DEZ ESTRATÉGIAS PARA A SEGURANÇA DE CRIANÇAS NO TRÂNSITO

Organização Mundial da Saúde

DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO 2011-2020

#SaveKidsLives

DEZ ESTRATÉGIAS PARA A SEGURANÇA DE CRIANÇAS NO TRÂNSITO

A cada quatro minutos, uma criança perde a vida prematuramente no trânsito, em todo o mundo. Centenas ficam feridas – muitas delas gravemente.

INTRODUÇÃO

A cada quatro minutos, uma criança perde a vida prematuramente no trânsito, em todo o mundo. Centenas ficam feridas – muitas delas gravemente. Esses eventos traumáticos causam sofrimento e tristeza imensuráveis e, por vezes, dificuldades econômicas para as famílias e os amigos. Além disso, custam às sociedades recursos preciosos que poderiam ser usados no enfrentamento de outros graves problemas de saúde e de desenvolvimento.

Muitas das crianças que são vítimas desta calamidade causada pelo homem são pobres. As tentativas de direcionar a segurança no trânsito para as crianças estão, portanto, intrinsecamente ligadas às noções de justiça social e devem fazer parte dos esforços globais para reduzir a pobreza.

Para crianças e jovens entre 15-17 anos, não há risco maior do que o trânsito.

Para os países que vivem um rápido processo de motorização – grande parte deles é de renda média –, as vias de tráfego são muitas vezes construídas sem a devida consideração às comunidades por onde passam. Historicamente, este foi também o caso dos países de alta renda. Uma mudança de mentalidade se faz necessária a fim de garantir que as vias, em todos os lugares, sirvam às necessidades e sejam seguras para todos os que as utilizam – inclusive para as crianças e também para outros grupos vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas.

Tal mudança é imprescindível para os esforços no sentido de promover estilos de vida saudáveis que vêm sendo empreendidos. Os deslocamentos a pé, por bicicleta e outras atividades físicas que têm um papel importante para coibir o excesso de peso e a obesidade nas crianças, levam-nas, inevitavelmente, a estar em contato com as vias terrestres. E é somente quando essas vias se mostram seguras que as crianças se sentem encorajadas a utilizá-las, e seus pais e responsáveis autorizam-nas a fazê-lo.

Não há uma medida única que responda adequadamente à ampla gama de riscos a que as crianças estão sujeitas no trânsito, no entanto, existem passos que cada família, comunidade e país podem dar para melhorar a segurança das

crianças. Nos países que apresentaram as maiores quedas nas mortes e lesões causadas pelo trânsito, as leis rígidas, seguidas de aplicação rigorosa da legislação, bem como as melhorias na segurança das vias e dos veículos, provaram fazer a diferença. A Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011–2020, aprovado pelas Nações Unidas, oferece um amplo arcabouço para promovermos essas e outras medidas de segurança das crianças no trânsito.

Quantas crianças morrem no trânsito a cada ano, em todo o mundo?

OS FATOS

186.300 crianças[1] morrem a cada ano no trânsito, em todo o mundo – isto representa mais de 500 crianças por dia. Com efeito, as lesões ocasionadas no trânsito estão entre as primeiras causas de morte de crianças acima de cinco anos de idade.

Ranking das causas de morte entre crianças com menos de 18 anos, no mundo, em 2012

Ranking	< 5 anos	5 – 9 anos	10 – 14 anos	15 – 17 anos
1	Complicações de nascimento prematuro	Doenças diarreicas	HIV/AIDS	**Lesões causadas pelo trânsito**
2	Infecções do trato respiratório inferior	Infecções do trato respiratório inferior	Doenças diarreicas	Lesões autoinfligidas
3	Asfixia ao nascer/ trauma	Meningite	**Lesões causadas pelo trânsito**	Violência interpessoal
4	Doenças diarreicas	**Lesões causadas pelo trânsito**	Infecções do trato respiratório inferior	HIV/AIDS

Fonte: *World Health Organization, Global Health Estimates*, 2014.

1 Uma criança é uma pessoa abaixo de 18 anos, segundo a definição da Convenção dos Direitos da Criança.

De onde são as crianças que têm mais probabilidade de morrer ou de se ferir no trânsito?

Ainda que o desafio da segurança viária seja global, as crianças têm mais chances de morrer em países de baixa e média renda, que respondem por 95% das mortes das crianças no trânsito. As taxas variam de região para região. E dentro de um mesmo país, as crianças mais pobres estão em maior risco.

Variações regionais nas taxas (por 100 mil habitantes) de morte de crianças abaixo de 18 anos, em todo mundo, em 2012

África		Américas		Leste Mediterrâneo		Europa		Sudeste Asiático	Pacífico Ocidental		Mundo	
PAR	PBMR	PAR	PBMR	PAR	PBMR	PAR	PBMR	PBMR	PAR	PBMR	PAR	PBMR
6.3	15.6	3.9	6.9	8.5	11.2	2.9	5.6	6.9	2.0	5.7	3.4	9.1

PAR = Países de Alta Renda; PBMR = Países de Baixa/Média Renda.
Fonte: *World Health Organization, Global Health Estimates*, 2014.

Como os fatores idade e sexo determinam os riscos no trânsito?

Crianças de todas as idades estão arriscadas a se envolver em situações que causam lesões ou mortes no trânsito. Os meninos respondem por cerca do dobro das mortes das meninas, em todo o mundo. Esse risco elevado é atribuído a uma maior exposição dos meninos ao tráfego, bem como sua tendência de assumir maiores riscos, especialmente quando adolescentes.

O que torna as crianças tão vulneráveis no trânsito?

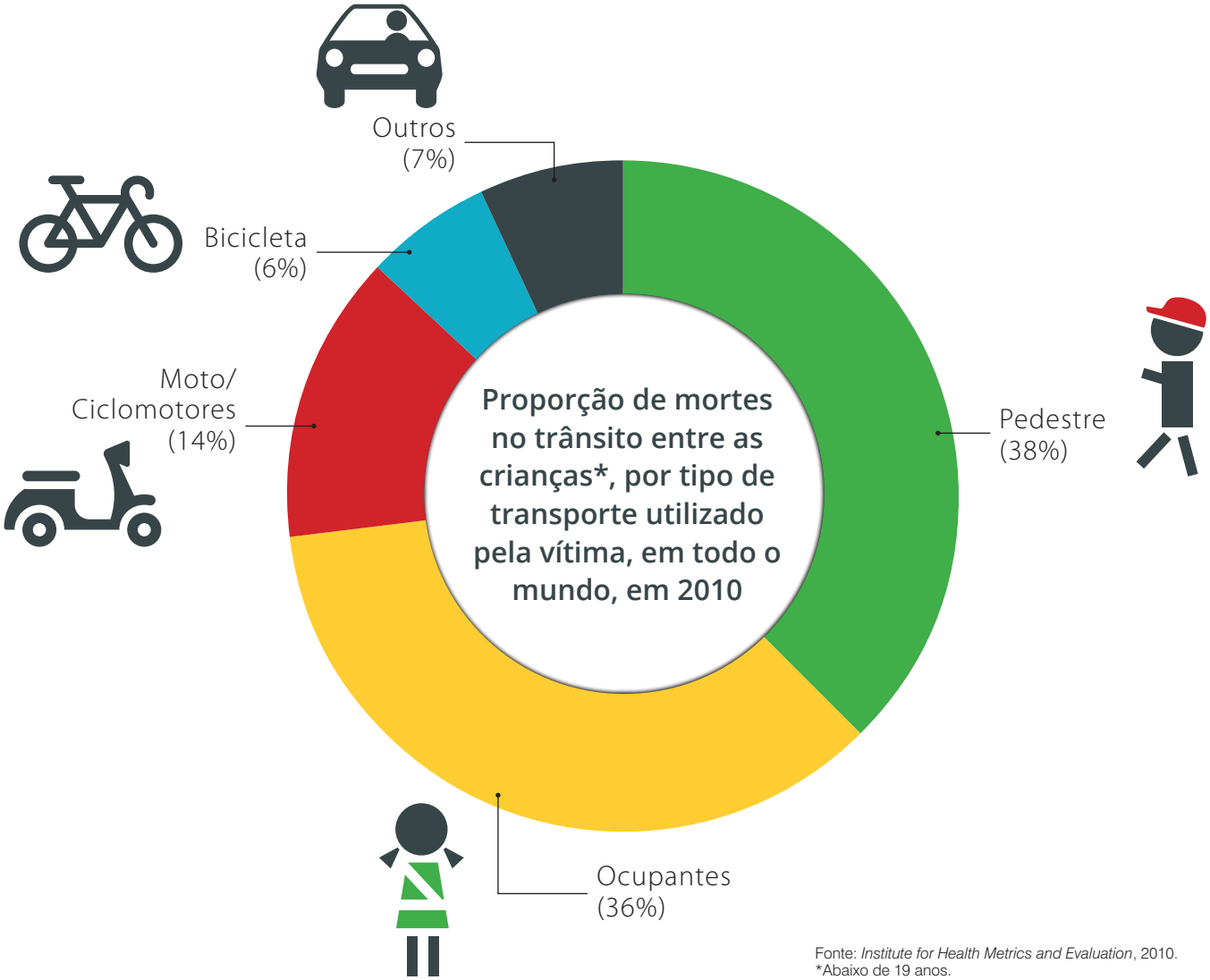
As crianças mais jovens têm limitações relacionadas ao seu desenvolvimento físico, cognitivo e social, tornando-as mais vulneráveis no trânsito do que os adultos. Devido à sua

pequena estatura, pode ser difícil para as crianças ver o tráfego à sua volta, e também para os motoristas e demais usuários das vias vê-las. Além disso, quando envolvidas em traumas, a conformação mais frágil de seus crânios as tornam mais suscetíveis a lesões graves na cabeça do que os adultos. As crianças mais novas podem ter dificuldades para interpretar o que veem e ouvem, e isto pode afetar seu julgamento sobre a proximidade, velocidade e direção dos veículos em movimento. Podem também ser impulsivas, e sua menor atenção implica em esforços da parte delas para lidar com mais de um desafio de uma só vez. Na medida em que se tornam adolescentes, estão também, particularmente, propensas a assumir riscos, comprometendo a sua segurança no trânsito.

Em termos globais, as crianças em países de baixa e média renda apresentam uma taxa de mortalidade no trânsito quase três vezes maior do que nos países de alta renda.

Quais modos de transporte colocam as crianças em maior risco no trânsito?

Pode ser surpreendente que das crianças que sofrem lesões ou morrem no trânsito no mundo todo a cada ano, 38% são pedestres. Nos países de baixa e média renda, onde essas mortes ocorrem mais frequentemente, as crianças andam ao longo de vias compartilhadas por diversos modos de transporte – alguns em alta velocidade –, pois faltam estruturas como calçadas, faixas de travessias e barreiras de segurança. Crianças deslocando-se de carro compõem outros 36% das mortes. Já a maioria dessas crianças é de países de alta renda. Elas estão sujeitas a riscos, tanto nos bancos dianteiros quanto nos traseiros dos veículos, quando não utilizam mecanismos de retenção. As demais crianças e jovens que morrem no trânsito deslocam-se de bicicleta ou em motos, conduzindo ou sendo conduzidas, muitas vezes sem capacetes.



Fonte: *Institute for Health Metrics and Evaluation*, 2010.
*Abaixo de 19 anos.

DEZ ESTRATÉGIAS PARA A SEGURANÇA DAS CRIANÇAS NO TRÂNSITO

Vias mais seguras para todos significa vias mais seguras para as crianças. O Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011–2020 destaca o que é necessário para melhorar a segurança viária para todos. Para os governos, isto inclui a legislação em torno dos principais riscos, como o excesso de velocidade, a combinação de álcool e direção e a não utilização de capacetes, cintos de segurança e sistemas de retenção. Inclui também cumprir as leis, construir vias seguras, obrigar os fabricantes a produzirem veículos com dispositivos de segurança adequados e prover sistemas de atenção emergencial para os feridos. Ações adicionais voltadas especificamente às crianças podem ajudar a melhor protegê-las no trânsito. As 10 estratégias descritas adiante são as mais conhecidas – especialmente quando implementadas na forma de um pacote de medidas – para manter as crianças seguras no trânsito.

1 Controlar a velocidade

A velocidade é um fator contribuinte para cerca de um terço dos eventos fatais no trânsito nos países de renda alta, e acima da metade dos casos em países de baixa e média renda. Vias longas e retas que passam em frente a escolas, residências e comércios propiciam o desenvolvimento de altas velocidades e colocam as crianças em riscos significativos. Estas estratégias podem ajudar a reduzir a velocidade praticada nas ruas:

- Determinar e fiscalizar limites de velocidade apropriados à função da via;
- Determinar e fiscalizar limites de velocidade de 30 km/h em vias com alta concentração de pedestres;
- Fiscalizar a velocidade por meio de radares com câmeras;
- Construir e modificar as vias de modo a incluir elementos que limitam a velocidade, como semáforos, rotatórias e lombadas.

Reduzir a velocidade veicular é primordial para a proteção das crianças no trânsito.

Zonas de velocidade "20 is plenty" no Reino Unido

Ao longo dos últimos 20 anos, as zonas 20 milhas por hora (≈30 km/h) foram introduzidas nas ruas próximas a escolas e residências em Londres, no Reino Unido. Além de definir esse limite de velocidade, foram instaladas nessas vias estruturas como lombadas redutoras de velocidade e chicanes (criando curvas extras em uma via). Crianças de 0–15 anos têm se beneficiado, desde a introdução dessas zonas "20 is plenty" (algo como 20 *é bastante*), de uma redução de 46% no número de mortes de pedestres e de 28% de mortes de ciclistas no período entre 1987 e 2006.

2 Reduzir a direção sob efeito de bebida alcoólica

Um risco elevado para as crianças na condição de pedestres, ciclistas e ocupantes de veículos refere-se às pessoas que estão sob efeito de álcool. Beber e dirigir aumenta não só a chance de gerar eventos como colisões e atropelamentos, mas também a probabilidade dessas ocorrências resultarem em morte ou lesão grave. O risco começa a subir significativamente quando o condutor apresenta concentrações de álcool no

Condutores jovens inexperientes com níveis de alcoolemia de 0.05 g/dl correm um risco 2.5 vezes maior de se envolver em acidentes de trânsito, comparativamente a condutores mais velhos e experientes.

sangue (CAS) de cerca de 0,04 g/dl. As seguintes estratégias podem reduzir a prática de dirigir após beber:

- Estabelecer e fazer cumprir limites do CAS de 0,05 g/dl ou menos para todos os motoristas, e limites de CAS ainda mais baixos de 0,02 g/dl ou menos para os jovens condutores;
- Fiscalizar as leis referentes a dirigir sob efeito de bebida através de pontos de verificação de sobriedade e testes de alcoolemia aleatórios;
- Restringir a venda de álcool em legislação que estabeleça idade mínima para compra, fiscalizando os tipos de estabelecimentos que vendem bebidas alcoólicas e seus horários de funcionamento;
- Limitar os comerciais de bebidas alcoólicas voltados a jovens.

3 Garantir o uso obrigatório de capacetes em ciclistas e motociclistas

Para as crianças, usar capacete é a estratégia mais eficaz a fim de reduzir o risco de lesões na cabeça ao andarem de bicicleta ou motocicleta. Para os ciclistas de todas as idades, o uso adequado do capacete diminui o risco de uma lesão na cabeça em 69%, enquanto que para os motociclistas de todas as idades, o uso adequado de um capacete reduz o risco de morte em 40% e o risco de lesão grave na cabeça em mais de 70%. As seguintes estratégias podem garantir o uso de capacetes:

- Tornar obrigatório e fiscalizar o uso de capacete em usuários de motocicleta, com leis que estipulam o tipo e as especificações do equipamento por faixa etária;

O uso de capacetes por crianças no Vietnam

No final de 2007, o governo do Vietnam tornou obrigatório o uso de capacetes a todos os condutores e passageiros de motocicletas, incluindo crianças. Após o vigor da lei, as taxas de uso de capacete aumentaram em mais de 90%. O resultado foi uma redução do número de lesões na cabeça e de mortes em acidentes com motos. No entanto, a lei não autorizava a polícia a fazer cumprir o uso de capacete entre as crianças menores de 14 anos de idade nem que os adultos fossem apenados quando uma criança sob seus cuidados não usasse capacete. Como resultado, as taxas de uso de capacete entre as crianças permaneceram baixas, em menos de 40%, por isso a lei foi alterada em abril de 2010, permitindo sua aplicação junto a crianças com idade superior a seis anos, responsabilizando o condutor adulto. Consequentemente, a taxa de uso de capacete entre crianças aumentou para 56% durante o período 2010–2013.

- Exigir padrões internacionais reconhecidos na fabricação de capacetes destinados a motociclistas que garantem sua adequação para crianças;
- Assegurar a disponibilidade e o acesso à aquisição de capacetes destinados a motociclistas para os que precisam;
- Apoiar as iniciativas comunitárias voltadas às crianças, educar os pais sobre o uso de capacete para quem utiliza moto e bicicleta e prover capacetes gratuitamente ou com desconto para crianças.

4 Usar mecanismos de retenção para crianças nos veículos

Para as crianças ocupantes de um veículo, há uma variedade de sistemas de retenção disponível, incluindo cadeirinhas para bebês e crianças, elevadores de assentos e cintos de segurança, adequáveis ao uso dependendo da idade, do peso e da altura da criança. Comparado apenas à utilização do cinto de segurança, estima-se que o uso de assentos elevados reduz em 59% o risco de danos em crianças de quatro a sete anos, prevenindo lesões significativas. As seguintes estratégias podem aumentar a adoção de mecanismos de retenção para crianças e seu uso adequado:

- Tornar obrigatórias e fiscalizar as leis referentes a retenção para crianças para todos os veículos particulares;

De maneira geral, os sistemas de retenção reduzem a probabilidade de lesões fatais em cerca de 70% entre bebês e de 54% a 80% entre as crianças menores.

- Exigir padrões internacionais reconhecidos na fabricação de mecanismos de retenção para crianças;
- Assegurar a disponibilidade e o acesso à aquisição dos sistemas de retenção para os que necessitam;
- Obrigar os fabricantes de veículos a produzirem acessórios de encaixe para assentos em todos os veículos particulares, tais como sistemas de fixação ISOFIX, que prendem o mecanismo de retenção para crianças no local correto.
- Promover programas de empréstimos de mecanismos de retenção para crianças e educar as famílias sobre como usar esses dispositivos.

5

5 Desenvolver a habilidade das crianças para ver e serem vistas

Ver e ser visto são pré-requisitos fundamentais à segurança de todos no trânsito, mas são de particular importância para crianças dado à sua peculiar vulnerabilidade. As seguintes estratégias podem ser utilizadas para aumentar a visibilidade delas:

- Usar roupas de cores brancas e claras;

- Usar fitas refletivas sobre a roupa e nas mochilas;
- Formar os "ônibus que caminham" (*walking buses*) – um recurso que consiste em grupos de crianças, vestindo coletes refletivos, caminhando em fila ao longo de rotas estabelecidas e acompanhadas por adultos voluntários;
- Designar guardas com coletes refletivos para monitorar travessias de ruas próximas a escolas;
- Utilizar faróis em bicicletas, bem como sinalização refletiva dianteira, traseira e nas rodas;
- Utilizar faróis diurnos em motos e outros veículos;
- Proporcionar o maior ordenamento possível das ruas, melhorando a iluminação da via.

Motos em movimento com faróis ligados, independentemente da hora do dia, reduzem as taxas de acidentes neste grupo de usuários da via em 29%.

6 Melhorar a estrutura viária

Historicamente, as vias têm sido construídas, principalmente, para o benefício do transporte motorizado, com pouca consideração às necessidades das comunidades por onde passam. A construção de novas infraestruturas viárias e a modificação das existentes com foco na segurança, melhoraria as condições de vida dessas comunidades, reduzindo os riscos às crianças no trânsito. Estratégias para melhorar a infraestrutura viária incluem:

- Implementar medidas físicas, tais como semáforos, rotatórias, lombadas, travessias, passarelas, canteiros centrais e iluminação pública em ruas movimentadas;
- Separar diferentes tipos de tráfego e usuários da via através de mecanismos como calçadas elevadas para pedestres, faixas exclusivas para pedestres e ciclistas e barreiras centrais para o tráfego de veículos que se movem em sentidos diferentes;

Segurança nas proximidades das escolas no Quênia

Promover um ambiente seguro em torno das escolas é essencial para a segurança das crianças. Em Naivasha, no Quênia, as autoridades locais tomaram uma série de medidas para melhorar a segurança próximo às escolas. Essas medidas incluem a construção de travessias de pedestres, lombadas, vias exclusivas de pedestres e ciclistas; a redução e a fiscalização de limites de velocidade para 30 km/h; o aumento da visibilidade por meio do aprimoramento da iluminação pública; o incentivo da utilização de mochilas refletivas por crianças a fim de melhorar a visibilidade delas; e proporcionar de uma fiscalização adequada realizada por guardas de trânsito.

- Criar zonas sem tráfego de carros para melhorar a segurança dos pedestres;
- Introduzir zonas de segurança escolar, que incluem um pacote de medidas de redução de velocidade, áreas de embarque/desembarque seguras e monitoramento de travessias;
- Aumentar o tempo de travessia em interseções semaforizadas próximas a escolas;
- Designar áreas de lazer distantes das ruas para as crianças;
- Investir em transporte público seguro.

7 Adaptar o *design* dos veículos

Projetos e padrões veiculares podem contribuir para a segurança das crianças dentro e fora de um veículo, incluindo as que utilizam bicicletas e motocicletas. Muitas medidas de segurança veicular protegem todos os usuários da via, mas algumas são específicas para crianças ou têm maior potencial de reduzir os riscos desse segmento. Essas estratégias incluem:

- Instalar, obrigatoriamente, áreas de absorção de impacto e deformação para proteger ocupantes de veículos no caso de um choque;
- Redesenhar as partes frontais dos carros de modo a serem menos danosas aos pedestres no caso de impactos;

- Equipar os veículos com câmeras e alarmes sonoros que detectam pequenos objetos não perceptíveis pelo espelho retrovisor;
- Instalar sistemas de bloqueio *alcohol interlock* nos veículos de condutores que infringiram leis relacionadas a beber e dirigir.

8 Reduzir riscos para jovens condutores

Em alguns países, crianças a partir dos 15 anos de idade têm permissão para dirigir. Condutores jovens respondem por um grande número de acidentes de trânsito em todo o mundo. Os fatores que contribuem para isso incluem exceder a velocidade, dirigir após beber ou fazer uso de outras drogas e enviar mensagens de texto por celular enquanto dirigem. Maiores restrições à licença para dirigir, como as dos programas de licenciamento graduado, podem resultar em reduções gerais significativas nos acidentes e nas mortes no trânsito. Esses programas seguem uma abordagem gradual em etapas, de modo que um motorista iniciante pode adquirir experiência ao volante com restrições, até que obtenha maiores prerrogativas para dirigir. Esquemas de licenciamento graduado que implementam as estratégias seguintes podem lograr impactos importantes para a segurança dos jovens:

- Reduzir os níveis de alcoolemia tolerados para novos condutores;
- Dirigir com um adulto designado como responsável durante o período de aprendizagem;
- Estabelecer restrições para dirigir à noite e com outros passageiros;
- Insistir na tolerância zero para quaisquer infrações de trânsito, incluindo enviar mensagens de texto por celular.

Em locais onde há o licenciamento graduado para dirigir, os acidentes de trânsito deste grupo de condutores diminuíram em até 46%.

Programas de licenciamento graduado na Austrália

Em julho de 2007, o Estado de Queensland, na Austrália, reforçou seus antigos programas de licenciamento graduado para motorista de modo a incluir uma extensão do período de aprendizagem de seis para 12 meses e um aumento de 100 horas no tempo de direção supervisionada, seja por um dos pais ou por um profissional, e de 10 horas de condução noturna. Além disso, há aspectos explícitos do programa atual que abordam direção distraída, por exemplo, ao proibir o uso de telefones celulares. As horas de direção no sistema atual devem ser registradas em um diário que será apresentado antes do teste prático de direção.

9

9 Prover cuidados apropriados para crianças lesionadas

Devido à tenra idade e à extraordinariá capacidade de recuperação. as crianças se beneficiam da atenção qualificada às lesões. realizadas em tempo hábil. como nenhum outro grupo.

Sabendo que o reforço dos serviços de atenção emergencial e de reabilitação no país é a abordagem mais adequada para melhorar os resultados de todas as vítimas no trânsito, há considerações especiais para o caso das crianças. As principais estratégias para melhorar o atendimento de crianças lesionadas incluem:

- Prover cuidado e formação para a estabilização imediata e segura das lesões e estabelecer planos para ativar sistemas formais ou informais de transporte das crianças feridas aos locais de tratamento;
- Treinar os prestadores de atenção pré-hospitalar em relação às diferenças fisiológicas entre crianças e adultos e sobre a forma de atender às necessidades específicas do tratamento de crianças;
- Abastecer os veículos de emergência com equipamento médico apropriado ao tamanho das crianças onde houver sistemas formais de atendimento pré-hospitalar;
- Tornar os hospitais os mais amigáveis possíveis, de modo a minimizar o trauma adicional das crianças lesionadas;
- Melhorar os serviços de reabilitação pediátrica específica, especialmente as prescrições da reabilitação baseadas em casa, incluindo o acesso a centros de reabilitação comunitárias;
- Melhorar o acesso aos serviços de aconselhamento para mitigar tanto o impacto psicológico das lesões nas crianças quanto nas suas famílias e para abordar considerações práticas, incluindo consultas relacionadas a aspectos legais e financeiros.

10

10 Supervisionar as crianças quando próximas das ruas

As crianças pequenas têm uma capacidade limitada para avaliar o risco. Como tais, os pais e outros responsáveis devem desempenhar um papel importante no sentido de ajudar as crianças a interpretar o que ocorre ao seu redor. Esse papel de supervisão é particularmente útil para garantir a segurança das crianças em ambientes viários complexos. A supervisão por si só não substitui as medidas descritas acima, mas

podem complementá-las e reforçá-las. A supervisão incluiria, por exemplo, garantir que as crianças usem capacetes, assentos adequados nos carros e cintos de segurança, além de respeitar os protocolos estabelecidos para zonas de segurança da escola. A supervisão, combinada a outras estratégias destacadas neste documento, ajudará a reduzir a probabilidade de uma criança se envolver em um acidente de trânsito.

CONCLUSÃO

As mortes e lesões no trânsito são eminentemente evitáveis. Os países que têm amealhado a vontade política necessária para resolver este problema têm demonstrado este fato e, ao fazê-lo, vêm salvando a vida de centenas de milhares de crianças, poupando incontáveis recursos de suas nações. As estratégias destacadas neste documento estão entre as mais conhecidas para a segurança das crianças no trânsito. Se implementadas por todos os países, eles terão feito muito para atingir a meta da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011–2020, salvando cinco milhões de vidas. Além disso, contribuirão significativamente para a criação de comunidades mais vibrantes e habitáveis, proporcionando um transporte seguro e sustentável em benefício de todos os que utilizam as vias públicas.

"O futuro de um país são seus jovens. Não podemos nos dar ao luxo de perder nossos filhos no trânsito."

Dr. Margaret Chan
Diretora-Geral
Organização Mundial da Saúde

Agradecimentos

A Organização Mundial da Saúde (OMS) deseja reconhecer as contribuições das seguintes pessoas para o desenvolvimento deste documento: David Meddings, Margie Peden e Tamitza Toroyan pela pesquisa em que o documento se baseia; Kacem Laych pela compilação de dados; Cinnamon Dixon pelo esboço inicial; Gayle DiPietro, Adnan A. Hyder, Olive Kobusingye, Etienne Krug, Joan Ozanne-Smith, Hala Sakr, Chamaiparn Santikarn, Dinesh Sethi, David Saraiva, Tomasz Szymanski, Elizabeth Towner e David Ward pela revisão da versão inicial; Laura Sminkey pela redação final; e Hélène Dufays pelo apoio na produção. A OMS também agradece a contribuição financeira da Fundação FIA para o desenvolvimento e à publicação deste documento.

Fotos

pp. 2–3 © AMEND; 11 © Bloomberg Philanthropies, 2013; 12 © Shutterstock; 14 © Shutterstock; 17 © AA South Africa; 18–19 Shutterstock.

DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA
NO TRÂNSITO 2011–2020
www.who.int/roadsafety/decade_of_action

WHO/NMH/NVI/15.3
Organização Mundial da Saúde, 2015. Todos os direitos reservados.