

56º CONSELHO DIRETOR

70ª SESSÃO DO COMITÊ REGIONAL DA OMS PARA AS AMÉRICAS

Washington, D.C., EUA, 23 a 27 de setembro de 2018

Tema 8.13 da agenda provisória

CD56/INF/13
12 de julho de 2018
Original: espanhol

PLANO DE AÇÃO SOBRE SEGURANÇA VIÁRIA: RELATÓRIO FINAL

Antecedentes

1. O presente documento tem como propósito informar aos Órgãos Diretores da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) os resultados alcançados na execução do *Plano de ação sobre segurança viária* (documento CD51/7, Rev. 1) para o período 2012-2017, aprovado em 2011 durante o 51º Conselho Diretor da Organização mediante a resolução CD51.R6, na qual se reconhecia a necessidade de melhorar a segurança viária na Região (1, 2). A finalidade do plano foi estabelecer diretrizes que pudessem orientar as ações do setor da saúde nos Estados Membros e impulsionar iniciativas para prevenir os traumatismos causados no trânsito. Assim, foi proposto alcançar em 2017 um conjunto de metas baseadas em 18 indicadores que tinham como linha de base dados de 2007. É esse conjunto de metas que é avaliado neste relatório (1, 3).

Análise do progresso alcançado

2. A Região das Américas obteve avanços na maior parte dos objetivos propostos no plano de ação, conforme descrito no quadro apresentado a seguir, que é complementado no anexo com um gráfico-resumo. A fonte de informação para a análise dos resultados foi o relatório regional sobre a segurança viária, publicado pela OPAS em 2016 (4).¹ É necessário destacar que os critérios para a avaliação dos indicadores relacionados com a elaboração de legislação² foram mais rigorosos nesta avaliação final do que quando os dados da linha de base foram compilados.

3. São registrados progressos e avanços na segurança viária, especificamente no desenvolvimento e na designação de órgãos para assumir a liderança como coordenadores. Por sua vez, são reconhecidas melhorias na legislação sobre a condução sob o efeito de

¹ Dados atualizados ainda não disponíveis; estão em processo de validação para publicação em novembro de 2018 (Relatório mundial sobre a situação da segurança no trânsito 2018).

² Foi considerada a legislação nacional. A metodologia aplicada limita a análise dos avanços subnacionais em países federados.

álcool e o uso de sistemas de retenção para crianças. Também houve avanços positivos na execução de medidas para melhorar a infraestrutura viária e na implementação da atenção pré-hospitalar, e os Estados Membros melhoraram a apresentação de dados da mortalidade e morbidade associados com a segurança viária, o que ajuda a definir as prioridades nos países.

4. Apesar desses avanços, ainda são necessárias reformas para melhorar as leis referentes à velocidade, ao uso obrigatório de capacete pelos motociclistas e ao uso obrigatório do cinto de segurança. Além disso, é importante destacar que há um atraso no cumprimento ou aplicação das leis já aprovadas. Também é necessário avançar na formulação de políticas nacionais para promover o deslocamento a pé ou de bicicleta. Ademais, é difícil constatar se houve melhoras na inspeção e revisão dos veículos devido a deficiências na qualidade dos dados disponíveis na maioria dos países.

<i>Objetivo 1: Designar um comitê assessor ou órgão responsável pela coordenação multissetorial na administração pública para que oriente as atividades nacionais relacionadas à segurança viária, com ênfase especial na elaboração de planos nacionais para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito.</i>	
Indicador, linha de base e meta	Resultados
Número de países que contam com um comitê assessor ou órgão responsável pela coordenação multissetorial das medidas de promoção da segurança viária. Linha de base: 25 Meta: 30	Trinta países contam com um comitê assessor ou órgão responsável pela coordenação multissetorial das medidas de promoção da segurança viária.

<i>Objetivo 2: Reduzir a contribuição dos fatores de risco (velocidade, consumo de álcool, drogas e outras substâncias psicoativas, e elementos de distração) para as lesões resultantes de acidentes de trânsito e aumentar a porcentagem do uso dos acessórios de proteção (capacete, cinto de segurança e assentos de segurança para crianças).</i>	
Indicador, linha de base e meta	Resultados
Número de países com limites de velocidade urbana de até 50 km/hora. Linha de base: 20 Meta: 30	Não houve avanços. Os critérios para a avaliação das leis foram mais rigorosos do que os considerados na linha de base.
Número de países que contam com programas de controle do cumprimento dos limites de velocidade. Linha de base: 4 Meta: 15	Doze países contam com programas de controle e aplicação dessa lei (aumento de oito países, 80% da meta).
Número de países e cidades que estabeleceram limites de alcoolemia iguais ou inferiores a 0,05 g/dl para condutores. Linha de base: 10 Meta: 20	Seis novos países estabeleceram o limite de alcoolemia recomendado, perfazendo um total de 16 países (80% da meta).

Indicador, linha de base e meta	Resultados
Número de países que contam com programas que proíbem conduzir sob o efeito de álcool. Linha de base: 4 Meta: 15	Dez países se somaram aos que contam com controle de alcoolemia para condutores. Com isso, o total sobe para 14 (93,3% da meta).
Número de países que contam com leis sobre o uso obrigatório de capacete por todos os ocupantes de motocicletas. Linha de base: 12 Meta: 25	Dezesseis países exigem o uso do capacete por todos os usuários (64% da meta). Os critérios de avaliação das leis foram mais rigorosos do que os considerados na linha de base.
Número de países que têm programas de promoção e controle do uso do capacete. Linha de base: 13 Meta: 25	Cinco novos países implementaram programas de controle, o que eleva o total para 18 (72% da meta).
Número de países com leis sobre o uso obrigatório do cinto de segurança por todos os ocupantes de veículos. Linha de base: 20 Meta: 30	Vinte e três países de um total de 30 aplicam essa lei (76,6% da meta).
Número de países que têm um programa de promoção e controle do uso do cinto de segurança. Linha de base: 18 Meta: 30	Sete novos países passaram a aplicar essa lei, perfazendo um total de 25 países (83,3% da meta).
Número de países que têm leis para o uso obrigatório de sistema de retenção para crianças nos automóveis. Linha de base: 21 Meta: 30	Seis novos países adotaram essa lei, totalizando 27 (90% da meta).
Número de países com programas de promoção e controle do uso de sistemas de retenção para crianças. Linha de base: 5 Meta: 15	Não houve avanço.

Objetivo 3: Melhorar as políticas de transporte público de massa mediante a integração de critérios de segurança, equidade e acessibilidade que promovam o exercício dos direitos humanos.

Indicador, linha de base e meta	Resultados
Número de países com políticas que apoiam o investimento em transporte público. Linha de base: 14 Meta: 30	Com os avanços em nove países, já são 23 no total (76,6% da meta).

Objetivo 4: Contar com serviços estruturados e integrados de atenção pré-hospitalar para as vítimas de traumatismos causados pelo trânsito.	
Indicador, linha de base e meta	Resultados
Número de países com um sistema de atenção pré-hospitalar integrado ao setor da saúde. Linha de base: 22 Meta: 30	Cinco países avançaram durante o período do plano, totalizando 27 que cumprem este indicador (90% da meta).

Objetivo 5: Melhorar a qualidade dos dados sobre as vítimas dos traumatismos resultantes do trânsito para que as taxas de mortalidade e morbidade possam refletir as características dos que sofreram lesões.	
Indicador, linha de base e meta	Resultados
Número de países que contam com dados sobre taxas de mortalidade por traumatismos resultantes do trânsito. Linha de base: 30 Meta: 37	Trinta e quatro países dos 37 fixados como meta contam com dados sobre índices de mortalidade (92%).
Número de países que contam com dados sobre taxas de morbidade por traumatismos resultantes do trânsito (número de feridos atendidos nos serviços pré-hospitalar e hospitalar). Linha de base: 3 Meta: 10	Vinte e seis países contam com dados sobre taxas de morbidade ³ por traumatismos causados pelo trânsito, motivo pelo qual a meta foi não apenas alcançada, mas também superada.

Objetivo 6: Promover o desenvolvimento de infraestrutura que favoreça os deslocamentos seguros de todos os usuários das vias em cidades e estradas, sobretudo os pedestres, ciclistas e motociclistas, os usuários mais vulneráveis.	
Indicador, linha de base e meta	Resultados
Número de países que contam com políticas nacionais para promover o deslocamento a pé ou de bicicleta. Linha de base: 10 Meta: 30	Apenas quatro países melhoraram suas políticas de mobilidade para pedestres e ciclistas, o que situou o total em 14 países (46,7% da meta).
Número de países que incorporam elementos da segurança viária ao projeto viário e aplicam medidas para reduzir a velocidade em zonas usadas por pedestres e/ou ciclistas. Linha de base: 4 Meta: 10	Doze países têm políticas para separar os usuários da via e proteger os usuários vulneráveis, como os pedestres e os ciclistas ⁴ . A meta deste indicador foi não apenas alcançada, mas também superada.

³ O total de países que contam com dados de morbidade abrange os que coletam informações sobre o número de acidentes resultantes de lesões fatais e de lesões não fatais, pois o questionário para o [Relatório mundial sobre o estado da segurança viária 2015](#) agrupa esses dois indicadores em uma só pergunta.

⁴ Não há dados disponíveis na base de dados da OPAS sobre os países que incorporam características de segurança ao projeto viário e aplicam medidas para reduzir a velocidade. No [Relatório mundial sobre o estado da segurança viária 2015](#) estão compilados dados sobre países com políticas para separar os usuários da via e proteger os usuários vulneráveis (pedestres, ciclistas, motociclistas).

Objetivo 7: Recomendar e apoiar o setor responsável por criar ou fortalecer um sistema de inspeção e revisão técnica de toda a frota veicular, incluídos os veículos de duas ou três rodas. Incentivar também as indústrias a alinharem as normas de segurança com as recomendações dos Estados Membros.

Indicador, linha de base e meta	Resultados
Número de países que têm um sistema de inspeção e revisão técnica de toda a frota veicular. Linha de base: 23 Meta: 30	Não há dados disponíveis na Região para analisar o cumprimento desta meta.

Ação necessária para melhorar a situação

5. Em vista dos avanços descritos acima, devem-se considerar as seguintes medidas:
 - a) Continuar a trabalhar pelo reconhecimento da segurança viária como uma prioridade de saúde pública conforme as recomendações da Declaração de Brasília, adotadas na Segunda Conferência de Alto Nível Global sobre Segurança no Trânsito, realizada em 2015 (5), e a meta incluída no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 3 da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável referente a “até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas” (6).
 - b) Levando em consideração o aumento significativo do número de lesões e mortes em acidentes com motocicletas registrado na Região, recomenda-se que os Estados Membros definam, fortaleçam ou melhorem as políticas de segurança viária voltadas para os motociclistas. Além disso, no âmbito da segurança viária geral, convém levar em conta todos os fatores de risco, inclusive os “emergentes”, como a direção distraída pelo uso de dispositivos móveis e a condução sob o efeito de substâncias psicoativas. Por sua vez, cumprir as metas dos ODS referentes à segurança viária exigirá levar em consideração estas novas realidades da Região, apoiar os países e intensificar a cooperação internacional.

Intervenção pelo Conselho Diretor

6. Solicita-se que o Conselho Diretor tome nota deste relatório final e faça as recomendações que considere pertinentes.

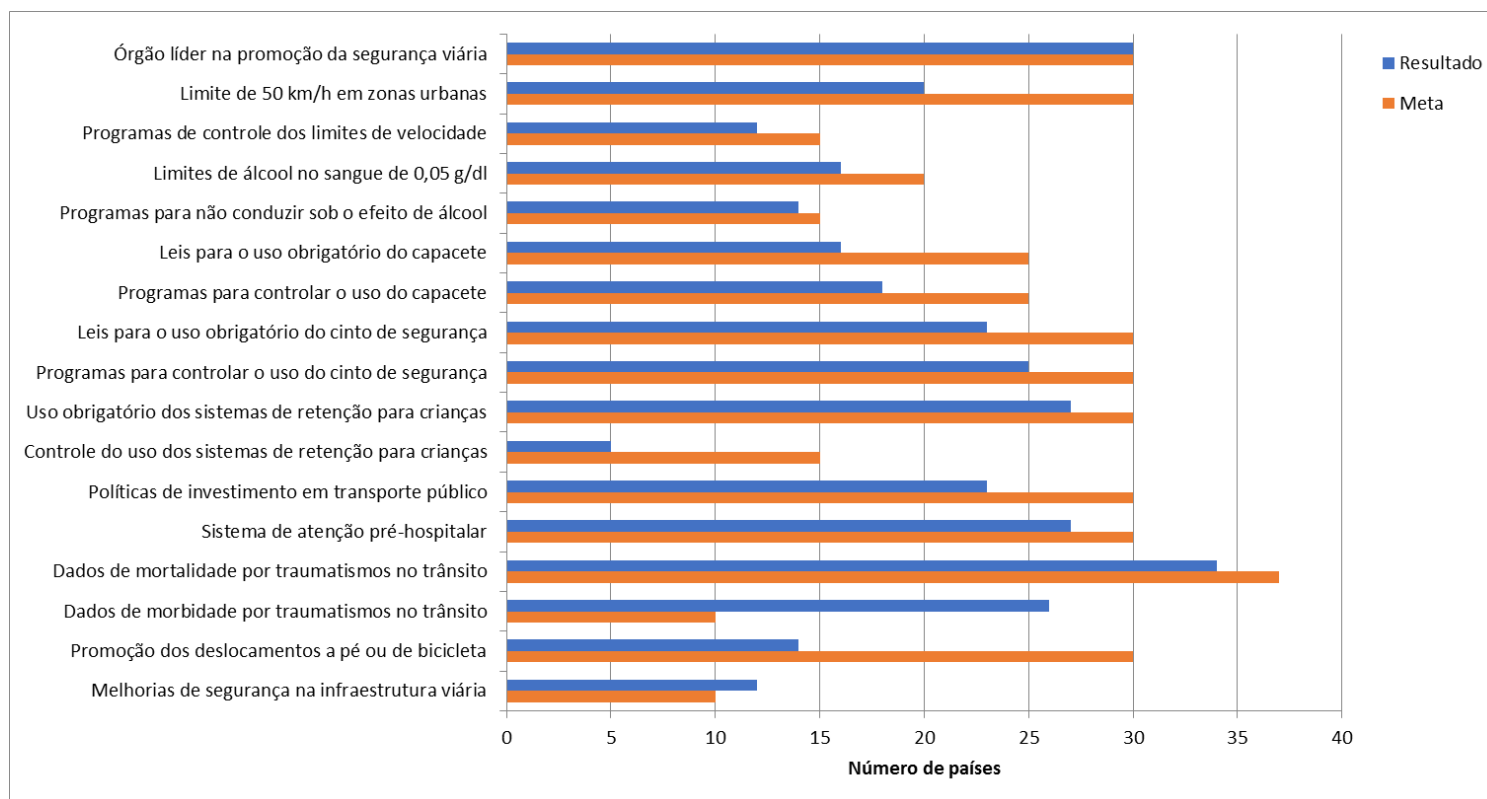
Anexo

Referências

1. Organização Pan-Americana da Saúde. Plano de ação sobre segurança viária [Internet]. 51º Conselho Diretor da OPAS, 63ª sessão do Comitê Regional da OMS para as Américas; 26 a 30 de setembro de 2011; Washington DC. Washington, DC: OPAS; 2011 (documento CD51/7, Rev. 1) [consultado em 26 de abril de 2018]. Disponível em: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=14662&Itemid=270.
2. Organização Pan-Americana da Saúde. Plano de ação sobre segurança viária [Internet]. 51º Conselho Diretor da OPAS, 63ª sessão do Comitê Regional da OMS para as Américas; 26 a 30 de setembro de 2011; Washington, DC. Washington, DC: OPAS; 2011 (resolução CD51.R6) [consultado em 26 de abril de 2018]. Disponível em: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=15084&Itemid=270.
3. Organização Pan-Americana da Saúde. Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. Washington, DC: OPAS; 2009 [consultado em 1º de maio de 2018]. Disponível em http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/gsrss_paho.pdf.
4. Organização Pan-Americana da Saúde. Segurança no Trânsito nas Américas [Internet]. Washington, DC: OPAS; 2016 [consultado em 26 de abril de 2018]. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Road_Safety_PAHO_Portuguese.pdf.
5. Declaração de Brasília. Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito; 18 e 19 de novembro de 2015; Brasília (Brasil). Ministério das Relações Exteriores, Brasil; 2015 [consultado em 1º de maio de 2018]. Disponível em http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=12508:segunda-conferencia-global-de-alto-nivel-sobre-seguranca-no-transito&catid=42:notas&lang=pt-BR&Itemid=280.
6. Organização das Nações Unidas. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável [Internet]. Nações Unidas; 2017 [consultado em 26 de abril de 2018]. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/>.

Anexo

Indicadores do Plano de ação sobre segurança viária: Avaliação final do progresso obtido, 2011-2017



- - -