infraestruturais e institucionais).



PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO: QUADRO MAIS PREOCUPANTE

PRINCIPAIS ATINGIDOS:

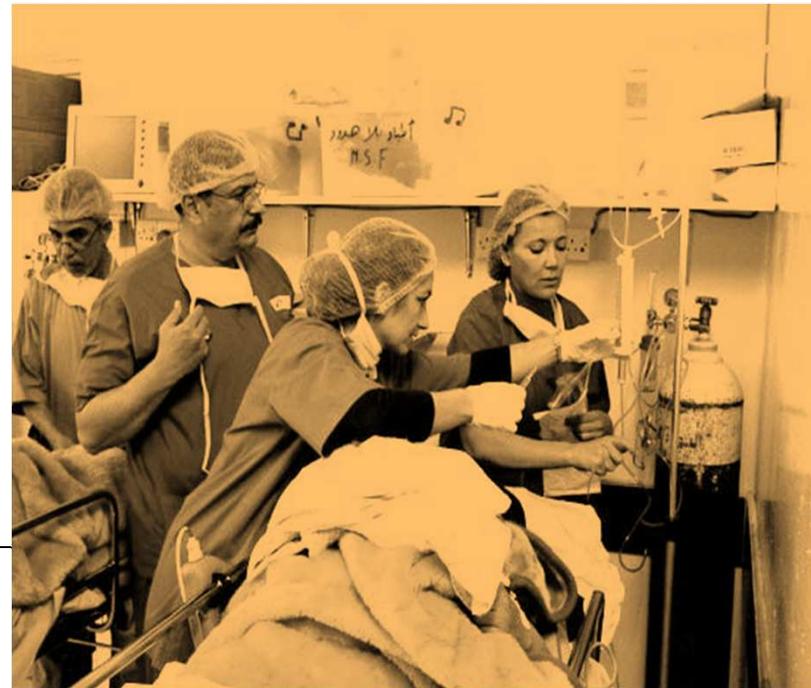
- ◆ **Usuários mais vulneráveis das vias** (nos países mais pobres: até 70% dos óbitos);
- ◆ **Países mais pobres**, com menores condições de arcar com os custos da morbimortalidade no trânsito;
- ◆ **Segmentos sociais menos favorecidos**: populações com menor acesso a atendimentos emergenciais e pós-traumáticos;



IMPACTO NO SETOR SAÚDE NOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO

IMPACTO NO SETOR SAÚDE NOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO

- ◆ Estimativa OMS: para cada morte: 70 atendimentos de emergência e 15 internações¹
- ◆ Sobrecarga de pronto-socorros, setores de radiologia, fisioterapia; reabilitação;
- ◆ Trânsito:
 - ◆ Cerca de 50% da ocupação dos **centros cirúrgicos**;
 - ◆ 30%-86% das hospitalizações (média 20 dias de internação)



¹PEDEN MM, World Health Organization. Injuries and Violence Prevention Dept. **World report on road traffic injury prevention**. Geneva: World Health Organization, 2004.



CUSTOS MENOS TANGENCIÁVEIS:

- ◆ Sofrimento humano;
- ◆ Sequelas
- ◆ **Impacto nos círculos de convivência;**
- ◆ Estudo da FEVR¹:
 - ◆ 85-90% das famílias de falecidos/incapacitados tiveram a condição de vida muito deteriorada; distúrbios de saúde, físicos e psicológicos, sem melhorias significativas ao cabo de 3 anos.

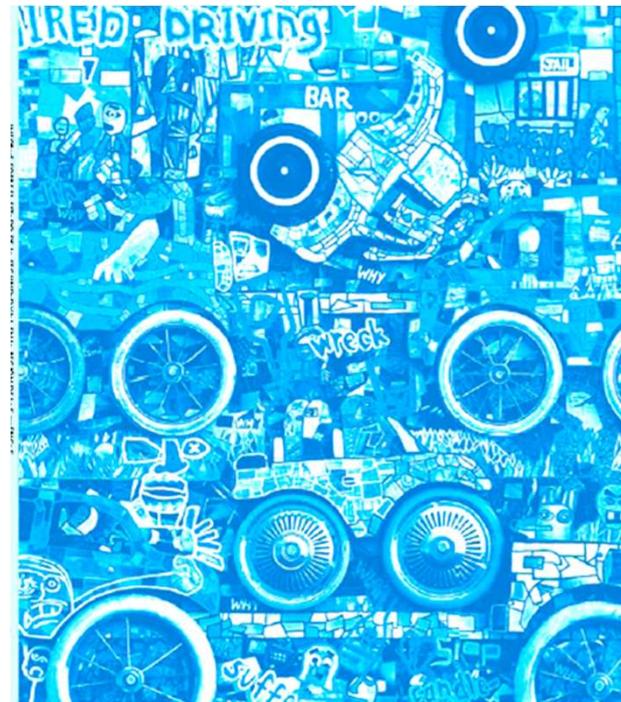
¹ FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE *Study of physical, psychological and material secondary damage inflicted on victims and their families by road crashes.* Geneva, 1993.



2009: INFORME S GLOBAL E REGIONAL SOBRE O ESTADO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO



GLOBAL STATUS REPORT
ON ROAD SAFETY
TIME FOR ACTION



INFORME SOBRE EL ESTADO
DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA
REGIÓN DE LAS AMÉRICAS

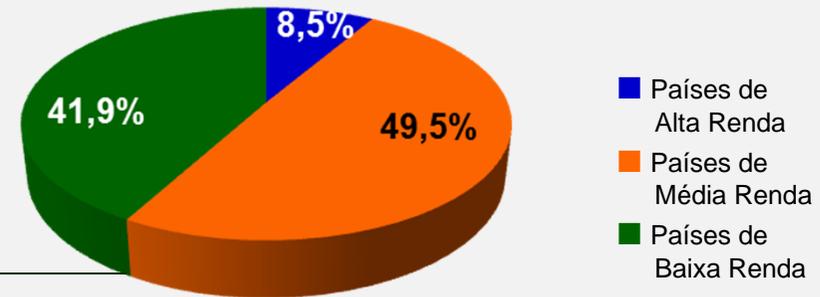


2009: O INFORME GLOBAL SOBRE O ESTADO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

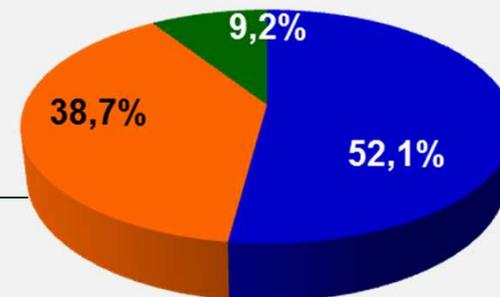
NOVAMENTE: SITUAÇÃO PREOCUPANTE NOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO:

• **90% das mortes** ocorrem em **países de média e baixa renda**, que detém **menos da metade da frota**, e possuem taxas entre 19 e 21 óbitos por 100 mil habitantes.

Mortos por Acidente de Trânsito



Veículos Registrados



Fonte: WHO. **Global status report on road safety: time for action.** Geneva: WHO, 2009.



PONTOS DESTACADOS NO INFORME GLOBAL SOBRE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

- ◆ Historicamente, as medidas tem sido voltada a ocupantes de carros. No entanto, metade das vítimas fatais são **pedestres, ciclistas, motociclistas, e usuários de transporte público** – particularmente no países em desenvolvimento;
- ◆ **Pouco se fez** em relação a estes segmentos mais vulneráveis;
- ◆ Projeção: até 2030, em não se agindo, serão **2,4 milhões** de óbitos/ano no trânsito, que passará da **9ª para a 5ª** causa de óbitos no planeta.



PONTOS DESTACADOS NO INFORME GLOBAL 2009 SOBRE O ESTADO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

PRINCIPAIS CAUSAS DE MORTE - 2004 E PROJEÇÃO PARA 2030

2004	2030
1 Cardiopatia isquêmica	1 Cardiopatia isquêmica
2 Doenças cerebrovasculares	2 Doenças cerebrovasculares
3 Infecções vias respiratórias inferiores	3 Enferm. pulmonar obstrutiva crônica
4 Doença pulmonar obstrutiva crônica	4 Infecções vias respiratórias inferiores
5 Enfermidades diarréica	5 Acidentes de trânsito
6 HIV/AIDS	6 Cânceres traqueia/brônquios/pulmões
7 Tuberculose	7 Diabetes Mellitus
8 Cânceres traqueia/brônquios/pulmões	8 Enfermidade cardíaca hipertensiva
9 Acidentes de trânsito	9 Câncer de estômago
10 Prematuridade e baixo peso ao nascer	10 HIV/AIDS

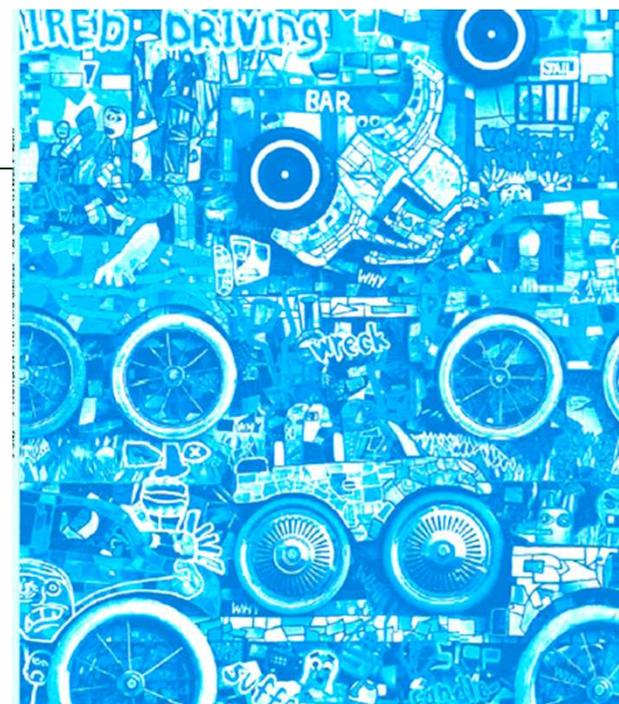


Fonte: **World health statistics 2008** apud
WHO. **Global status report on road safety:**
time for action. Geneva: WHO, 2009.

O INFORME GLOBAL SOBRE O ESTADO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO NAS AMÉRICAS

DESDOBRAMENTO DO INFORME GLOBAL, DESTACANDO A SITUAÇÃO TRÂNSITO NAS AMÉRICAS (2009):

- ◆ Resultados de 32 países da Região das Américas (99% da população da Região):
- ◆ Os acidentes são uma das primeiras causas de morte na Região, **sobretudo na população de 5 a 44 anos**;
- ◆ O trânsito responde por cerca de **140 mil mortes 5 milhões feridos por ano** nas Américas



INFORME SOBRE EL ESTADO
DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA
REGIÓN DE LAS AMÉRICAS

Organización
Panamericana
de la Salud
Organización Mundial de la Salud



PRINCIPAIS CAUSAS DE MORTALIDADE, REGIÃO DAS AMÉRICAS, 2004

No.	Faixa etária						
	0-4	5-14	15-29	30-44	45-69	70+	Todas
1ª	Afecções perinatais	Acidentes de trânsito	Violência	Violência	Cardiopatia isquêmica	Cardiopatia isquêmica	Cardiopatia isquêmica
2ª	Enfermidades diarreicas	Leucemia	Acidentes de trânsito	Acidentes de trânsito	Doença cerebrovascular	Doença cerebrovascular	Doença cerebrovascular
3ª	Infec. das vias respiratórias inferiores	Afogamento	Lesões auto infligidas	HIV/AIDS	Câncer de pulmão/traqueia /brônquios	Doença pulmonar obstrutiva crônica	Diabete mellitus
4ª	Malformações congênitas	Infec. das vias respiratórias inferiores	HIV/AIDS	Cardiopatia isquêmica	Diabete mellitus	Infec. das vias respiratórias inferiores	Infec. das vias respiratórias inferiores
5ª	Desnutrição energética protéica	Violência	Afogamento	Lesões auto infligidas	Cirrose hepática	Alzheimer e outras demências	Câncer de pulmão/traqueia /brônquios
6ª	Meningite	Malformações congênitas	Tuberculose	Cirrose hepática	Doença pulmonar obstrutiva crônica	Diabete mellitus	Doença pulmonar obstrutiva crônica
7ª	Transtornos endócrinos	Dengue	Infec. das vias respiratórias inferiores	Doença cerebrovascular	Câncer de mama	Câncer de pulmão, traqueia e brônquios	Violência
8ª	Coqueluche	Transtornos endócrinos	Leucemia	Envenenamento	Cardiopatia hipertensiva	Cardiopatia hipertensiva	Alzheimer e outras demências
9ª	Acidentes de trânsito	Meningite	Envenenamento	Câncer de mama	Acidentes de trânsito	Nefrite e Nefrose	Acidentes de trânsito
10ª	HIV/AIDS	Lesões auto infligidas	Guerra e confrontos armados	Diabete mellitus	Câncer de cólon e reto	Câncer de próstata	Cardiopatia hipertensiva



Fonte: OPS. Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. OPS. Washington, DC, 2009.

Dados no Brasil corroboram:

PRINCIPAIS CAUSAS DE MORTE SEGUNDO FAIXA ETÁRIA. BRASIL, 2008

Faixa etária											
	<1	1-4	5-9	10-14	15-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60+	total
1ª	Afeções Perinatais	Causas Externas	Causas Externas	Causas Externas	Causas Externas	Causas Externas	Causas Externas	DAC	DAC	DAC	DAC
2ª	Anomalias congênicas	DAR	Neoplasias	Neoplasias	Neoplasias	DIP	DAC	Causas Externas	Neoplasias	Neoplasias	Neoplasias
3ª	DAR	DIP	Sistema Nervoso	Sistema Nervoso	DAC	Neoplasias	DIP	Neoplasias	Causas Externas	DAR	Causas Externas
4ª	DIP	Anomalias congênicas	DIP	DIP	Sistema Nervoso	DAC	Neoplasias	Aparelho digestivo	Aparelho digestivo	Endócrina	DAR
5ª	Causas Externas	Sistema Nervoso	DAR	DAR	DIP	DAR	Aparelho digestivo	DIP	DAR	Aparelho digestivo	Endócrina

Fonte: SIM SVS/MS

DAC – Doenças do Aparelho Circulatório; DAR – Doenças do Aparelho Respiratório, DIP – Doenças Infecciosas e Parasitárias

PRINCIPAIS CAUSAS EXTERNAS DE MORTE SEGUNDO FAIXA ETÁRIA. BRASIL, 2008

Faixa etária											
	<1	1-4	5-9	10-14	15-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60+	total
1ª	Asfixia	Submersão	ATT	Homicídio	Homicídio	Homicídio	ATT	ATT	ATT	ATT	Homicídio
2ª	ATT	ATT	Submersão	Homicídio	ATT	ATT	ATT	Homicídio	Homicídio	Queda	ATT
3ª	Homicídio	Asfixia	Homicídio	Submersão	Submersão	Suicídio	Suicídio	Suicídio	Suicídio	Homicídio	Suicídio
4ª	Queda	Homicídio	Queda	Suicídio	Suicídio	Submersão	Submersão	Queda	Queda	Suicídio	Queda
5ª	Submersão	Queda	Asfixia	Queda	Queda	Queda	Queda	Submersão	Submersão	Asfixia	Submersão

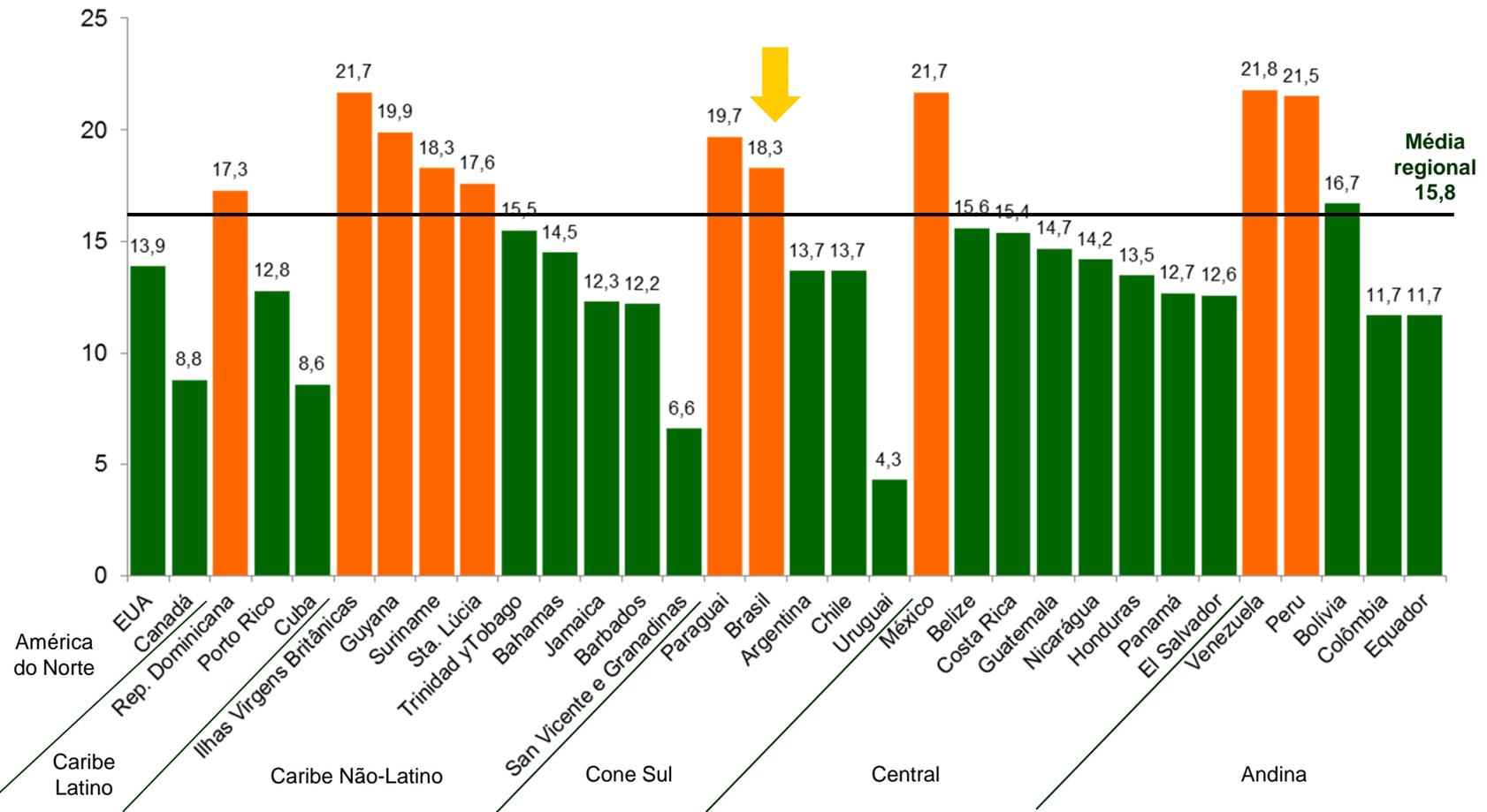
Fonte: SIM SVS/MS

ATT – Acidentes de Transporte Terrestre



Brasil: acima da média regional

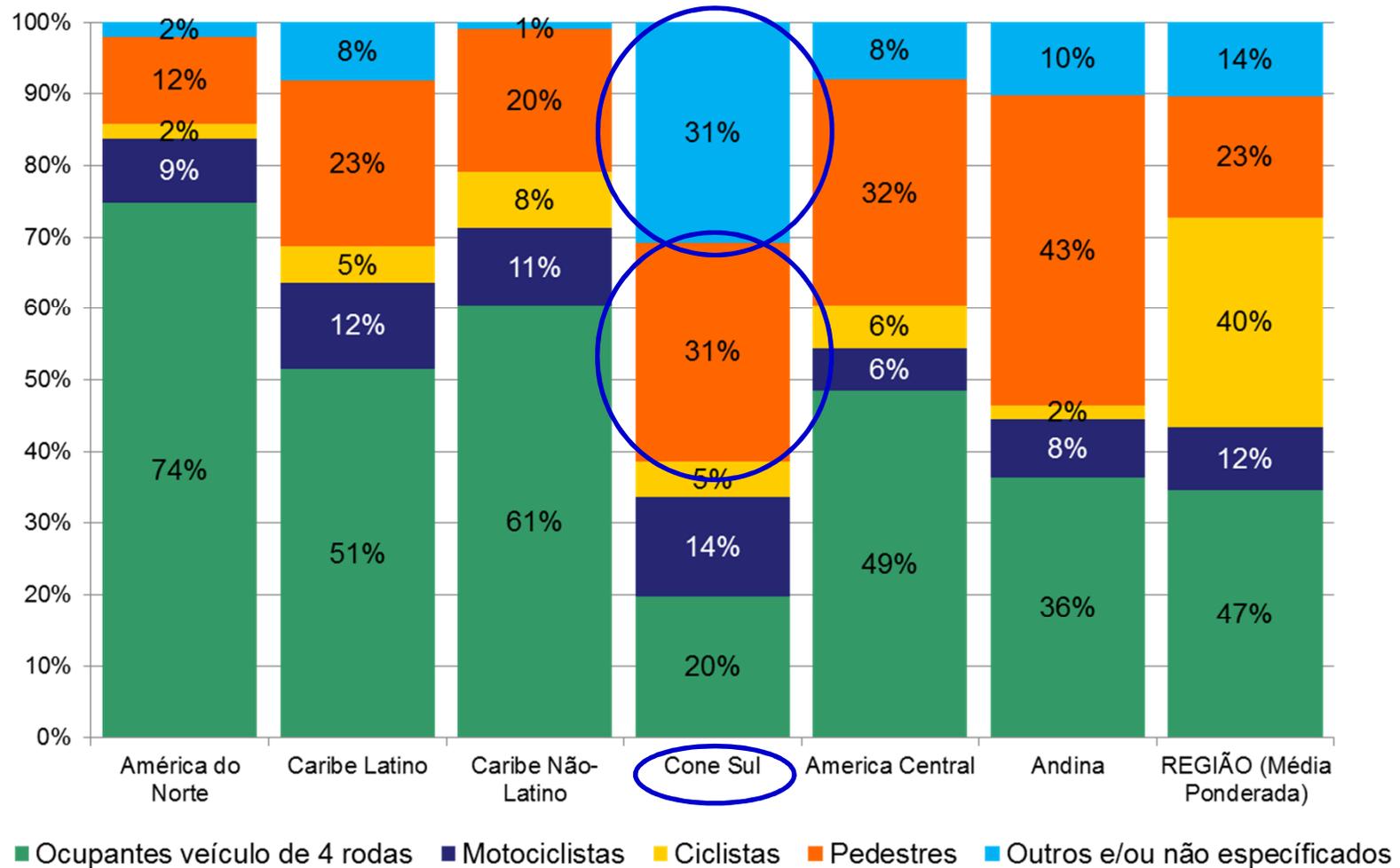
TAXA DE MORTALIDADE POR 100.000 HABITANTES AJUSTADA SEGUNDO SUB-REGIÃO DA OPAS 2006-2007



Fonte: OPS. Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. OPS. Washington, DC, 2009.

Cone Sul: Relevância de Pedestres e da deficiência de Informação

MORTES POR ACIDENTES DE TRÂNSITO POR TIPO DE USUÁRIO, SEGUNDO SUB-REGIÃO DA OPAS 2006-2007

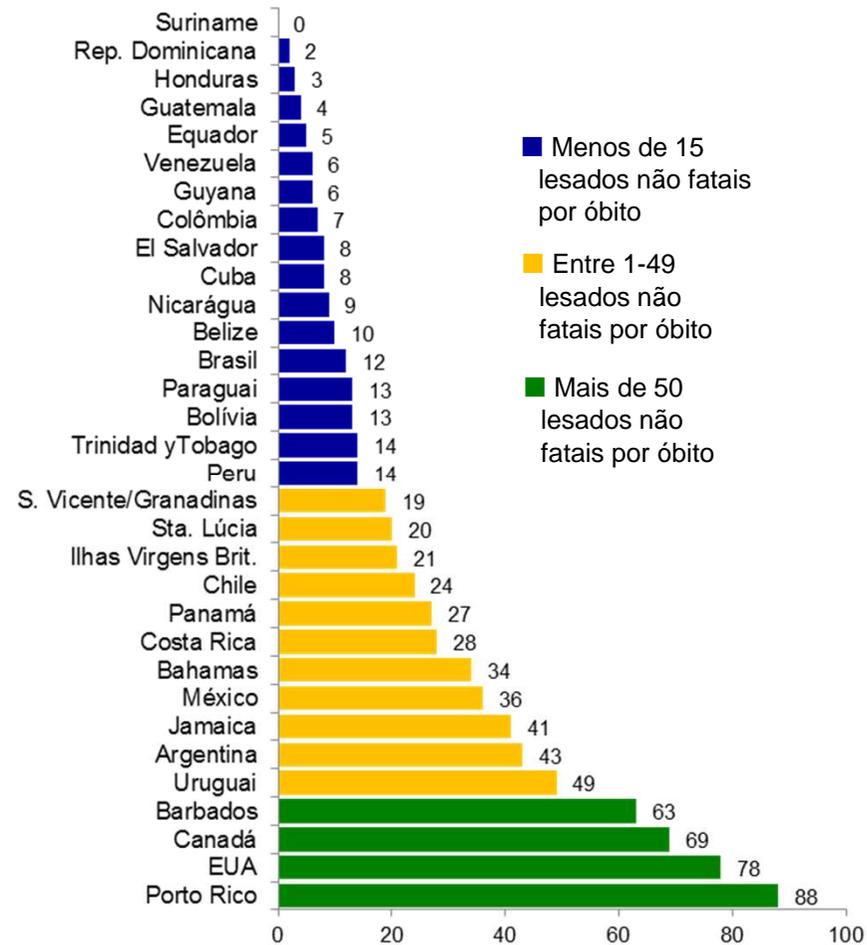


Fonte: OPS. Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. OPS. Washington, DC, 2009.

Deficiências nos sistemas de informação

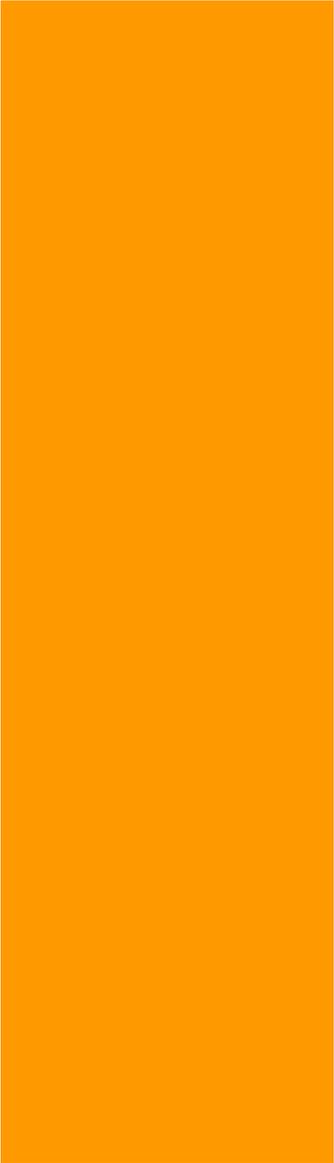
- ◆ Limitações nos sistemas de informação, relacionados **principalmente com o registro de acidentes não fatais**;
- ◆ Apenas quatro países (todos de renda alta), registram 50 ou mais acidentes para cada morte;
- ◆ Lembrando a estimativa OMS: para cada morte: 70 atendimentos de emergência e 15 internações).

LESADOS NÃO-FATAIS POR ÓBITO NO TRÂNSITO, REGIÃO DA AMÉRICAS, 2006-2007



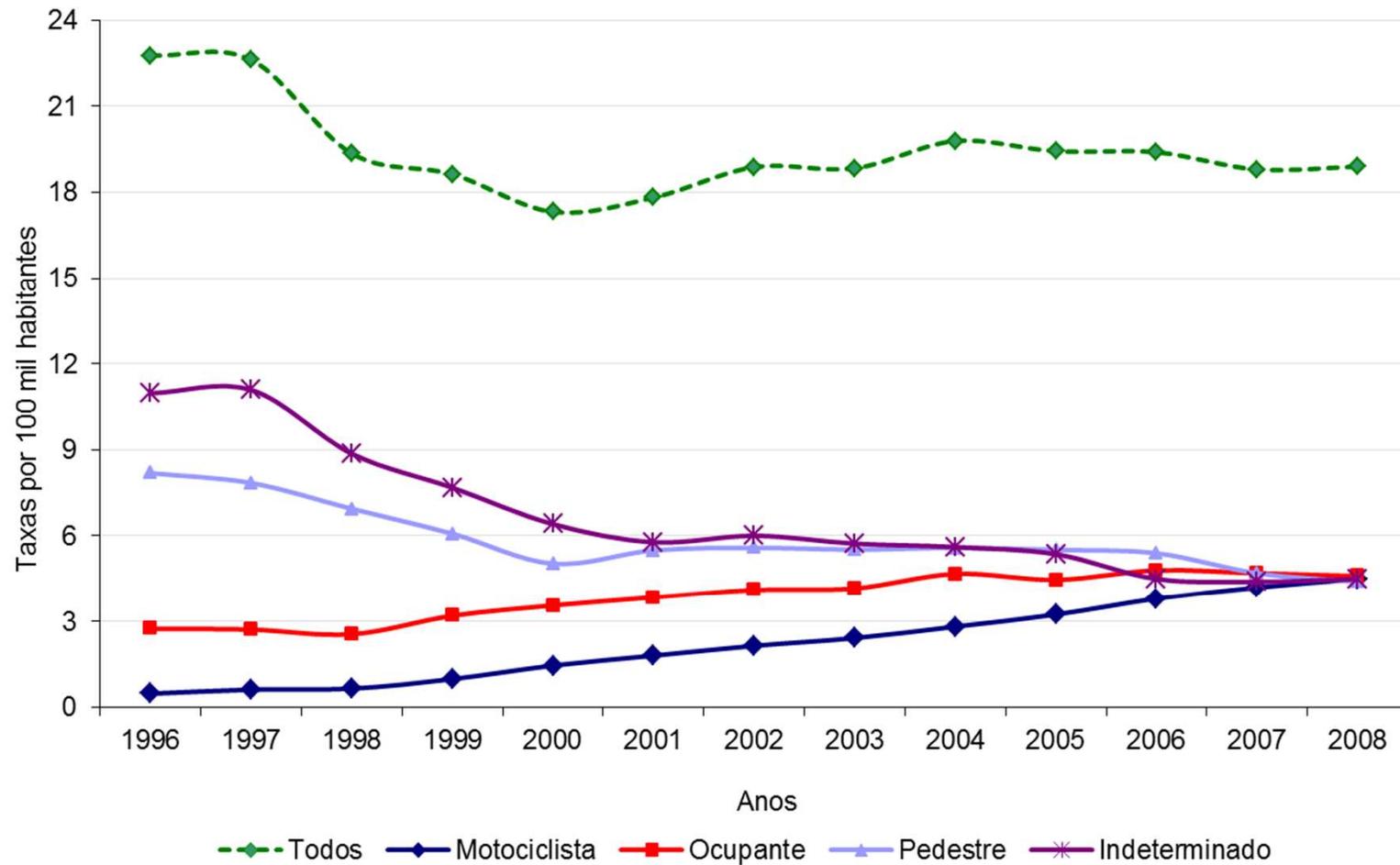
Fonte: OPS. Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. OPS. Washington, DC, 2009.





Brasil

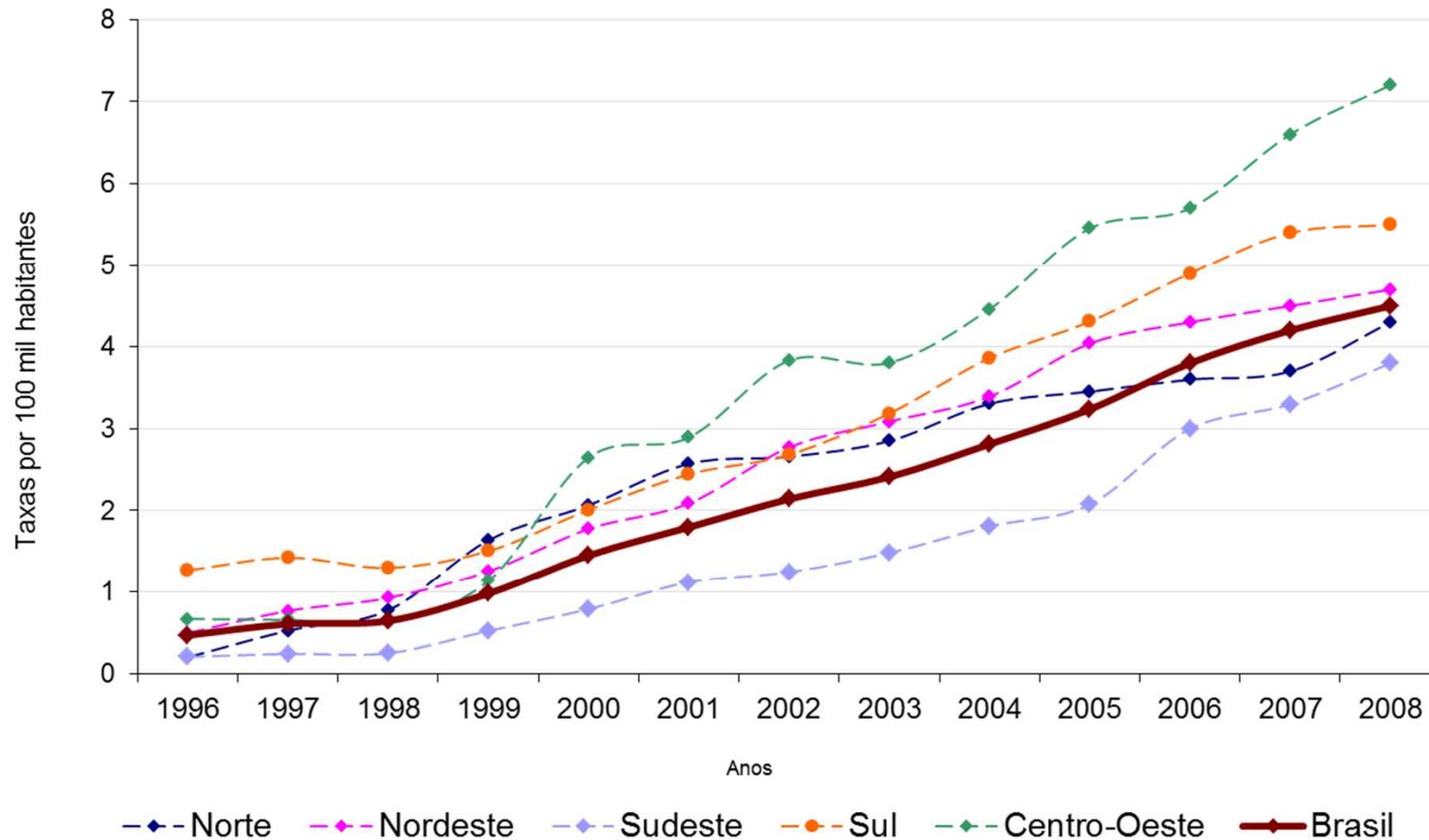
Taxa de Mortalidade por ATT, segundo condição da vítima – Brasil, 1996-2008



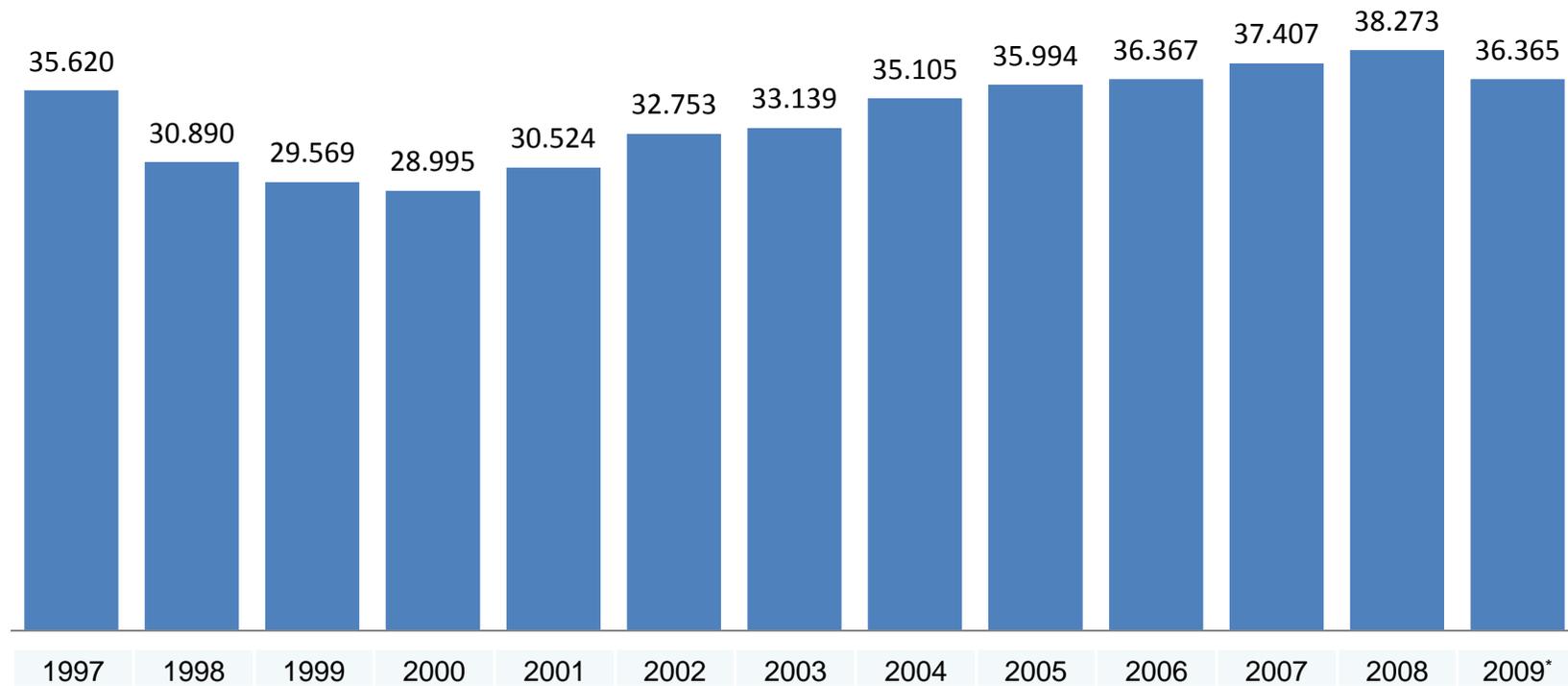
Fonte: SIM SVS/MS



Taxa de mortalidade por ATT envolvendo motociclistas, segundo regiões – Brasil, 1996-2008



Óbitos por Acidente de Trânsito - Brasil, 1997 – 2009



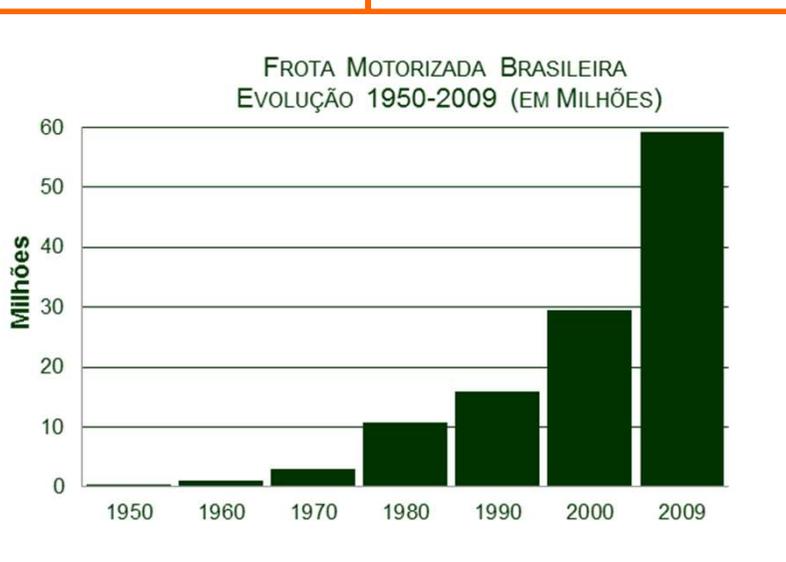
Fonte: SIM SVS/MS; * dados preliminares



POPULAÇÃO E FROTA MOTORIZADA, BRASIL 1950-2007

Ano	Frota Nacional Motorizada	População Total (milhões)	% população urbana	Habitantes por veículo motorizado	Taxa de Motorização*
1950	426.621	51,937	36	122	8,2
1960	987.613	70,991	44	72	13,9
1970	3.111.890	93,139	56	30	33,4
1980	10.731.695	119,099	68	11	90,1
1990	15.932.848	143,395	77	8,9	111,1
1995	25.336.260	152,374	79	6	166,3
2000	29.503.503	169,590	81	5,7	174,0
2009	59.361.642	191,305	84	3,2	310,3

*(Nº DE VEÍCULOS/POPULAÇÃO TOTAL X 100)

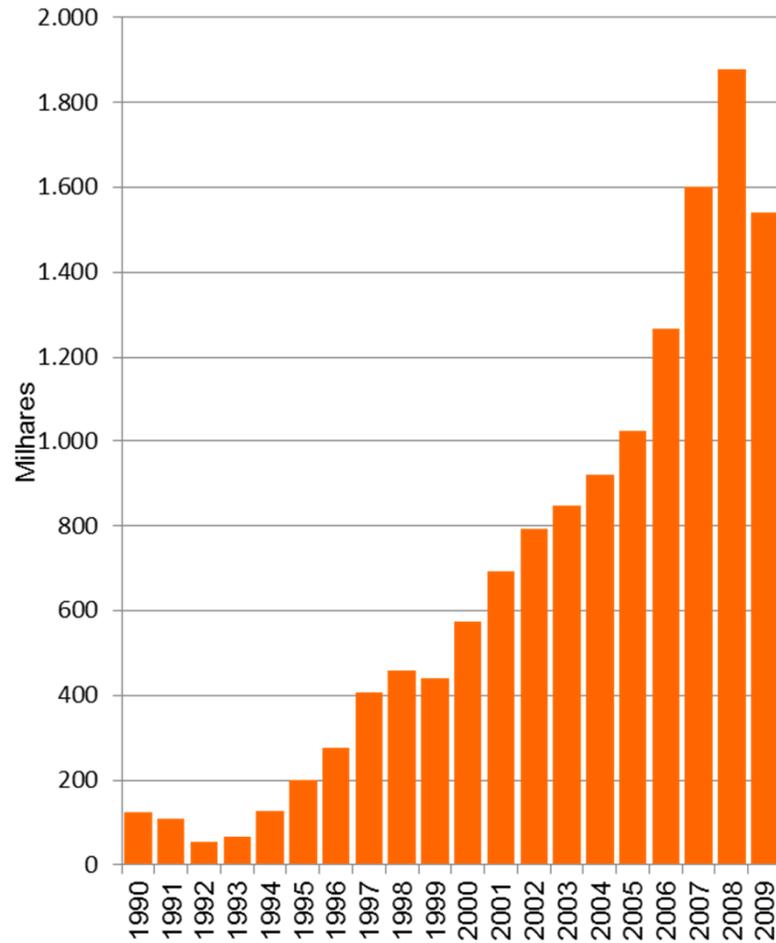


Fontes: Portais Denatran, 2010
e IBGE, 2010.



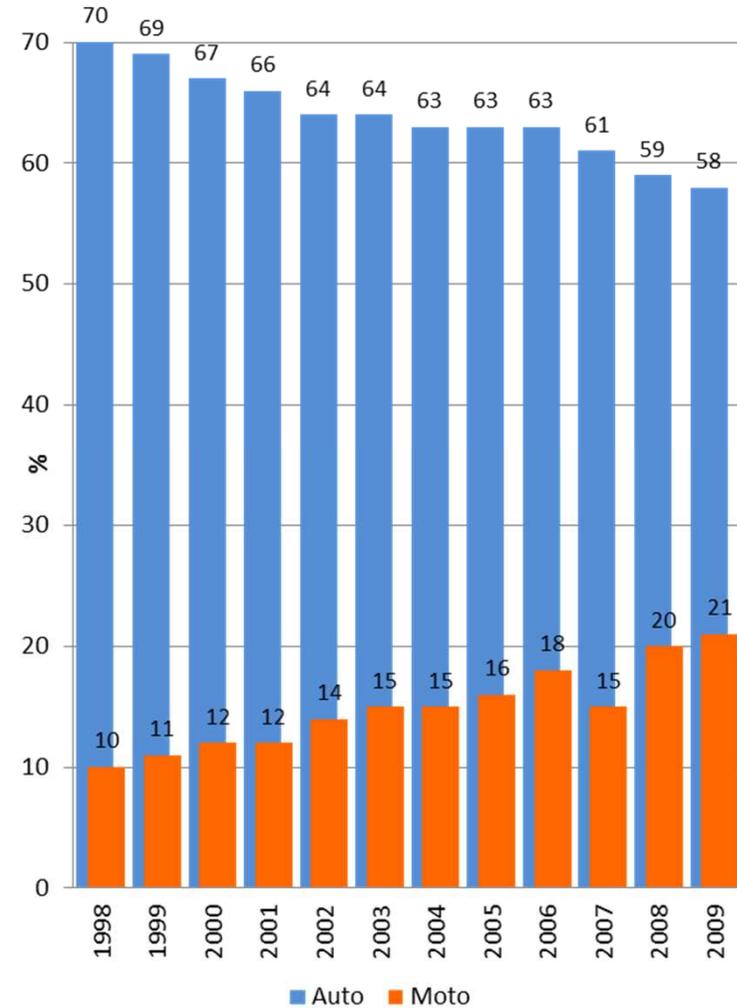
Motocicletas: representatividade na frota

MOTOCICLETAS - PRODUÇÃO DO SETOR,
BRASIL 1990-2010



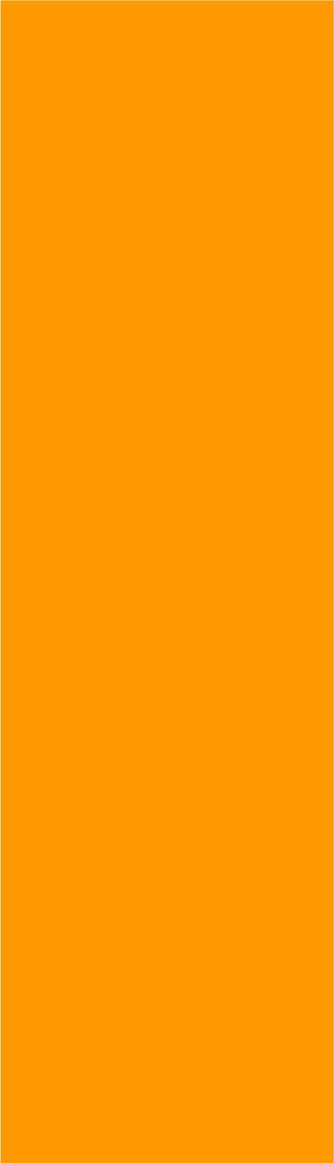
Fonte: Abraciclo, 2010

EVOLUÇÃO DO % DE AUTOMÓVEIS E MOTOCICLETAS
NA FROTA MOTORIZADA, BRASIL 1998-2009



Fonte: Portal Denatran, 2010





**Plano da
Década:
Contexto do
Surgimento**

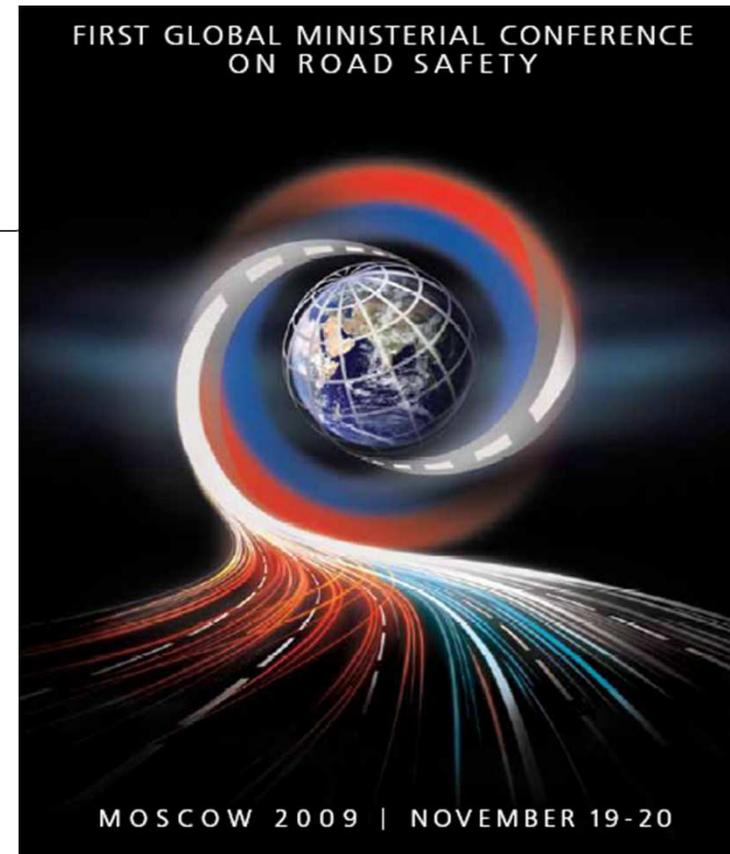
1ª CONFERÊNCIA MINISTERIAL MUNDIAL SOBRE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

- ◆ Em Novembro de 2009:

1ª Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança no Trânsito

Ao fim: Declaração de Moscou:

- ◆ estimula a aplicação das recomendações dos Informes Mundiais de 2009;
- ◆ Convida Assembleia Geral da ONU a declarar a **"Década de Ação para a Segurança Viária 2011-2020"** visando estabilizar e reduzir a mortalidade no trânsito.



ONU acolhe a Declaração de Moscou

Naciones Unidas

A/64/L.44/Rev.1*



Asamblea General

Distr. limitada
24 de febrero de 2010
Español
Original: inglés

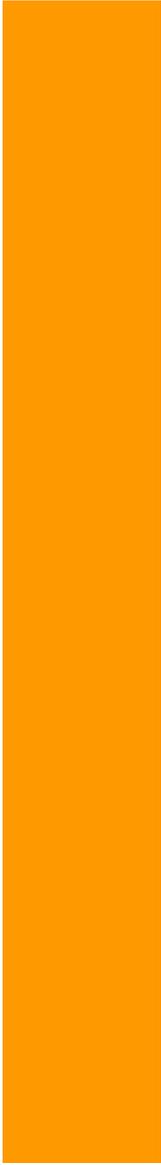
A/64/L.44/Rev.1

1. *Acoge con beneplácito* la declaración aprobada en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú bajo el lema “Es hora de actuar” los días 19 y 20 de noviembre 2009⁴;

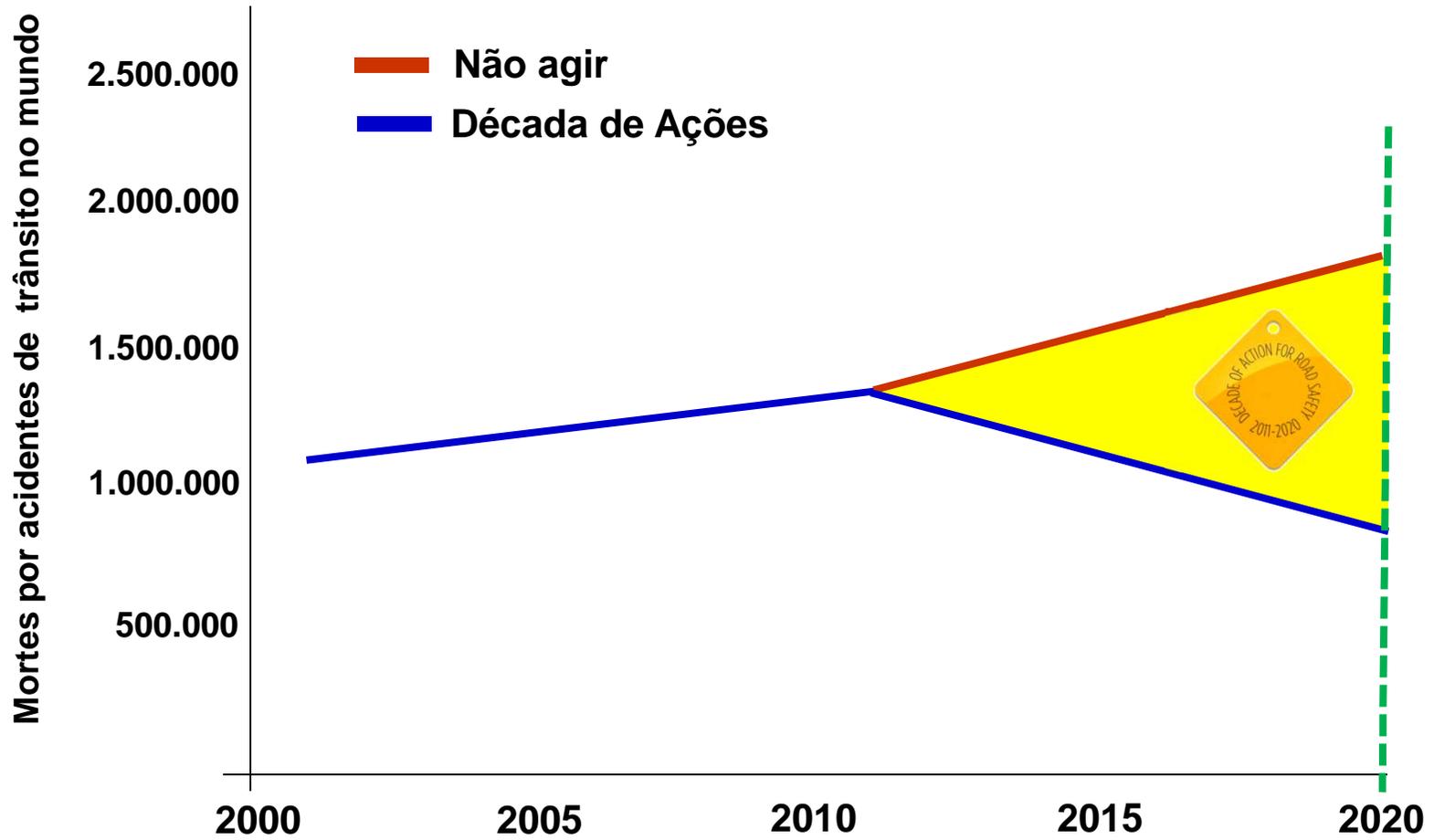
2. *Proclama* el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de estabilizar y después reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial;

3. *Solicita* a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen el Plan de Acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos;





Redução desejada para a Década



Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020



**DECENIO DE ACCIÓN PARA
LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020**

Organización Mundial de las Naciones Unidas

1. Finalidad del presente documento

La finalidad del presente Plan es servir de documento de orientación que facilite el logro de las metas y objetivos destinados al logro de las metas y objetivos de la Seguridad Vial 2011-2020. Ofrece un contexto y las razones de la declaración del Decenio de las Naciones Unidas. Este Plan mundial incluye planes de acción locales y nacionales y, al mismo tiempo, promueve actividades coordinadas a nivel mundial y público integrado por representantes de los gobiernos, la sociedad civil y las empresas privadas que contribuyan a la seguridad vial en el próximo decenio.

Accidentes de tránsito ascendentes

Se estima que cada día mueren unas 3.000 personas a raíz de un accidente de tránsito y más de la mitad de ellas no son más que niños y 50 millones de personas más sufren lesiones por accidentes de tránsito, y tales lesiones son una importante causa de discapacidad en todo el mundo. Los accidentes de tránsito tienen lugar en los países en desarrollo a una velocidad que se halla menos de la mitad de los países desarrollados. Entre las tres causas principales de lesiones y muertes por accidentes de tránsito en el mundo, la quinta causa mundial de muerte, con unas 1,2 millones de personas fallecidas al año, es el accidente de tránsito. Ello se debe, en parte, al rápido crecimiento del transporte motorizado sin que haya mejoras suficientes en la seguridad vial.

Seguridad Vial 2011-2020

Pilares nacionales

Pilar 3 Usuarios más seguros	Pilar 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros	Pilar 5 Respuesta tras los accidentes
--	--	---

Accidentes nacionales

Los países a que se aplican los cinco pilares de las recomendaciones del Informe mundial sobre la seguridad vial basados por el tránsito, que propone la reducción de la mortalidad por accidente de tránsito en un 50 por ciento.

Las cinco áreas en el marco de su propia capacidad, su capacidad en esta materia y sus recursos. Algunos países necesitarán una inclusión de recursos adicionales.

El establecimiento de organismos sectoriales y la designación de organismos para elaborar estrategias, planes y metas nacionales y para dirigir su ejecución, basándose en la evidencia probatoria para evaluar el diseño de políticas y programas.

El establecimiento de un coordinador (y mecanismos de coordinación) que funcione con la participación de interlocutores de una amplia gama de sectores y el establecimiento de una secretaría.

- el fomento del establecimiento de grupos de coordinación;
- la elaboración de programas de trabajo básicos.



Website e links da “Década”



www.who.int/roadsafety/decade_of_action

Cinco Pilares básicos

◆ O Plano de Ações para a Década foi recomendado a partir de intervenções em **Cinco Pilares**

1. Gestão da Segurança no Trânsito

2. Infraestrutura Viária Adequada

3. Segurança Veicular

4. Comportamento/Segurança do Usuário

5. Atendimento Pré/Hospitalar/Pós

3.1 Goal and specific objectives

The overall goal of the decade will be to halt or reverse the increasing trend in road traffic fatalities around the world by increasing activities at the national level. This will be attained through:

- setting an ambitious target for reduction of road fatalities by 2020;
- strengthening the global architecture for road safety;
- increasing the level of global funding to road safety and putting in place a global funding mechanism;
- increasing human capacity within countries relating to road safety;
- providing technical support to countries using successful experiences from others;
- improving the quality of data collection at the national, regional and global levels;
- monitoring progress on a number of predefined indicators at the national, regional and global levels including both the public and private sectors.

3.2 Activities and indicators

In order to guide nations in the attainment of realistic but achievable targets around the world, overarching international coordination is required. In addition, at a national level countries are encouraged to implement the following five pillars, based on the recommendations of the *World report on road traffic injury prevention*, proposed by the Global Road Safety Commission.



A Decade of Action: A brief planning document (DRAFT FOR DISCUSSION)

1. DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY BRIEF PLANNING DOCUMENT

1.1. Problem, increasing trends

More people die as a result of a road traffic collision—more than 1.2 million in 2010, more than half of these people are not travelling in a car. People sustain non-fatal injuries from a collision, and these cause disability worldwide. Ninety percent of road traffic deaths occur in low- and middle-income countries, which claim less than half the world's road traffic fatalities. Road traffic injuries are among the three leading causes of death for 14 years of age, killing more people each year than malaria. If no action is taken, road traffic injuries are predicted to cause 2.4 million deaths in the world, resulting in an estimated 2.4 billion economic consequences of road insecurity have been estimated for the world countries, reaching a total over 100 billion USD. Road traffic injuries will obstruct growth and free trade.

It is well documented. Experience suggests that an adequately funded plan or strategy with measurable targets are crucial to respond to road safety. Effective interventions include: safe road design, vehicle safety, and transport planning; designing safer roads; road safety audits for new construction projects; enforcement of traffic laws; effective speed management; setting and enforcing of seat-belt, helmet and child restraint, setting and enforcing blood alcohol concentration limits for drivers, and improving post-crash care for victims of road crashes.

1.3 Lack of funds, capacity, and political will

A Decade of Action: A brief planning document (DRAFT FOR DISCUSSION)

There is growing awareness that the current road safety situation constitutes a crisis with devastating health, social and economic impacts that threaten the health and development gains achieved in the last half century. The results of WHO's Global status report on road safety show that many countries have undertaken at least some

It is not a new issue but over the last decade new momentum, sparked by such a World report on road traffic injury prevention, the UN General Assembly, the advent of the UN Foundation's Make Road Safer, the launch of the OECD/ITF Towards Safe System Approach (2008), and a

Resolutions calling on Member States and the Commission for Global Road Safety, making specific calls for international collaboration to address the crisis. In response to this, the Regional Commissions, the Member States, governments, and other entities to coordinate on road safety

There is growing awareness that the current road safety situation constitutes a crisis with devastating health, social and economic impacts that threaten the health and development gains achieved in the last half century. The results of WHO's Global status report on road safety show that many countries have undertaken at least some



PILAR 1

FORTALECIMENTO DA GESTÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

◆ ESTRATÉGIA 1

Estabelecer um órgão/agência/entidade para coordenar as ações de segurança viária, envolvendo parceiros intersetoriais

◆ ESTRATÉGIA 2

Desenvolver uma estratégia nacional através de:

- ◆ estabelecimento de prioridades de investimento a longo prazo;
- ◆ especificação de responsabilidades dos vários órgãos e responsabilidades para o desenvolvimento do plano nacional;
- ◆ garantia de orçamento destinado;
- ◆ implementar sistemas de coleta de dados necessários para fornecer as linhas de base e acompanhamento dos progressos na redução do número de acidentes e mortos, além de outros indicadores importantes, como custo, etc.



PILAR 1 (CONT.) FORTALECIMENTO DA GESTÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

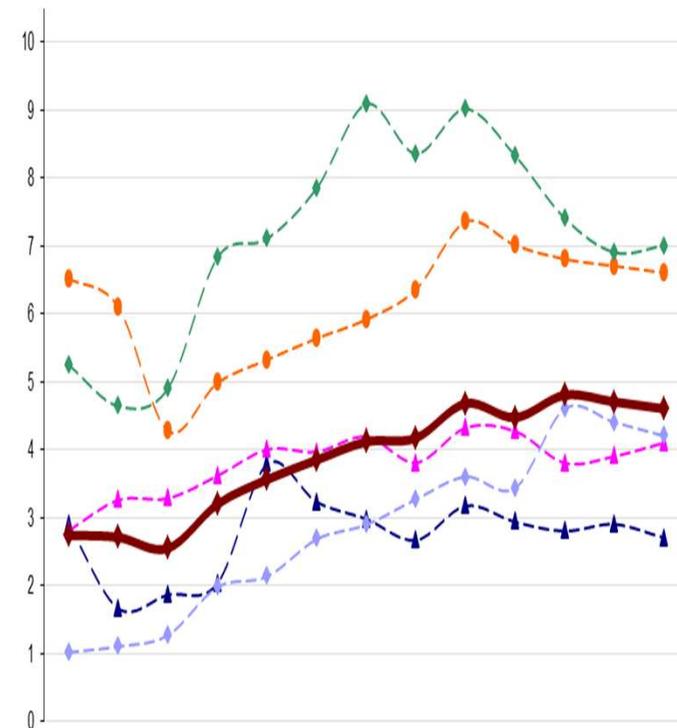
◆ ESTRATÉGIA 3

Estabelecer metas realistas de longo prazo para as atividades nacionais com base na análise dos dados dos acidentes de trânsito do país.

◆ ESTRATÉGIA 4

Trabalhar para garantir que o financiamento seja suficiente para as atividades a serem implementadas por meio de:

- ◆ criação de fundos para o financiamento sustentado;
- ◆ incentivo à utilização de um percentual dos investimentos de infraestrutura para a segurança viária.

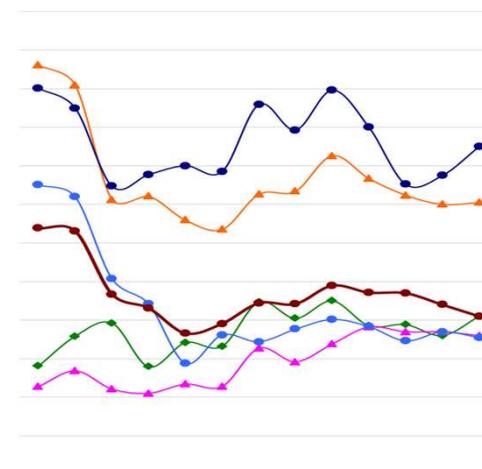
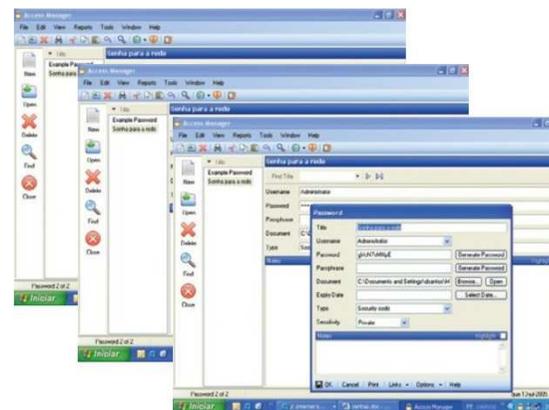


FORTALECIMENTO DA GESTÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

◆ ESTRATÉGIA 5

Estabelecer e apoiar sistemas de informações para acompanhamento e avaliação de processo e resultados, incluindo:

- ◆ apoio aos sistemas nacionais/locais para medir e monitorar o nº de mortes e feridos;
- ◆ apoio aos sistemas nacionais e locais para medir e monitorar os resultados intermediários, (velocidades médias, taxas de uso de capacete, cinto de segurança, cadeirinhas etc).;
- ◆ apoio aos sistemas de nacionais e locais para medir e monitorar resultados de intervenções de segurança viária;
- ◆ apoio aos sistemas nacionais e locais para medir e monitorar o impacto econômico das lesões no trânsito;
- ◆ apoio aos sistemas nacionais e locais para medir e monitorar a exposição a acidentes



PILAR 2

INFRAESTRUTURA VIÁRIA ADEQUADA

◆ ESTRATÉGIA 1

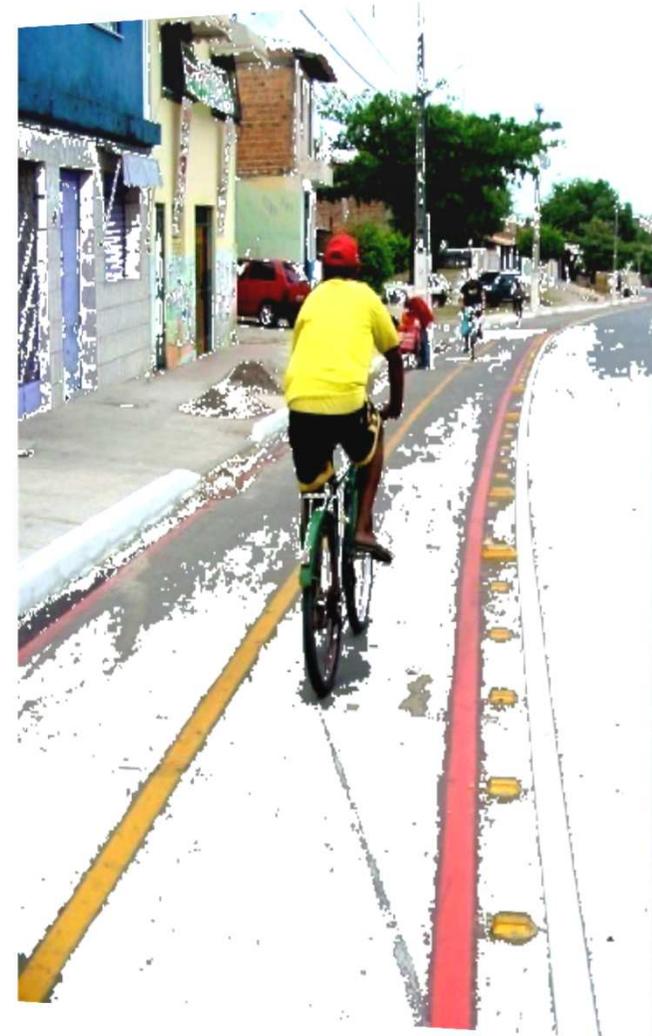
segurança no planejamento, construção, operação e manutenção da infraestrutura viária através de:

- ◆ realização de auditoria da segurança dos novos projetos viários;
- ◆ realização de avaliações de segurança viária sobre o impacto de novos projetos

◆ ESTRATÉGIA 2

Incentivar as nações a implementarem melhorias na segurança de infra-estrutura através de:

- ◆ sistemática de programas de investimento para melhorar as classificações de segurança de rede viária;
- ◆ projetos para avaliar as inovações de melhoria da segurança, especialmente para os usuários vulneráveis



PILAR 3

SEGURANÇA VEICULAR

◆ ESTRATÉGIA 1

Incentivar os países a promulgarem regulamentos e normas de segurança voltadas para veículos com base no desenvolvido pelo Fórum das Nações Unidas para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos (WP 29);

◆ ESTRATÉGIA 2

Incentivar a implementação de programas de avaliação de veículos novos em todas as regiões do mundo;

◆ ESTRATÉGIA 3

Incentivar a realização de acordo para garantir que todos os veículos novos sejam equipados com cintos de segurança, como um recurso de segurança mínima;

◆ ESTRATÉGIA 4

Incentivar a implantação universal de tecnologias para evitar acidente com eficácia comprovada;



PILAR 3 (CONT.) SEGURANÇA VEICULAR

◆ ESTRATÉGIA 5:

Incentivar o uso de incentivos fiscais e outros para veículos motorizados que proporcionam elevados níveis de proteção aos usuários vulneráveis, evitar importação e exportação de carros novos ou usados que não atendam a padrões mínimos de segurança;

◆ ESTRATÉGIA 6:

Definir e buscar o cumprimento das leis, normas e regras para o transporte seguro de cargas e de transporte comercial, de serviços de transporte rodoviário de passageiros e de outras frotas de veículos públicos e privados;

◆ ESTRATÉGIA 7:

Incentivar os gestores dos governos e das frotas do setor privado para adquirir e manter veículos que ofereçam tecnologias avançadas de segurança e níveis elevados de proteção dos ocupantes.



PILAR 4

COMPORTAMENTO E SEGURANÇA DOS USUÁRIOS

◆ ESTRATÉGIA 1:

Aumentar o conhecimento dos fatores de risco para a segurança viária e medidas de prevenção e implementar campanhas de marketing social.

◆ ESTRATÉGIA 2:

Cumprimento dos limites de velocidade.

◆ ESTRATÉGIA 3:

Cumprimento de normas sobre dirigir sob efeito de álcool.

◆ ESTRATÉGIA 4:

Cumprimento de leis para uso de capacetes p/reduzir lesões na cabeça.

◆ ESTRATÉGIA 5:

Cumprimento das leis para o uso do cinto de segurança e sistema de retenção para crianças.



PILAR 4 (CONT.) COMPORTAMENTO E SEGURANÇA DOS USUÁRIOS

◆ ESTRATÉGIA 6:

Definir/buscar o cumprimento das leis, normas e regras para transporte seguro de cargas e de transporte comercial, de serviços de transporte rodoviário de passageiros e de outras frotas públicas e privadas.

◆ ESTRATÉGIA 7

Desenhar e implementar campanhas de marketing social para aumentar a eficácia da aplicação sustentada das leis de trânsito, normas e regras;

◆ ESTRATÉGIA 8

Pesquisar, desenvolver e promover políticas abrangentes e práticas para reduzir acidentes de trânsito relacionados com o trabalho nas rodovias, nos setores público, privado e informal, em apoio de normas internacionalmente reconhecidas para os sistemas de gestão da segurança rodoviária (por exemplo, ISO 39001);



PILAR 4 (CONT.)

COMPORTAMENTO E SEGURANÇA DOS USUÁRIOS

◆ ESTRATÉGIA 9

Promover a criação de sistemas de expedição gradativa de licenças para condutores novos;

◆ ESTRATÉGIA 10

Promover ou potencializar a rede de policiamento e fiscalização rodoviária.



PILAR 5

ATENDIMENTO AO TRAUMA, ASSISTÊNCIA PRÉ HOSPITALAR, HOSPITALAR E À REABILITAÇÃO

◆ ESTRATÉGIA 1

Desenvolver sistemas de atendimento pré-hospitalar, incluindo a remoção da vítima de acidente e implementar um número único de telefone para emergências no país;



◆ ESTRATÉGIA 2

Desenvolver sistemas de atendimento de trauma no hospital e avaliar a qualidade do atendimento;



PILAR 5 (CONT.)

ATENDIMENTO AO TRAUMA, ASSISTÊNCIA PRÉ HOSPITALAR, HOSPITALAR E À REABILITAÇÃO

◆ ESTRATÉGIA 3

Assegurar a reabilitação precoce para pacientes feridos para minimizar os traumas físicos e psicológicos;

◆ ESTRATÉGIA 4

Incentivar regimes de seguro adequado para usuários do trânsito visando financiar os serviços de reabilitação de vítimas de acidente;

◆ ESTRATÉGIA 5

Estimular a investigação completa sobre o acidente e a aplicação de uma resposta jurídica eficaz a mortes e feridos como resposta efetiva às vítimas e seus familiares;

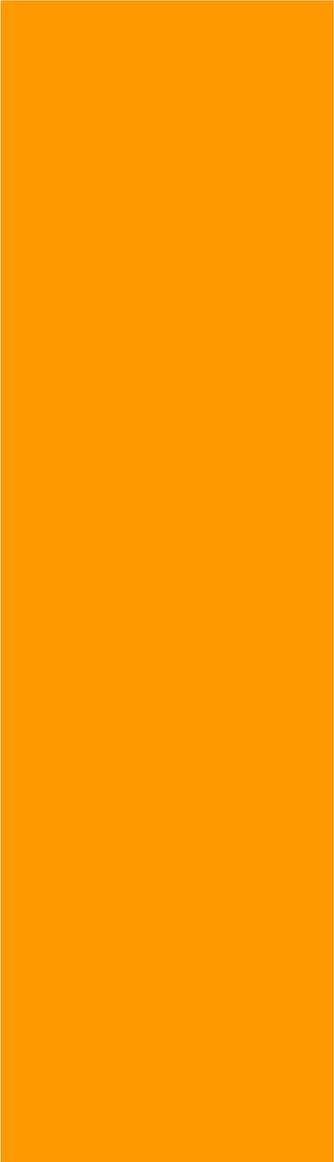
◆ ESTRATÉGIA 6

Prestar apoio e incentivos aos empregadores para contratos sem precariedade.





Ações Nacionais



Comitê Nacional De Mobilização Pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito

Plano Nacional De Segurança No Trânsito Para A Década 2011-2020

Proposta Preliminar

COMITÊ NACIONAL DE MOBILIZAÇÃO PELA SAÚDE, SEGURANÇA E PAZ NO TRÂNSITO

- ◆ Instituído pelo Decreto Presidencial de 19 de setembro de 2007, com a finalidade de diagnosticar a situação de saúde, segurança e paz no trânsito e promover a articulação e definição de estratégias intersetoriais para a melhoria da segurança, promoção da saúde, e da cultura de paz no trânsito.

2 ISSN 1677-7042 Diário Oficial da União - Seção 1 Nº 182, quinta-feira, 20 de setembro de 2007

Atos do Poder Executivo

MEDEIA PROVISÓRIA Nº 383, DE 19 DE SETEMBRO DE 2007

(Lei nº 10.744, de 2007, e Lei nº 10.745, de 2007)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 82, do Ato das Constituintes, e da outra Medida Provisória, em face de Lei:

Art. 34 Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, a ser implantado pela Secretaria Especial de Portos do Poder Executivo Federal e pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput abrange as obras e serviços de engenharia de dragagem de leito das vias aquáticas, conservação e melhoria do leito, manutenção e melhoria da navegabilidade das portos em operação ou a sua ampliação, bem assim as ações de licenciamento ambiental e as relativas ao cumprimento das exigências ambientais existentes.

§ 2º Para fins desta Medida Provisória, consideram-se:

- I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, assoreamento, remoção, armazenamento ou extração de material do fundo de rios, lagoas, marés, baías e canais;
- II - draga: equipamento especializado utilizado para a execução de obras ou serviços de dragagem;
- III - material dragado: material retirado no decorrer das obras de dragagem de leito das vias aquáticas decorrentes da atividade de dragagem e destinado para fins de aplicação ambiental pelo órgão competente;
- IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto o rastreamento de obras de dragagem com a utilização do rio de embarcação;
- V - obra de dragagem: qualquer obra de dragagem que tenha por objeto o rastreamento de obras de dragagem com a utilização do rio de embarcação;
- VI - obra de dragagem por resultado: contratação de obra de dragagem que tenha por objeto o rastreamento de obras de dragagem com a utilização do rio de embarcação;
- VII - obra de dragagem por resultado: contratação de obra de dragagem que tenha por objeto o rastreamento de obras de dragagem com a utilização do rio de embarcação;
- VIII - obra de dragagem por resultado: contratação de obra de dragagem que tenha por objeto o rastreamento de obras de dragagem com a utilização do rio de embarcação;

§ 3º No hipótese de ampliação ou implantação de obra portuária de que trata o parágrafo, é obrigatório o controle ambiental dos serviços de dragagem de manutenção, e serem previamente aprovados.

§ 4º As obras e serviços integrantes do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária serão executadas na forma do caput.

§ 5º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão ser realizadas fora de obra ou fora de obra, nos casos previstos, quando não houver outra opção para a administração pública.

§ 6º Na contratação de dragagem por resultado é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado, de acordo com as modalidades previstas no art. 55 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

§ 7º A duração dos contratos de dragagem por resultado será de até cinco anos, prorrogável por igual período uma única vez, observadas as disposições da Lei nº 8.666, de 1993.

§ 8º A contratação de dragagem por forma diversa da estabelecida neste artigo deverá ser feita e exclusivamente autorizada pelo Superior Conselho de Normas de Engenharia de Transportes do Poder Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 9º Para a dragagem de que trata esta Medida Provisória poderão ser permitidas empresas privadas ou estrangeiras, por meio de licitação internacional, nos termos do art. 174, inciso III, da Constituição Federal.

Art. 35 A Diretoria Nacional de Engenharia de Transportes do Poder da República e do Ministério dos Transportes estabelecerá, nas respectivas áreas de atuação, as prioridades das dragagens de manutenção, bem como a priorização e demais condições, que devam constar do projeto técnico de dragagem.

Art. 36 As embarcações destinadas à dragagem obedecerão às normas específicas de segurança das embarcações estabelecidas pela Autoridade Marítima, sob as condições do disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 37 De programas de investimento e de dragagem, a Secretaria Especial de Portos e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, em conjunto com o Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação, terão o objetivo de assegurar a situação de gestão econômica, financeira e ambiental.

Art. 38 Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de setembro de 2007, 189º da Independência e 139º da República.

LUIZ INACIO LULA DA SILVA
Presidente

Atos do Congresso Nacional

ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL DE 2007

O PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL, com base no que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, no que dispõe o § 1º do art. 52 da Constituição Federal, e em razão da decisão da Comissão Constitucional nº 32, de 2007, e Medida Provisória nº 382, de 24 de julho de 2007, que "cria o Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, com a finalidade de diagnosticar a situação de saúde, segurança e paz no trânsito e promover a articulação e definição de estratégias intersetoriais para a melhoria da segurança, promoção da saúde, e da cultura de paz no trânsito", aprovada pelo Decreto nº 6.106, de 24 de setembro de 2007, institui o Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, com a finalidade de diagnosticar a situação de saúde, segurança e paz no trânsito e promover a articulação e definição de estratégias intersetoriais para a melhoria da segurança, promoção da saúde, e da cultura de paz no trânsito, a partir de 30 de setembro de 2007, sendo em vigor, que sua composição será fixada em sua Casa do Congresso Nacional.

Congresso Nacional, 19 de setembro de 2007
Senador SENAN CALHEIROS
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CASA CIVIL
IMPRENSA NACIONAL**

LUIZ INACIO LULA DA SILVA
Presidente da República

DILMA VANA ROUSSEFF
Ministra de Estado Chefe da Casa Civil

ERENICE ALVES GUIBERA
Secretária Executiva da Casa Civil

FERNANDO TOLENTINO DE SOUSA VIEIRA
Diretor-Geral da Imprensa Nacional

**DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO
SEÇÃO 1**

Publicação de atos normativos

ROGÉ LUIZ ALENCAR GUERRA
Coordenador-Geral de Publicação e Divulgação

ALEXANDRE MIRANDA MACHADO
Coordenador de Edição e Divulgação Eletrônica dos Jornais Oficiais

FRANCISCO DAS CHAGAS PEREIRA
Coordenador de Produção

http://www.jbo.gov.br/contato/contato@jbo.gov.br
SIC, Quando o: (080) 080 7300 (toll-free), Brasília - DF
CNPJ: 04196645/0001-00
Fones: 0800 725 4377

RETIFICAÇÃO

DECRETO Nº 6.207, DE 18 DE FEVEREIRO DE 2007

Apresenta a Secretaria Regional e o Quadro Permanente das Cidades em Conformidade com a Constituição da República, e da outra providência.

(Publicado no Diário Oficial da União de 19 de setembro de 2007, Seção 1, página 2)

No art. 46, onde se lê: "Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação".

Apresenta este Decreto em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 24 de setembro de 2007.

DECRETO DE 19 DE SETEMBRO DE 2007

(Lei nº 10.744, de 2007, e Lei nº 10.745, de 2007)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 82, inciso V, alínea "c", da Constituição,

D E C R E T A :

Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Ministério das Cidades, o Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito com a finalidade de diagnosticar a situação de saúde, segurança e paz no trânsito e promover a articulação e definição de estratégias intersetoriais para a melhoria da segurança, promoção da saúde, e da cultura de paz no trânsito.

Art. 2º O Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito será composto por:

- 1 - dois representantes de cada um dos seguintes órgãos:
 - a) Ministério das Cidades, sendo que um deles o coordenador;
 - b) Ministério da Saúde;
 - c) Ministério dos Transportes;
 - d) Ministério da Justiça;
 - e) Ministério do Planejamento.
- 2 - um representante de cada um dos seguintes órgãos:
 - a) Secretaria Especial de Infra-Estrutura de Transportes do Poder Executivo Federal;
 - b) Secretaria Nacional de Aviação da Secretaria-Geral do Poder Executivo Federal;
 - c) Secretaria Nacional de Análise de Segurança de Transportes do Poder Executivo Federal.

§ 1º Os representantes e respectivos suplentes serão indicados pelos titulares dos órgãos representados e designados pelo Ministério das Cidades, no prazo de trinta dias contados da publicação deste Decreto.

§ 2º Poderá integrar o Comitê, a critério dos representantes governamentais, parlamentares, técnicos e representantes de pessoas jurídicas de direito público ou privado, de associações representativas da sociedade civil, de Ministério Público e dos Poderes Legislativo e Judiciário.

Art. 3º O Ministério das Cidades poderá e após administrativo e em outras representações à atuação do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.

Art. 4º O Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito elaborará e será regido pelo regulamento que será aprovado pelo Ministro de Estado das Cidades.

Art. 5º As atividades do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito poderão englobar pesquisas e ações interdisciplinares pelas áreas e instituições que o integram, visando à prevenção de acidentes de trânsito, à promoção da saúde, e ao combate à cultura de paz, visando à redução da mortalidade e o aumento do conhecimento e da qualidade de vida da população.

Art. 6º A participação no Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito será considerada prestação de serviços voluntários e não será remunerada.

Art. 7º O Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito será aprovado anualmente em sua primeira reunião no Ministério de Estado das Cidades.

Art. 8º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de setembro de 2007, 189º da Independência e 139º da República.

LUIZ INACIO LULA DA SILVA
Presidente

Dilma Rousseff
Fernanda Malhotra
José Gomes Temporão
Marco Ferraz de Almeida
Dilma Rousseff
Luiz Eduardo Lora
Rubem Falcão Assunção



DECRETO DE 19 DE SETEMBRO DE 2007

Institui o Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso VI, alínea "a", da Constituição,

D E C R E T A :

Art. 1^a Fica instituído, no âmbito do Ministério das Cidades, o Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito com a finalidade de diagnosticar a situação de saúde, segurança e paz no trânsito e promover a articulação e definição de estratégias intersetoriais para a melhoria da segurança, promoção da saúde, e da cultura de paz no trânsito.

Art. 2^a O Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito será composto por:

I - dois representantes de cada um dos seguintes órgãos:

- a) Ministério das Cidades, sendo que um deles o coordenará;
- b) Ministério da Saúde;
- c) Ministério dos Transportes;
- d) Ministério da Justiça;
- e) Ministério da Educação;

II - um representante de cada um dos seguintes órgãos:

- a) Secretaria Especial de Direitos Humanos da Presidência da República;
- b) Secretaria Nacional da Juventude da Secretaria-Geral da Presidência da República; e
- c) Secretaria Nacional Antidrogas do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República.

§ 1^a Os representantes e respectivos suplentes serão indicados pelos titulares dos órgãos representados e designados pelo Ministro de Estado das Cidades, no prazo de trinta dias contados da publicação deste Decreto.

§ 2^a Poderão integrar o Comitê, a critério dos representantes governamentais, personalidades, técnicos e representantes de pessoas jurídicas de direito público ou privado, de entidades representativas da sociedade civil, do Ministério Público e dos Poderes Legislativo e Judiciário.

Art. 3^a O Ministério das Cidades prestará o apoio administrativo e os meios necessários à execução das atividades do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.

Art. 4^a O Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito elaborará o seu regimento interno que será aprovado pelo Ministro de Estado das Cidades.

Art. 5^a As atividades do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito poderão englobar programas e ações desenvolvidas pelos órgãos e entidades que o integram, voltados à prevenção de acidentes de trânsito, à promoção da saúde, à paz no trânsito e à cultura de paz, visando à redução da morbimortalidade e o aumento da expectativa e da qualidade de vida da população.

Art. 6^a A participação no Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito será considerada prestação de serviços relevantes e não será remunerada.

Art. 7^a O Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito deverá apresentar relatório anual de suas atividades ao Ministro de Estado das Cidades.

Art. 8^a Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de setembro de 2007; 186^a da Independência e 119^a da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Tarso Genro

Alfredo Nascimento

Fernando Haddad

José Gomes Temporão

Marcio Fortes de Almeida

Dilma Rousseff

Luiz Soares Dulci

Rubem Peixoto Alexandre



Composição do Comitê

- ◆ Ministérios: das Cidades;
- ◆ Ministério da Saúde;
- ◆ Ministério da Justiça;
- ◆ Ministério dos Transportes;
- ◆ Ministério da Educação;
- ◆ Secretaria Especial de Direitos Humanos da Presidência da República;
- ◆ Secretaria Nacional da Juventude da Secretaria-Geral da Presidência da República
- ◆ Secretaria Nacional Antidrogas do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República;
- ◆ Câmara dos Deputados;
- ◆ Ministério Público de Alagoas;
- ◆ Associação Nacional dos Departamentos de Trânsito - AND;
- ◆ Associação Nacional de Transporte Público – ANTP;
- ◆ Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SEST/SENAT;
- ◆ Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET
- ◆ Fórum Nacional dos Secretários e Dirigentes de Transporte Urbano e Trânsito
- ◆ Fórum de Pró-Reitores de Extensão das Universidades Públicas Brasileiras;
- ◆ Conselho Nacional de Secretários de Saúde - CONASS;
- ◆ Associação de Vítimas de Trânsito - AVITRAN;
- ◆ Ordem dos Advogados do Brasil - OAB;
- ◆ Confederação Nacional de Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT.



PROPOSTA PRELIMINAR

- ◆ **Construir uma Política de Estado com envolvimento de toda a sociedade organizada;**
- ◆ **Implementar a Inspeção Técnica Veicular ;**
- ◆ **Definir as diretrizes gerais para desenvolvimento de um projeto de “veículo seguro”;**
- ◆ **Fortalecer a capacidade de gestão do Sistema Trânsito;**
- ◆ **Implantar o “Observatório de Trânsito e incentivar a criação de observatórios regionais;**
- ◆ **Criar Programa Nacional de Gestão de Informações no âmbito federal, estadual e municipal a ser integrado ao RENAEST**
- ◆ **Criação de programa de gestão integrada do risco no âmbito de cada órgão do SNT;**
- ◆ **Criação do programa de proteção ao pedestre;**



PROPOSTA PRELIMINAR (CONT.)

- ◆ Criação de programa de segurança para motociclistas;
- ◆ Criação de programa de segurança para ciclistas;
- ◆ Criação de programa de transferência de jurisdição de trechos urbanos de rodovias (desafetação) para os municípios;
- ◆ Criar programa de manutenção permanente e adequação de vias;
- ◆ Garantir a utilização somente da sinalização viária regulamentada e padronizada em todo território nacional
- ◆ Promover os preceitos de promoção da saúde voltada à mobilidade urbana junto aos setores responsáveis pelo espaço/ambiente de circulação;
- ◆ Promover e garantir o cuidado e a atenção integral às vítimas;
- ◆ Promover a fiscalização quanto aos fatores de risco de acidentes na condução veicular;
- ◆ Criar selo de qualidade na fiscalização de trânsito;



PROPOSTA PRELIMINAR (CONT.)

- ◆ **Priorizar campanhas fiscalizatórias no âmbito nacional;**
- ◆ **Elaborar um diagnóstico da fiscalização exercida pelos agentes;**
- ◆ **Padronizar procedimentos fiscalizatórios no âmbito nacional;**
- ◆ **Implementar a educação para o trânsito como prática pedagógica cotidiana nas pré escolas e nas escolas de ensino fundamental;**
- ◆ **Promover o debate do tema trânsito nas escolas de ensino médio;**
- ◆ **Promover cursos de extensão e de pós-graduação (presenciais, semi-presenciais e a distância);**
- ◆ **Capacitar, formar e requalificar, (presencialmente, semi-presencialmente e a distância) profissionais do Sistema Nacional de Trânsito, professores e profissionais da educação básica e superior, instrutores, examinadores, diretores geral e de ensino dos Centros de Formação de Condutores em diferentes áreas do trânsito.**



ROAD SAFETY

IN TEN COUNTRIES

RS-10 Brasil



- ◆ Do total de vítimas fatais no trânsito mundial, 62% das ocorrem em dez países na seguinte ordem de magnitude: Índia, China, Estados Unidos, Rússia, **Brasil**, Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito (Organização Mundial da Saúde – OMS 2009)
- ◆ Fundação Bloomberg e OMS: Road Safety in 10 Countries – RS 10, iniciativa de 5 anos voltada para 10 países: **Brasil, Camboja, China, Egito, Índia, Quênia, México, Rússia, Turquia e Vietnã**, a ser conduzida em parceria internacional;
- ◆ Projeto focado em intervenções locais, baseadas em dois fatores de risco (velocidade excessiva e inadequada e álcool e direção), constituindo ação intersetorial voltada para a redução do número de óbitos e de feridos graves, utilizando a metodologia da Global Road Safety Partnership – GRSP.



Belo Horizonte, MG



Campo Grande, MS



Palmas, TO



Curitiba, PR



Ministério da Saúde

Casa Civil da Presidência da República

Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República

Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas

Ministério das Cidades

Departamento Nacional de Trânsito
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Ministério da Justiça

Departamento de Polícia Rodoviária Federal

Ministério dos Transportes

Secretaria de Política Nacional de Transporte

Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República

Subsecretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência
Subsecretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa Idosa

Secretaria Geral da Presidência da República

Secretaria Nacional da Juventude

RS-10 BRASIL
COMISSÃO
INTERMINISTERIAL

RS-10 BRAZIL

Ministério da Saúde



Organização Pan-Americana da Saúde

Escritório Regional para as Américas da Organização Mundial da Saúde

COORDENAÇÃO NACIONAL



GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP

Metodologia



JOHNS HOPKINS BLOOMBERG SCHOOL OF PUBLIC HEALTH

Avaliação

Comissões Locais



INICIATIVAS REGIONAIS

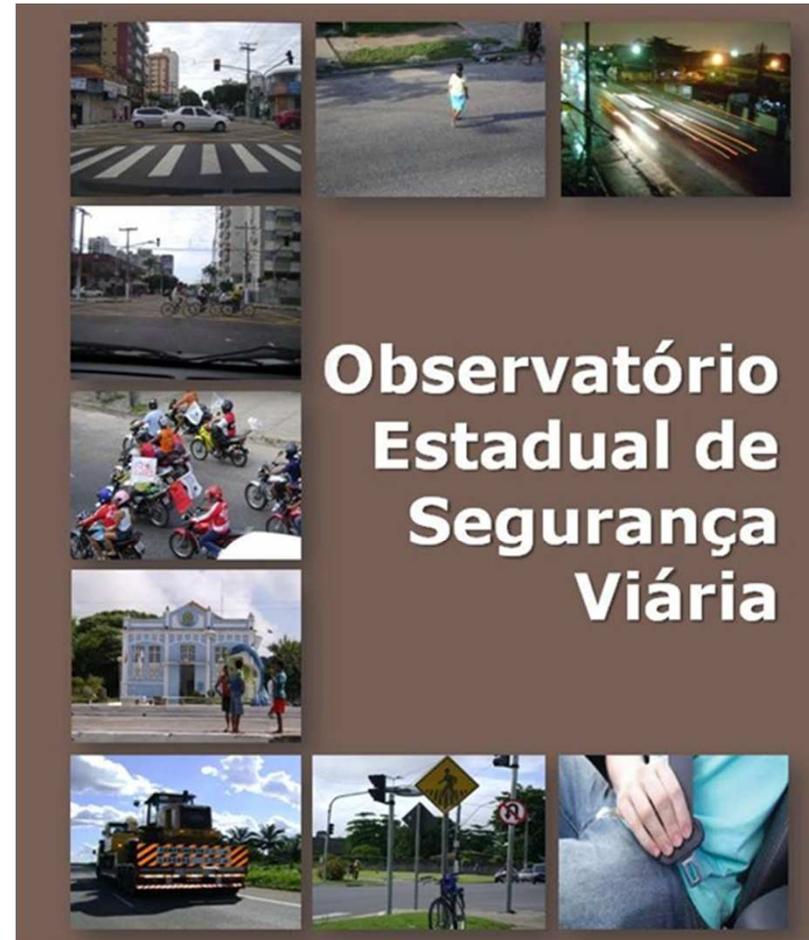


PROGRAMA ESTADUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA 2009 - 2019



INICIATIVAS REGIONAIS (CONT.)

- ◆ Articulações intersetoriais ratificadas pelo Governo do Estado;
- ◆ Programa de Governo;
- ◆ Foco nos eixos: Segurança dos usuários das vias; Vias e entorno seguros; Segurança veicular; Educação para segurança viária; Fortalecimento institucional; **Observatório Estadual de Segurança Viária.**



Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito

Naciones Unidas

A/RES/60/5



Asamblea General

Distr. general
1º de diciembre de 2005

Sexagésimo período de sesiones
Tema 60 del programa

10. *Invita* a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, en homenaje de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias;





DIA MUNDIAL
EM MEMÓRIA
DAS VÍTIMAS DE TRÂNSITO

Um guia para a orga



**HOJE É O MEU
25º ANIVERSÁRIO**

DIA MUNDIAL EM MEMÓRIA DAS VÍTIMAS DE TRÂNSITO
15 NOVEMBRO 2009

DA LEMBRANÇA GLOBAL À AÇÃO GLOBAL



**MEMORIAL ÀS
VÍTIMAS DO TRÂNSITO**

O compromisso que devemos assumir como cidadãos ou homens públicos é o de trabalhar e desenvolver ações para educar, conscientizar e mudar mentalidades e comportamentos em busca de um trânsito mais seguro.

Essa é a melhor maneira de obter a cada uma das vítimas do trânsito que suas famílias possam e a dar de seus familiares sempre não se esqueçam.

Curitiba, 08 de dezembro de 2010.

Beto Richa
Prefeito Municipal

Luiz Paulo Pinheiro de Castro
Secretário Municipal de Trânsito e Transportes

Agostinho Elter
Secretário Municipal de Segurança

Fernando Cavalli
Secretário Municipal de Meio Ambiente

Logos of Curitiba Municipality and other organizations.



www.worlddayofremembrance.org

DESAFIOS:

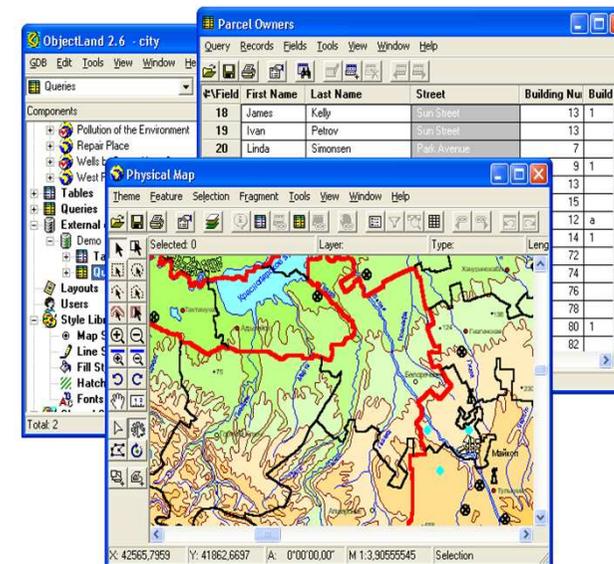
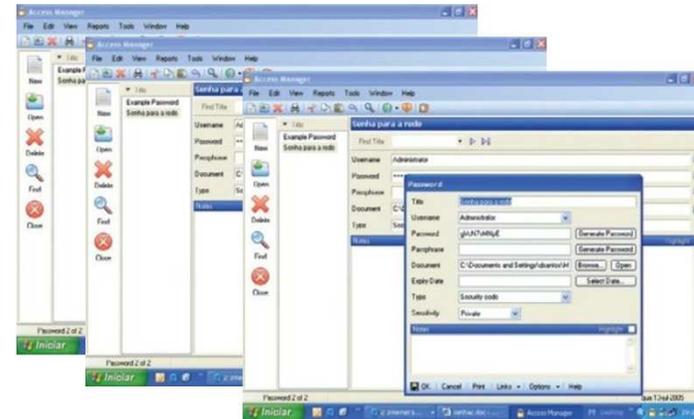
INTERSETORIALIDADE

- ◆ **Articular as diversas áreas relacionadas à temática do trânsito: órgãos da saúde, do trânsito, transporte, infra-estrutura, educação (nos três níveis de gestão)**
- ◆ **Articular com a sociedade civil (ONG' s, sociedades científicas, setor privado, etc)**
- ◆ **Articular com o Legislativo, Ministério Público e Judiciário**
- ◆ **Elaborar um Plano de Ação Intersetorial e Integrado para prevenção das lesões e mortes causadas pelo trânsito - PLANO DE AÇÃO DÉCADA 2011– 2020.**



DESAFIOS: VIGILÂNCIA

- ◆ Integrar informações sobre acidentes de trânsito (ocorrências), nº de mortes e lesionados, etc;
- ◆ Produzir estatísticas locais unificadas;
- ◆ Monitorar fatores de risco e de proteção de acidentes de trânsito;
- ◆ Georreferenciar as informações;
- ◆ Produzir informações para a formulação de políticas públicas de prevenção, proteção e promoção da saúde e segurança no trânsito.



DEFINIR ESTRATÉGIAS E AÇÕES COM METAS DEFINIDAS

- ◆ **Ações de Prevenção, de Proteção e de Promoção da Saúde;**
- ◆ **Ações de Mobilidade Humana e Acessibilidade;**
- ◆ **Ações para melhorar a informação sobre prevenção de acidentes, com ênfase no consumo de bebidas alcoólicas;**
- ◆ **Ações de educação em saúde, trânsito e cidadania buscando a promoção da cultura de paz no trânsito;**
- ◆ **Ações para melhorar a atenção às vítimas;**
- ◆ **Ações para melhorar e integrar os sistemas de informação sobre os acidentes de trânsito (locais);**
- ◆ **Aumentar a fiscalização e controle sobre as infrações de trânsito.**





Obrigado!

Luiz Otávio Maciel Miranda
SVS/DASIS/CGDANT

luizo.maciel@saude.gov.br

61 3306 7113/7114
