

# INFORME SOBRE SEGURANÇA NO TRÂNSITO NA REGIÃO DAS AMÉRICAS



Organização  
Pan-Americana  
da Saúde



Organização  
Mundial da Saúde  
ESCRITÓRIO REGIONAL PARA AS Américas



# Informe sobre segurança no trânsito na Região das Américas



**Organização  
Pan-Americana  
da Saúde**



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

**Doenças não Transmissíveis e Saúde Mental**

**Washington, D.C. 2015**

Publica-se também em:

Inglês (2015): Report on Road Safety in the Region of the Americas. ISBN 978-92-75-11853-5

Espanhol (2015): Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas. ISBN 978-92-75-31853-9

### **Catálogo na Fonte, Biblioteca Sede da OPAS**

\*\*\*\*\*

Organização Pan-Americana da Saúde.

Informe sobre segurança no trânsito na Região das Américas. Washington, DC : OPAS, 2015.

1. Acidentes de Trânsito – prevenção & controle. 2. Acidentes de Trânsito – mortalidade.

3. Acidentes de Trânsito – estatística & dados numéricos. 4. Legislação Sanitária. 5. Américas.

I. Título.

ISBN 978-92-75-71853-7

(Classificação NLM: WA 275)

A Organização Pan-Americana da Saúde aceita pedidos de permissão para reprodução ou tradução de suas publicações, parcial ou integralmente. Os pedidos e consultas devem ser enviados para a Unidade de Comunicação (CMU), Organização Pan-Americana da Saúde, Washington, D.C., E.U.A. ([www.paho.org/publications/copyright-forms](http://www.paho.org/publications/copyright-forms)). A Área de Doenças Crônicas não Transmissíveis e Saúde Mental – (Dra. Eugênia Rodrigues, Assessora de Segurança Viária; [rodrigem@paho.org](mailto:rodrigem@paho.org)) pode fornecer informações mais recentes sobre alterações no texto, planejamento de novas edições, e reproduções e traduções disponíveis.

© Organização Pan-Americana da Saúde, 2015. Todos os direitos reservados.

As publicações da Organização Pan-Americana da Saúde contam com a proteção de direitos autorais segundo os dispositivos do Protocolo 2 da Convenção Universal de Direitos Autorais.

As designações empregadas e a apresentação do material na presente publicação não implicam a expressão de uma opinião por parte da Organização Pan-Americana da Saúde no que se refere à situação de um país, território, cidade ou área ou de suas autoridades ou no que se refere à delimitação de seus limites ou fronteiras.

A menção de companhias específicas ou dos produtos de determinados fabricantes não significa que sejam apoiados ou recomendados pela Organização Pan-Americana da Saúde em detrimento de outros de natureza semelhante que não tenham sido mencionados. Salvo erros e omissões, o nome dos produtos patenteados é distinguido pela inicial maiúscula.

Todas as precauções razoáveis foram tomadas pela Organização Pan-Americana da Saúde para confirmar as informações contidas na presente publicação. No entanto, o material publicado é distribuído sem garantias de qualquer tipo, sejam elas explícitas ou implícitas. A responsabilidade pela interpretação e uso do material cabe ao leitor. Em nenhuma hipótese a Organização Pan-Americana da Saúde deverá ser responsabilizada por danos resultantes do uso do referido material.

Fotografia frente e verso: E. Rodrigues © Organização Pan-Americana da Saúde.

# Sumário

|  |     |
|--|-----|
| <b>Agradecimentos</b> .....  | iv  |
| <b>Prefácio</b> .....  | v   |
| <b>Introdução</b> .....  | vii |
| Metodologia .....  | ix  |
| <b>Seção 1: Segurança no trânsito nas Américas: situação atual</b> .....   | 1   |
| Variações nas taxas de mortalidade calculadas entre países e sub-regiões .....                                       | 3   |
| Quase metade de todas as mortes no trânsito ocorre entre motociclistas, pedestres e ciclistas .....                  | 5   |
| Aumento da motorização .....   | 7   |
| <b>Seção 2: Prevenção de lesões no trânsito: avanços na Região</b> .....   | 9   |
| A redução da velocidade protege os usuários vulneráveis da via pública contra lesões e mortes .....                  | 11  |
| Leis severas sobre condução e álcool protegem 42% da população da Região .....                                       | 13  |
| A legislação sobre capacetes de motociclistas está melhorando na Região, mas é necessário mais esforço ...           | 15  |
| Não houve avanço da legislação sobre cinto de segurança .....  | 17  |
| Muitos países sancionaram leis para proteger as crianças .....   | 19  |
| São necessárias políticas de transporte mais vigorosas para proteger os usuários vulneráveis das vias públicas ..... | 20  |
| A maioria dos países proíbe o uso de celular ao dirigir .....  | 21  |
| <b>Conclusões e recomendações</b> .....  | 22  |
| <b>Referências</b> .....   | 23  |
| <b>Perfis de países</b> .....  | 25  |
| <b>Anexo estatístico</b> .....   | 59  |

# Agradecimentos

A Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) externa seus agradecimentos à contribuição das seguintes pessoas ao *Informe sobre a Segurança no Trânsito na Região das Américas*.

Eugênia Maria S. Rodrigues, que coordenou e supervisionou a elaboração deste relatório. A Astrid Arca e Alessandra Senisse Pajares, responsáveis pela coordenação regional de dados. Agradecemos também a inestimável contribuição de Janet Khoddami, Ramón Martínez, Oscar Mujica, Antonio Sanhueza e Mary Clare Patterson. A organização de informações e análise estatística foi supervisionada por Kacem Iaych e Sérgio R. Muñoz.

Este informe foi redigido por Ann M. Dellinger, da Equipe de Prevenção de Lesões por Veículos Automotores do Centro para Controle e Prevenção de Doenças dos Estados Unidos (CDC) e por Alison Harvey, consultora da Organização Mundial da Saúde.

Forneceram valiosas observações Kacem Iaych, Víctor Pavarino, Margie Peden, David Sleet, Tami Toroyan e Andrés Villaveces.

Os dados nacionais não poderiam ter sido obtidos sem a ajuda de:

- representantes da OPAS/OMS e equipes nos países;
- coordenadores de dados nacionais (ver lista no quadro A1 no anexo estatístico publicado ao final deste documento);
- entrevistados e participantes de reuniões de consenso nos países; e
- funcionários dos governos que aprovaram as informações incluídas neste relatório regional.

Por fim, a Organização Pan-Americana da Saúde agradece a Bloomberg Philanthropies pelo seu generoso apoio financeiro ao desenvolvimento e publicação deste informe.

# Prefácio

Os traumatismos causados pelo trânsito na Região das Américas causaram aproximadamente 150.000 mortes em 2010. As mortes e lesões por colisões de trânsito têm um impacto incomensurável sobre as famílias e comunidades nas Américas. Os usuários das vias particularmente vulneráveis — pedestres, motociclistas e ciclistas — são as vítimas mais frequentes das lesões fatais no trânsito em todo o continente, exceto na América do Norte, onde os ocupantes de automóveis são o grupo predominante.

Em 2011, os Estados Membros da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) aprovaram o *Plano de Ação sobre Segurança no Trânsito*, que ajudará os países da Região a alcançarem as metas da Década de Ação da Segurança no Trânsito 2011–2020.

Este *Informe sobre Segurança no Trânsito na Região das Américas*, é um esforço conjunto da OPAS e da Organização Mundial da Saúde, e baseia-se em informações colhidas para o *Informe Global sobre a Situação da Segurança no Trânsito 2013: Apoio a uma década de ação*. Dos 35 Estados Membros da OPAS, 32 — 98,5% da população da Região — contribuíram com dados para este informe regional.

A coleta e preparação de dados pelos Estados Membros participantes permitiu analisar as variáveis que refletem a magnitude do problema de segurança viária na Região. A análise de dados centrou-se na mortalidade por tipo de usuário das vias; nos níveis de motorização nos países; legislação sobre o uso do cinto de segurança, do capacete e de cadeirinhas para crianças; fatores de risco, como velocidade excessiva e condução sob o efeito do álcool; e políticas de segurança no trânsito voltadas aos meios de transporte não motorizados, como o deslocamento a pé ou de ciclista nas Américas.

Esperamos que esta publicação seja usada como referência para monitorar o progresso do Plano Global para a Década da Ação e o Plano de Ação sobre Segurança no Trânsito da OPAS, assim como para monitorar a aplicação do plano da OPAS nos Estados Membros. Desenvolvemos este informe para melhorar as políticas de segurança viária nos Estados Membros e promover ambientes mais seguros para todos os usuários das vias públicas, principalmente os mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas, idosos e crianças.

Carissa F. Etienne  
Diretora



# Introdução

O transporte desempenha uma função central em nossas vidas. A forma como chegamos ao trabalho, à escola ou para ir às compras determina o nível de risco que enfrentamos diariamente em nossas vias. Embora o uso de vias públicas de circulação seja um benefício para a sociedade, ao permitir aos indivíduos ganhar a vida ou ficar conectados à família e aos amigos, esta exposição também pode trazer risco de morte ou lesão para todos os usuários das vias públicas. O nível do risco depende de vários fatores físicos e sociais, como país de residência, a idade do usuário da via, o tipo de usuário, os meios rural ou urbano, a velocidade, o consumo de álcool e o tipo de veículo. Quanto mais informações tivermos sobre esses fatores, mais seremos capazes de prevenir mortes e lesões, e de promover eficazmente a segurança.

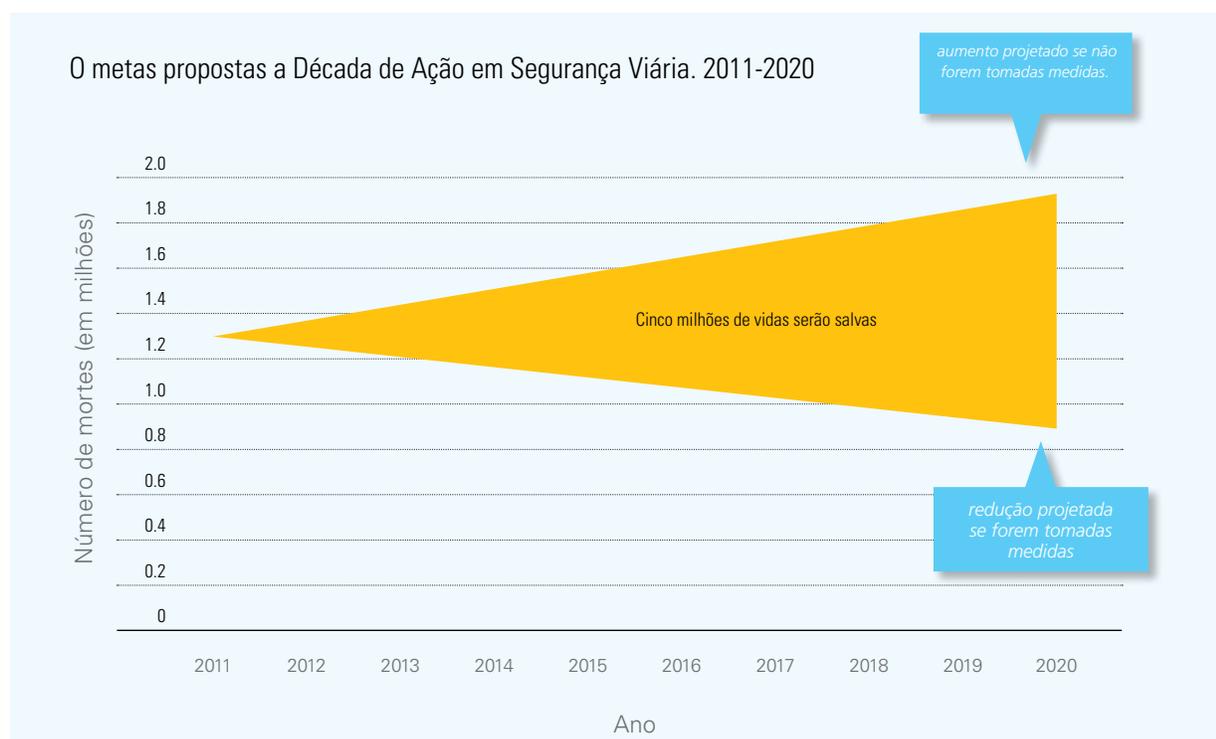
Embora já haja ferramentas eficazes disponíveis para lidar com a substancial carga que os traumatismos causados pelo trânsito representam para as comunidades da Região, ainda há espaço para melhorias. Por exemplo, ainda não se implantaram plenamente algumas medidas preventivas conhecidas e eficazes — e a consequência desta falta de ação é cerca de 1,24 milhão de mortes (1) e 20 a 50 milhões de lesões a cada ano, mundialmente (2), fazendo das colisões de trânsito uma das principais causas de lesão e morte em escala global (ver Figura 1).

O progresso na segurança no trânsito vem ganhando um impulso muito necessário há alguns anos. Entre os marcos globais pioneiros figuram a publicação do *Relatório mundial sobre a prevenção de traumatismos causados pelo trânsito*, em 2004 (2); a série de resoluções sobre segurança viária aprovadas pela Assembleia Geral das Nações Unidas, começando com a Resolução 58/289 em 2004 (3); as semanas de Segurança Viária Global das Nações Unidas de 2007 e 2013; a primeira Conferência Ministerial Global sobre a Segurança Viária, em 2009; os *Informes sobre a Situação Global de Segurança no Trânsito 2009 e 2013* (1, 4); e a resolução 64/255 da Assembleia Geral das Nações Unidas adotada em 2010 (5), que instituiu a Década de Ação para a Segurança Viária 2011–2020. Aproveitando estas resoluções da Assembleia Geral e outros marcos desse processo, a Organização Pan-Americana da Saúde anunciou em 2011 o Plano de Ação sobre Segurança no Trânsito, que traça diretrizes para seus Estados Membros (6).

*Nas Américas, os traumatismos causados pelo trânsito são a segunda entre as principais causas de morte de pessoas entre 15 e 24 anos.*

Este relatório descreve o estado da segurança no trânsito na Região das Américas com base no *Informe Global sobre a Situação da Segurança no Trânsito 2013* (1), que considera seis sub-regiões para as Américas, com uma população total de quase 933 milhões de pessoas (ver Tabela 1). Estas sub-regiões e os países que as compõem diferem amplamente no tamanho, na geografia e em muitas outras características, inclusive o estado da segurança no trânsito. Nas Américas, os traumatismos causados pelo trânsito são a segunda entre as principais causas de morte de pessoas entre 15 e 24 anos (7).

**Figura 1. Redução mundial projetada das mortes no trânsito das vias públicas durante a Década de Ação para Segurança Viária, 2011—2020.**



**Fonte:** Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre a Situação da Segurança no Trânsito: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

**Tabela 1. Países das Américas que participaram do relatório, por sub-região, população e porcentagem da população de cada sub-região do total regional, 2009–2010.**

| Sub-região                 | Países   | População          | Porcentagem  |
|----------------------------|--|--------------------|--------------|
| América do Norte           | Canadá, Estados Unidos da América  | 344.400.562        | 36,9         |
| Caribe de língua espanhola | Cuba, República Dominicana, Porto Rico <sup>a, b</sup>   | 24.934.308         | 2,7          |
| Caribe de língua inglesa   | Antígua e Barbuda <sup>b</sup> , Bahamas, Barbados, Dominica, Granada <sup>b</sup> , Guiana, Haiti <sup>a</sup> , Jamaica, São Cristóvão e Névis, Santa Lúcia, São Vicente e Granadinas, Suriname, Trindade e Tobago | 16.568.078         | 1,8          |
| Cone Sul                   | Argentina, Brasil, Chile, Paraguai, Uruguai  | 262.295.886        | 28,1         |
| Mesoamérica                | Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá  | 155.880.995        | 16,7         |
| Sub-região Andina          | (Estado Plurinacional da) Bolívia, Colômbia, Equador, Peru, (República Bolivariana da) Venezuela   | 128.745.799        | 13,8         |
| <b>Total</b>               |  | <b>932.825.628</b> | <b>100,0</b> |

**Fonte:** Nações Unidas, Departamento de Negócios de Estado Econômicos e Sociais, Divisão de População. *Perspectivas da população mundial: revisão de 2010, destaques e quadros preliminares*. Nova York: Nações Unidas; 2011.

Nota: Estas são as seis sub-regiões das Américas como adotadas no *Informe Global sobre a Situação de Segurança no Trânsito, 2013*.

<sup>a</sup> Não participou da pesquisa para os informes globais e regionais 2013.

<sup>b</sup> Porto Rico é Membro Associado da OPAS.

# Metodologia

O *Informe Global sobre a Situação de Segurança no Trânsito 2013* descreve a situação de segurança viária nos Estados Membros da Organização Mundial da Saúde (OMS); ao identificar as brechas na segurança viária no âmbito nacional, serve de ferramenta para monitorar a Década de Ação para a Segurança Viária. Além do Relatório Global, a OMS produziu folhetos informativos regionais, inclusive um para a Região das Américas (1).

Os dados usados neste relatório regional para as Américas foram gerados através de uma metodologia desenhada para fornecer uma única série de dados que representam melhor a situação da segurança viária em cada país (ver Figura 2). Trinta e dois dos 35 países da Região participaram do relatório, representando 98,5% da população da Região. Dois desses países são países de alta renda (Canadá e Estados Unidos da América), e os demais são países de renda média. A análise estatística dos dados dos 32 países foi realizada na OPAS e na OMS.

**Figura 2. Diagrama de fluxo da metodologia.**



**Fonte:** Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre a Situação da Segurança no Trânsito 2013: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

Além de coletar e analisar dados, a OMS realizou um procedimento por estimativa para determinar o número e taxa das mortes no trânsito para 2010. Diferentes métodos foram usados, conforme fossem mais ou menos completas as estatísticas vitais de registro de cada país, que são comunicadas à OMS anualmente (ver referência 1 para uma explicação detalhada). Nos casos em que os dados de registro de morte estavam incompletos, o número de mortes e as taxas de mortalidade foram calculados usando a regressão binomial negativa.



## **Seção 1:**

# **Segurança no trânsito nas Américas: situação atual**

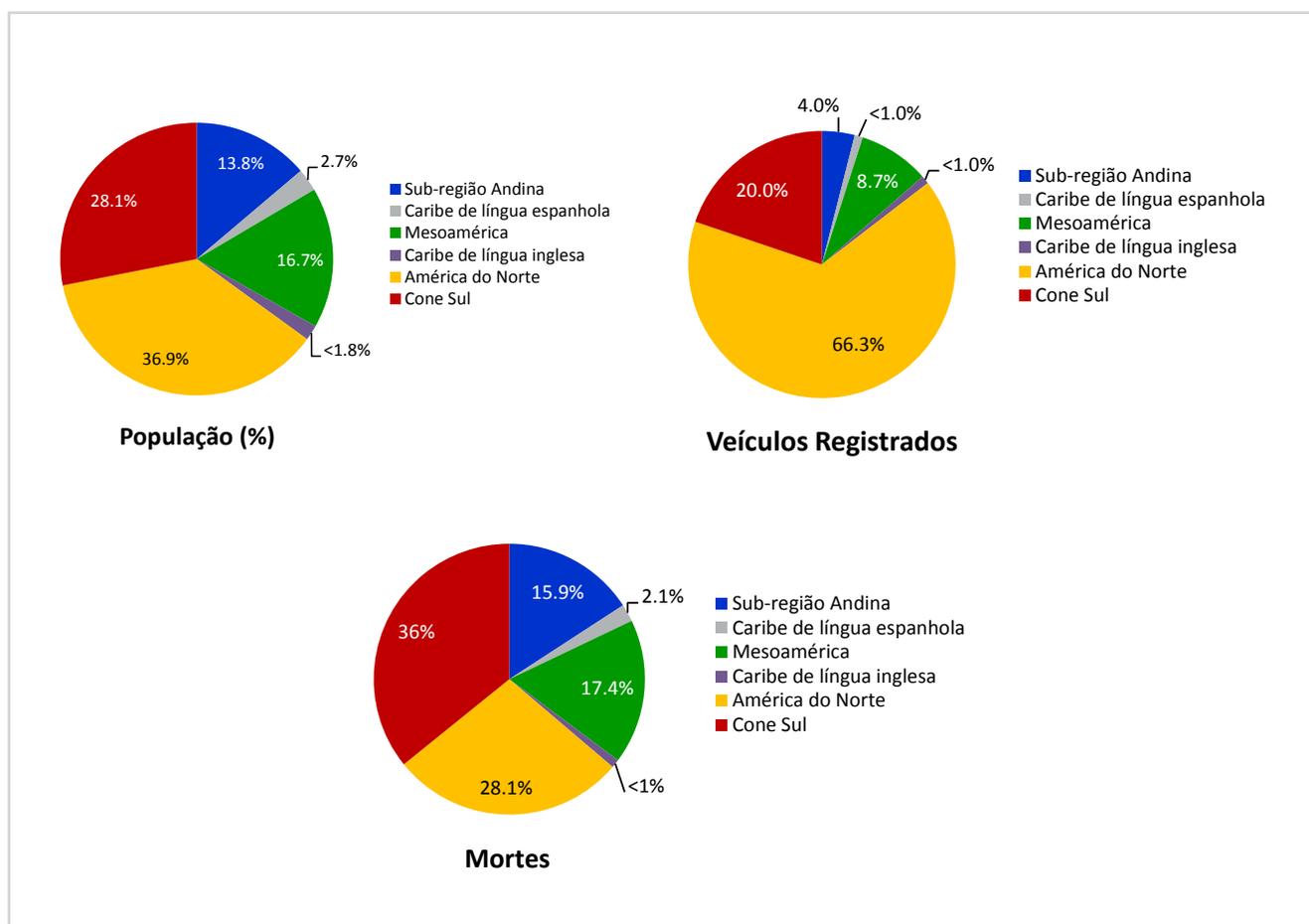


# Segurança no trânsito nas Américas: situação atual

Os traumatismos causados no trânsito foram responsáveis por quase 150.000 mortes na Região das Américas em 2010. Essas mortes não são distribuídas por igual através das sub-regiões, porém, nem a distribuição das mortes mantém uma correlação sistemática com a frota registrada de veículo de cada sub-região (ver Figura 3). As sub-regiões Andina, Mesoamérica e Cone Sul arcam com uma carga desproporcional de mortes no trânsito na Região, comparado com a proporção dos veículos registrados. Ao contrário, a América do Norte tem dois terços dos veículos registrados em toda a Região e registra menos de um terço das mortes nas vias públicas.

Em todas as sub-regiões das Américas é muito mais alta a probabilidade de ocorrerem mortes entre os homens, padrão que tem permanecido uniforme nos últimos anos. Os homens representam 70% das mortes no trânsito na América do Norte, 79% na Mesoamérica, 80% na sub-região Andina, 81% no Caribe de língua inglesa e Cone Sul, e 83% no Caribe de língua espanhola.

**Figura 3. Proporção da população<sup>a</sup>, mortes<sup>b</sup> e veículos registrados<sup>b</sup> por sub-região, Região das Américas, 2010.**



**Fonte:** Perspectivas da população mundial: Revisão de 2010, destaques e quadros preliminares, e fatos sobre a segurança viária na Região das Américas, 2013.

<sup>a</sup> Proporções calculadas com base nos dados de Perspectivas da População Mundial: Revisão 2010, Destaques e Quadros Preliminares, metodologia usada no 2013

([http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/methodology/estimating\\_global\\_road\\_traffic\\_deaths.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/methodology/estimating_global_road_traffic_deaths.pdf?ua=1)).

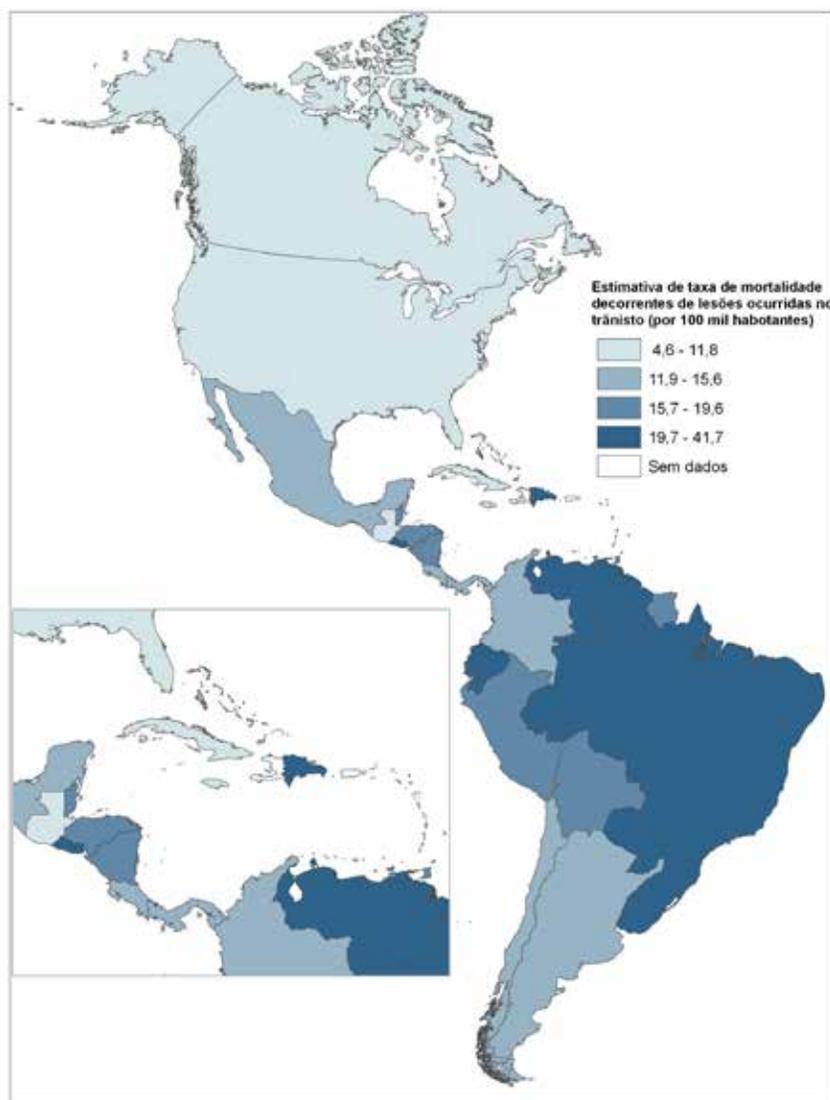
<sup>b</sup> Comunicado por país.

# Variações nas taxas de mortalidade calculadas entre países e sub-regiões

As taxas de mortalidade levam em conta o tamanho da população e, assim, são um melhor indicador de risco do que o número de mortes. As taxas no mortalidade de trânsito calculadas variam muito entre os países, de um máximo de 41,7 por 100.000 habitantes a um mínimo de 4,6 por 100.000 (ver Figura 4). A taxa média de mortalidade no trânsito para a Região é 16,1 por 100.000 habitantes, e 15 países das Américas têm taxas superiores à média regional.

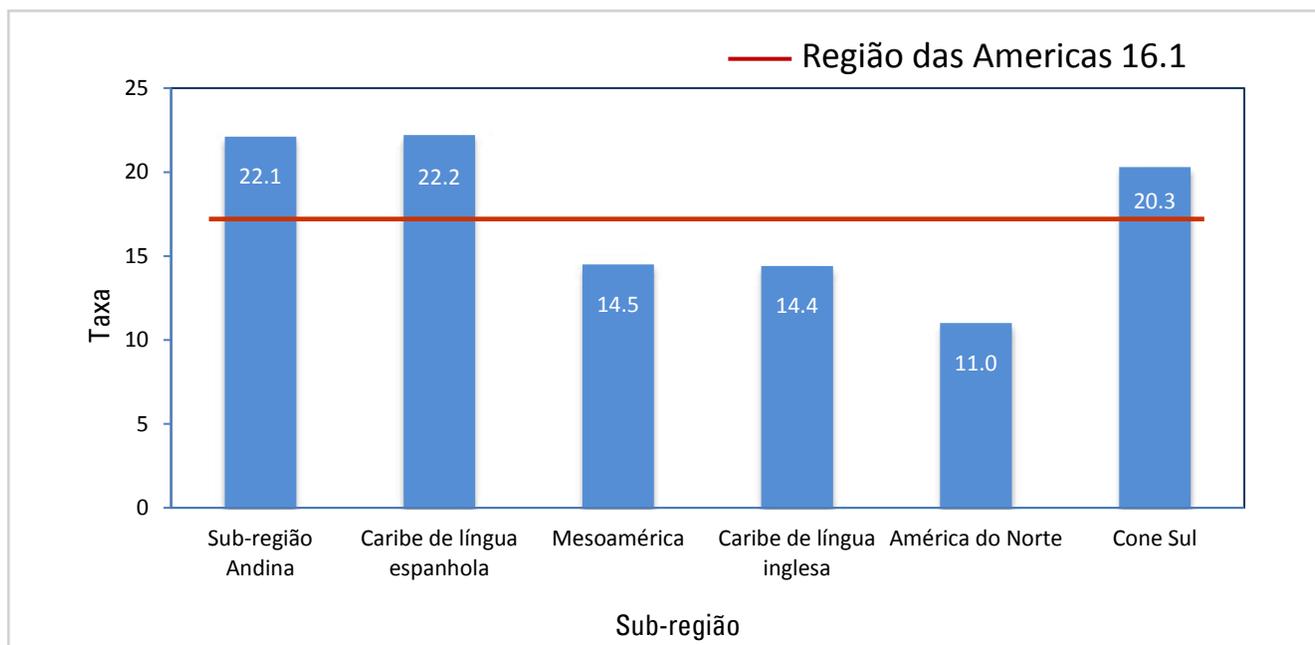
As taxas estimadas de mortalidade no trânsito também variam por sub-região, de um máximo de 22,2 por 100.000 habitantes no Caribe de língua espanhola a um mínimo de 11,0 na América do Norte, com taxas de 22,1 na sub-região Andina, 14,5 na Mesoamérica, 14,4 no Caribe de língua inglesa e 20,3 no Cone Sul (ver Figura 5).

**Figura 4. Taxas estimadas de mortalidade no trânsito por 100.000 habitantes, países das Américas, 2010.**



**Fonte:** Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre Situação da Segurança no Trânsito 2013: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

**Figura 5. Taxas estimadas de mortalidade no trânsito por 100.000 habitantes, por sub-região<sup>a</sup>, Região das Américas, 2010.**



**Fonte:** Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre a Situação da Segurança no Trânsito, 2013: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

<sup>a</sup> Calculada por regressão binomial negativa ([http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/methodology/estimating\\_global\\_road\\_traffic\\_deaths.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/methodology/estimating_global_road_traffic_deaths.pdf?ua=1)).

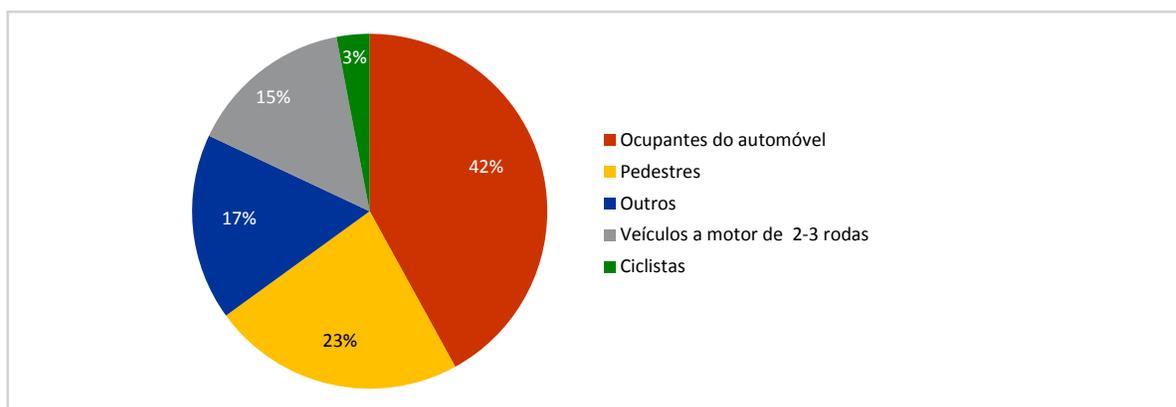
A estimativa das mortes é para 2010.



# Quase metade de todas as mortes no trânsito ocorre entre motociclistas, pedestres e ciclistas.

Nas Américas, em termos gerais, a maior proporção das mortes no trânsito ocorre entre os ocupantes de automóveis (42%), seguidos pelos pedestres (23%) e usuários de veículos de duas ou três rodas (15%) (Figura 6). Como grupo, os usuários vulneráveis de vias públicas (pedestres, ciclistas e usuários de veículos de duas ou três rodas) representam 41% de todas as mortes no trânsito.

Figura 6. Proporção das mortes no trânsito por tipo de usuário da via pública, Região das Américas, 2010.



Fonte: Organização Mundial da Saúde. Informe Global sobre a Situação da Segurança no Trânsito, 2013: apoio à década de ação. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

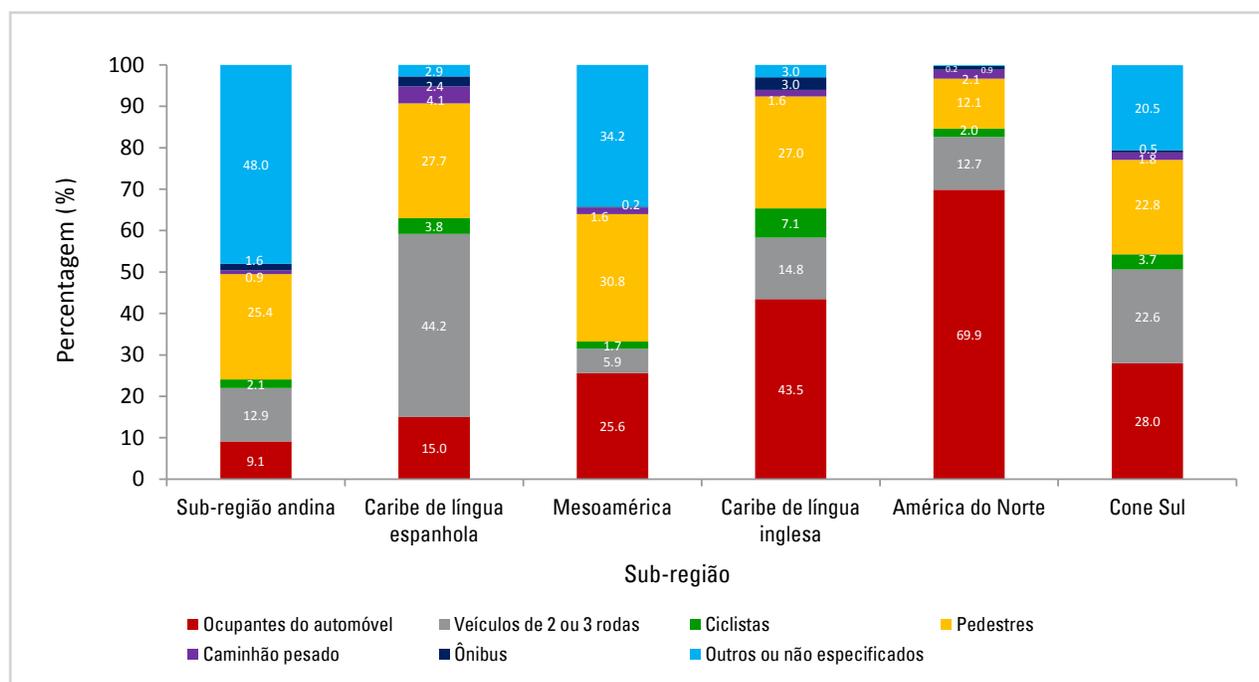


O risco enfrentado pelos diversos usuários da via pública difere significativamente entre as sub-regiões, o que reflete em parte a diversidade de veículos nas vias (Figuras 7 e 9). Os ocupantes de automóveis representam a maior proporção das mortes em via pública no Caribe de língua inglesa (44%), na América do Norte (70%) e no Cone Sul (28%); os motociclistas representam a maior proporção dessas mortes no Caribe de língua espanhola (44%). Na sub-região Andina e Mesoamérica, a maior proporção das mortes ocorre entre os pedestres (25% e 31%, respectivamente), embora a alta proporção das mortes classificadas como “outras e não especificadas” nessas sub-regiões obscureça a verdadeira distribuição do risco entre os usuários da via pública. A proporção dos pedestres mortos em colisões de trânsito permanece alta em toda a Região, variando de 12% (América do Norte) a 31% (Mesoamérica).

À medida que as motocicletas se tornam um meio mais frequente de transporte nas Américas, elas também se tornam, cada vez mais, motivo de preocupação na Região. Uma análise recente dos dados de mortalidade da Região mostrou que as taxas de mortalidade relacionadas à motocicleta haviam subido significativamente em todas as sub-regiões entre 1998 e 2010, mesmo nas sub-regiões onde as taxas eram baixas (8).

Quase um quinto (17%) das mortes no trânsito nas Américas não tiveram o meio de transporte especificadas, ou foram registradas como “outros meios”. Os dados globais apresentam uma cifra semelhante (19%), mas isto ainda indica uma lacuna significativa nas práticas de coleta de dados (1). As sub-regiões Andina e Caribe de língua espanhola, bem como a do Cone Sul, têm proporções consideravelmente grandes das mortes categorizadas como de usuários da via pública em “outros” ou “não especificados” meios transporte (48%, 34%, e 20%, respectivamente). Evidentemente, há uma necessidade urgente de registrar e classificar melhor os dados sobre colisões nessas sub-regiões, para projetar mais eficazmente as medidas preventivas.

**Figura 7. Proporção das mortes no trânsito notificadas, por tipo<sup>a</sup> de usuário da via pública e por sub-região, Região das Américas, 2010.**



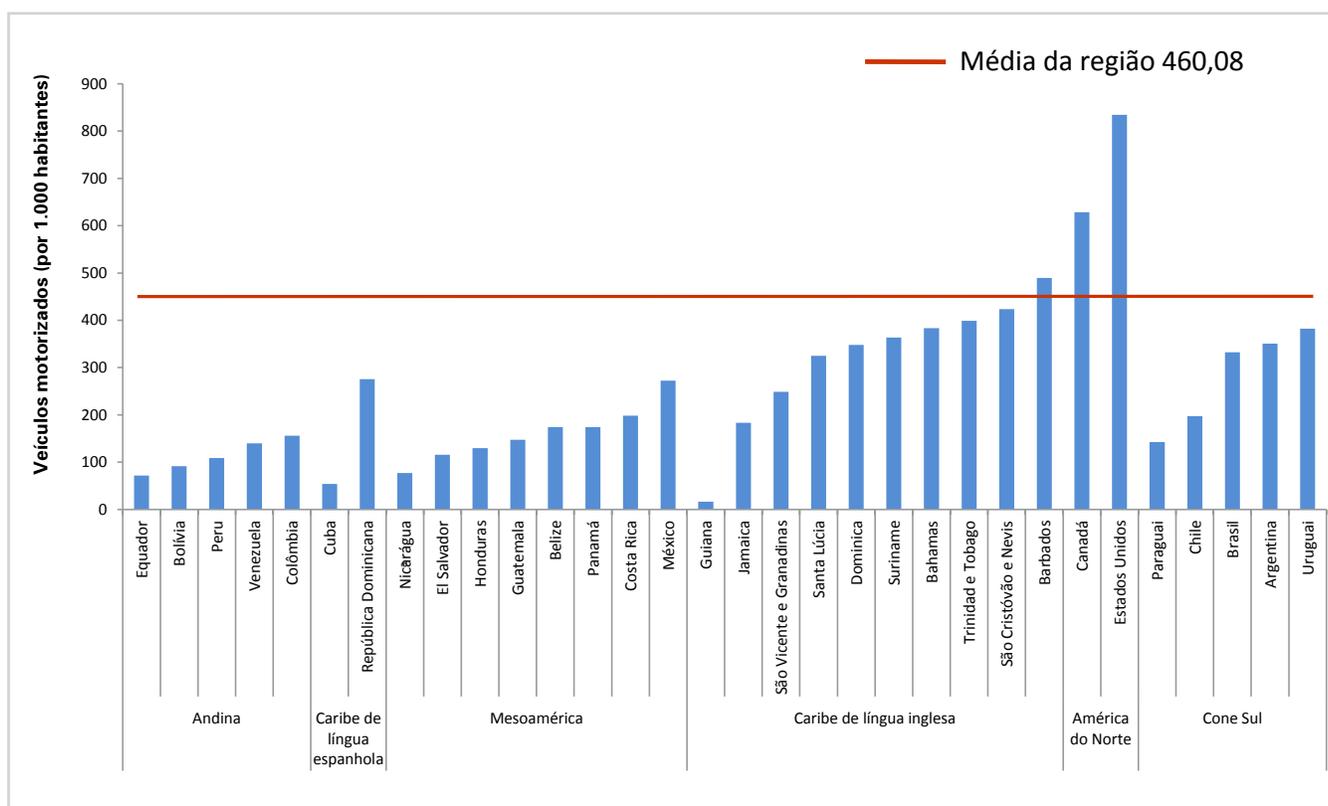
**Fonte:** Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre a Situação da Segurança no Trânsito, 2013: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

<sup>a</sup>Ver perfis dos países individuais para dados semelhantes para países específicos.

# Aumento na motorização

O desenvolvimento econômico na Região resultou em uma elevação nos níveis da motorização. Em outras palavras, a população vem substituindo modalidades de transporte não motorizadas — como caminhar ou andar de bicicleta — por modalidades motorizadas — como automóveis ou motocicletas. A Figura 8 mostra a taxa de veículos registrados por 1.000 habitantes por país e na sub-região. As taxas mais elevadas foram encontradas na sub-região norte-americana, que inclui Canadá e Estados Unidos, os dois países de alta renda da Região. As taxas de motorização na Região estão distribuídas desigualmente entre países e sub-regiões.

**Figura 8. Veículos automotores registrados por 1.000 habitantes, por país e sub-região, Região das Américas, 2010.**

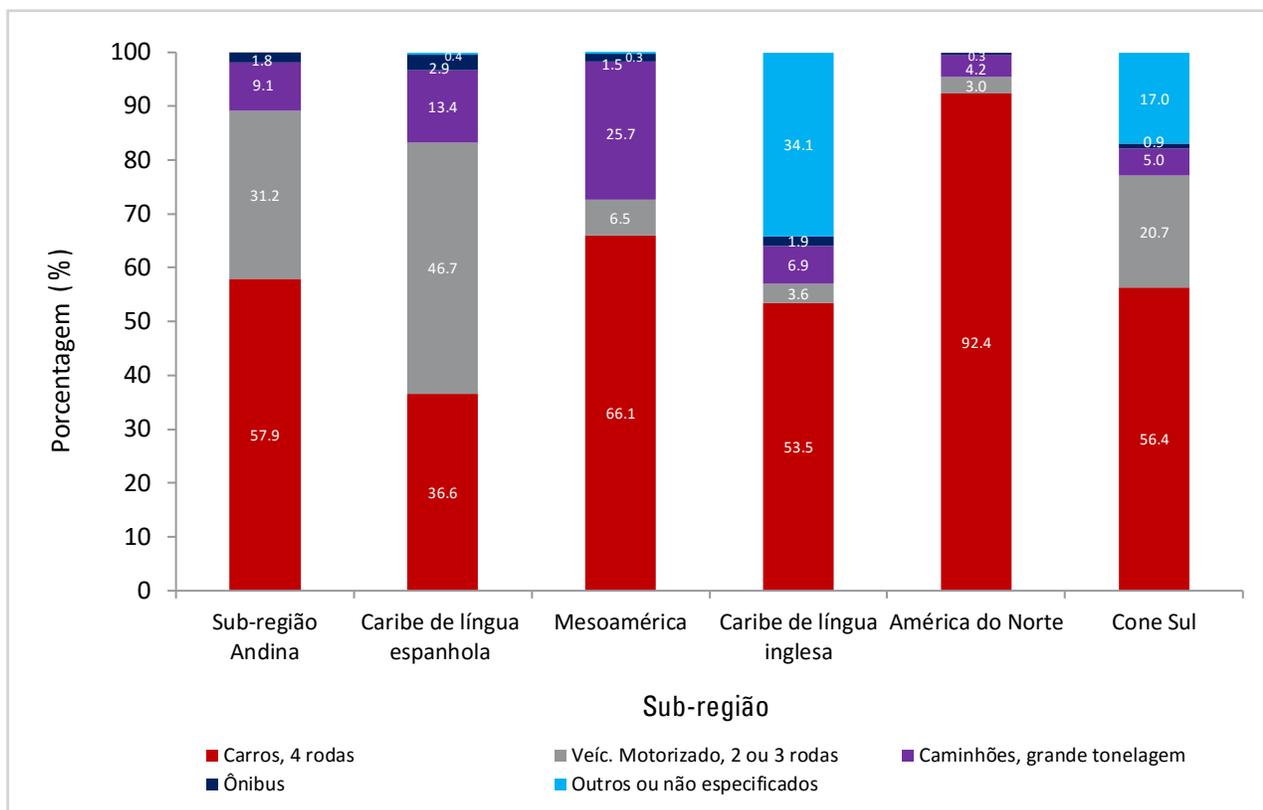


**Fonte:** Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre a Situação de Segurança no Trânsito, 2013: apoio à década da ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

<sup>a</sup> Dados de Belize obtidos da Organização Pan-Americana da Saúde. *Informe Global sobre a Situação de Segurança no Trânsito, 2013*. Washington, D.C.: Organização Pan-Americana da Saúde; 2009.

A composição da frota de veículos registrados também varia entre as sub-regiões (Figura 9). Os automóveis de passeio e veículos leves de quatro rodas são o tipo de veículo mais comum na Região, compondo mais da metade da frota de veículos registrados em todas as sub-regiões exceto o Caribe Latino, onde os veículos motorizados de duas ou três rodas são os veículos motorizados mais comuns (47% da frota). Os veículos motorizados de duas ou três rodas constituem mais de um quinto dos veículos registrados nas sub-regiões Andina (31%), do Caribe de língua espanhola (47%) e do Cone Sul (21%).

**Figura 9. Proporção dos veículos registrados por tipo de veículo e por sub-região, Região das Américas, 2010.**



**Fonte:** Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre a Situação de Segurança no Trânsito, 2013: apoio à década da ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

## **Seção 2:**

# **Prevenção de lesões no trânsito: avanços na Região**



# Prevenção de lesões no trânsito: avanços na Região

Uma das maneiras mais eficazes de melhorar a segurança no trânsito é sancionar e aplicar sua legislação (1, 2, 9, 10). A pesquisa coletou dados sobre a legislação relacionada ao controle da velocidade, condução sob o efeito do álcool, uso de capacete, uso de cinto de segurança e uso de dispositivos de retenção para crianças. Desde a coleta de dados para o primeiro *Informe Global sobre a Situação de Segurança no Trânsito*, vários países da Região fortaleceram sua legislação ou implementaram novas leis para enfrentar os principais fatores de risco.

Apesar do aperfeiçoamento da legislação em muitos países, só 2,8% da população da Região está protegida por uma legislação abrangente que cubra os cinco fatores críticos (ver Tabela 2 para definição de “abrangente”).

Dos países participantes na pesquisa, 84% (27) têm atualmente um organismo nacional principal para segurança no trânsito, e 69% (22) têm estratégias nacionais ou estaduais de segurança viária. Somente 12 países informaram um orçamento anual dedicado à segurança no trânsito, o que talvez sugira lacunas significativas entre o compromisso do país com a segurança viária e a implementação de medidas preventivas.

*Somente dois países têm legislação nacional que cumprem com todos os critérios avaliados para os seguintes fatores: velocidade, dirigir sob o efeito do álcool, uso de capacete com padrões de segurança, uso de cintos de segurança e dispositivos de retenção para o transporte seguro de crianças.*

Tabela 2. Definições de legislação nacional abrangente

| <b>Crítico</b>            | <b>Definição de legislação abrangente</b>   |
|---------------------------|---|
| Velocidade                | Lei nacional sobre velocidade máxima que fixe limites urbanos em $\leq 50$ km/h e permita às autoridades locais fixar limites inferiores onde convenha  |
| Álcool                    | Lei nacional sobre condução sob efeito de álcool com base na concentração de álcool no sangue (CAS) (ou BrAC equivalente), que fixe um limite de CAS de $\leq 0.05$ g/dl para a população em geral                      |
| Uso de capacete           | Lei nacional sobre uso de capacete para motociclistas que inclua todos os usuários em todos os tipos de via, independentemente do tipo do motor, e que requeira capacetes dentro de um padrão internacional ou nacional |
| Uso de cinto de segurança | Lei nacional sobre uso do cinto de segurança que se aplique a todos os ocupantes do automóvel (assentos dianteiros e traseiros)   |
| Assento para crianças     | Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças  |

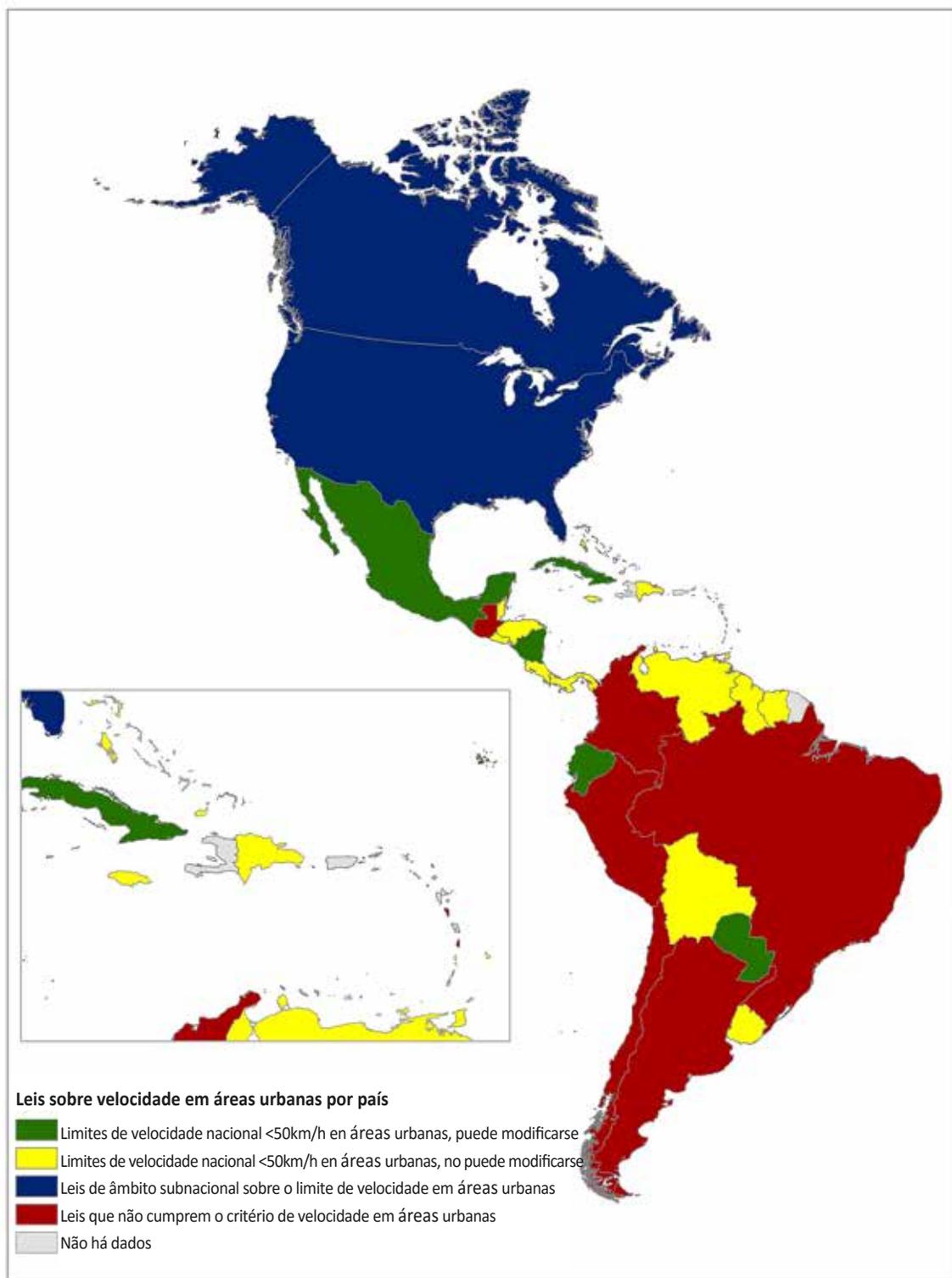
# A redução da velocidade protege os usuários vulneráveis da via pública contra lesões e mortes

A velocidade é um fator importante nas colisões de trânsito. Uma velocidade menor reduz a probabilidade de colisão e a probabilidade de morte ou lesão. Para os pedestres, particularmente vulneráveis, velocidades mais baixas significam menos mortes (11). Nos Estados Unidos, por exemplo, estima-se que o excesso de velocidade contribui para quase um terço (31%) de todas as colisões fatais, com um custo anual estimado de US\$40 bilhões (12).

Dos 32 países participantes deste relatório, 69% (22) fixaram limites de velocidade nacionais urbanos em < 50km/h (Figura 10). Somente cinco países também permitem às autoridades locais reduzir esse limite legal de velocidade e, portanto, são considerados como tendo legislação abrangente sobre velocidade. A Mesoamérica e as sub-regiões não latinas e latinas do Caribe têm a proporção mais elevada de países com limites de velocidade urbanos que atendem a essa norma. O limite médio urbano de velocidade na Região é cerca de 43 km/h. O cumprimento das normas dos limites de velocidade é uma área crítica de preocupação: somente quatro países tiveram notas boas em aplicação dessas normas (8 ou mais numa escala de 0 a 10).



Figura 10. Leis sobre velocidade em áreas urbanas, Região das Américas, 2010.



**Fonte:** Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre Situação da Segurança no Trânsito 2013: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

# Leis severas sobre condução e álcool protegem 42% da população da Região

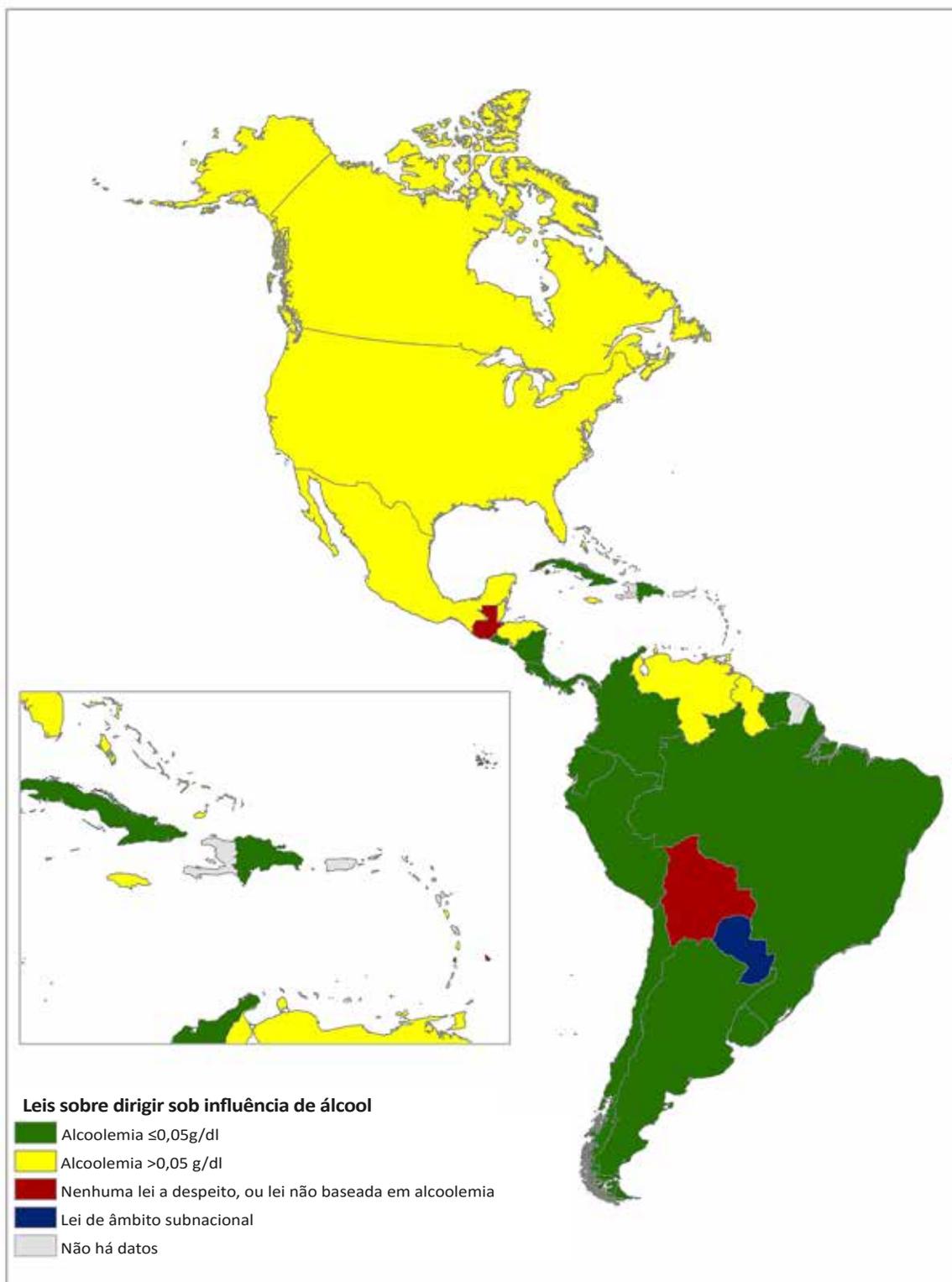
A condução sob influência de álcool é um fator fundamental para as colisões de trânsito em vias públicas (13); essa limitação aumenta com a quantidade de álcool ingerida. As evidências já mostraram que, quando imposta, a limitação da concentração de álcool no sangue (CAS) tolerada em  $\leq 0,05$  g/dl para os motoristas em todo o país reduz as colisões e as mortes no trânsito (14).

Quase metade (14) dos 32 países participantes nas Américas fixou os limites nacionais de CAS em  $\leq 0,05$  g/dl para a população em geral, conforme recomendações de boas práticas. Porém, a adoção dos limites de CAS recomendados varia muito por sub-região (Figura 11). Por exemplo, embora 42% da população da Região seja protegida pela legislação sobre condução sob a influência do álcool, só 5 dos 14 países que têm legislação nacional ou estadual fixando limites de CAS têm nota boa para a aplicação da lei (8 ou mais numa escala de 0 a 10).

Quinze dos países da Região puderam fornecer estimativas da proporção das mortes no trânsito atribuíveis à influência do álcool, com os cálculos variando de  $<10\%$  a cerca de 60%. Os dados baseiam-se em diferentes limites de CAS e são coletados com diferentes metodologias, de modo que não são bastante comparáveis para dimensionar o papel do álcool nas mortes no trânsito da Região. São necessários melhores dados para uma avaliação adequada do problema e melhor direcionar as medidas preventivas projetadas.



Figura 11. Leis sobre dirigir sob influência de álcool (“beber e dirigir”),  
Região das Américas, 2010.



Fonte: Organização Mundial da Saúde. *Relatório de Estado Global sobre Segurança Viária 2013: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

# A Legislação sobre capacetes de motociclistas está melhorando na Região, mas é necessário mais esforço

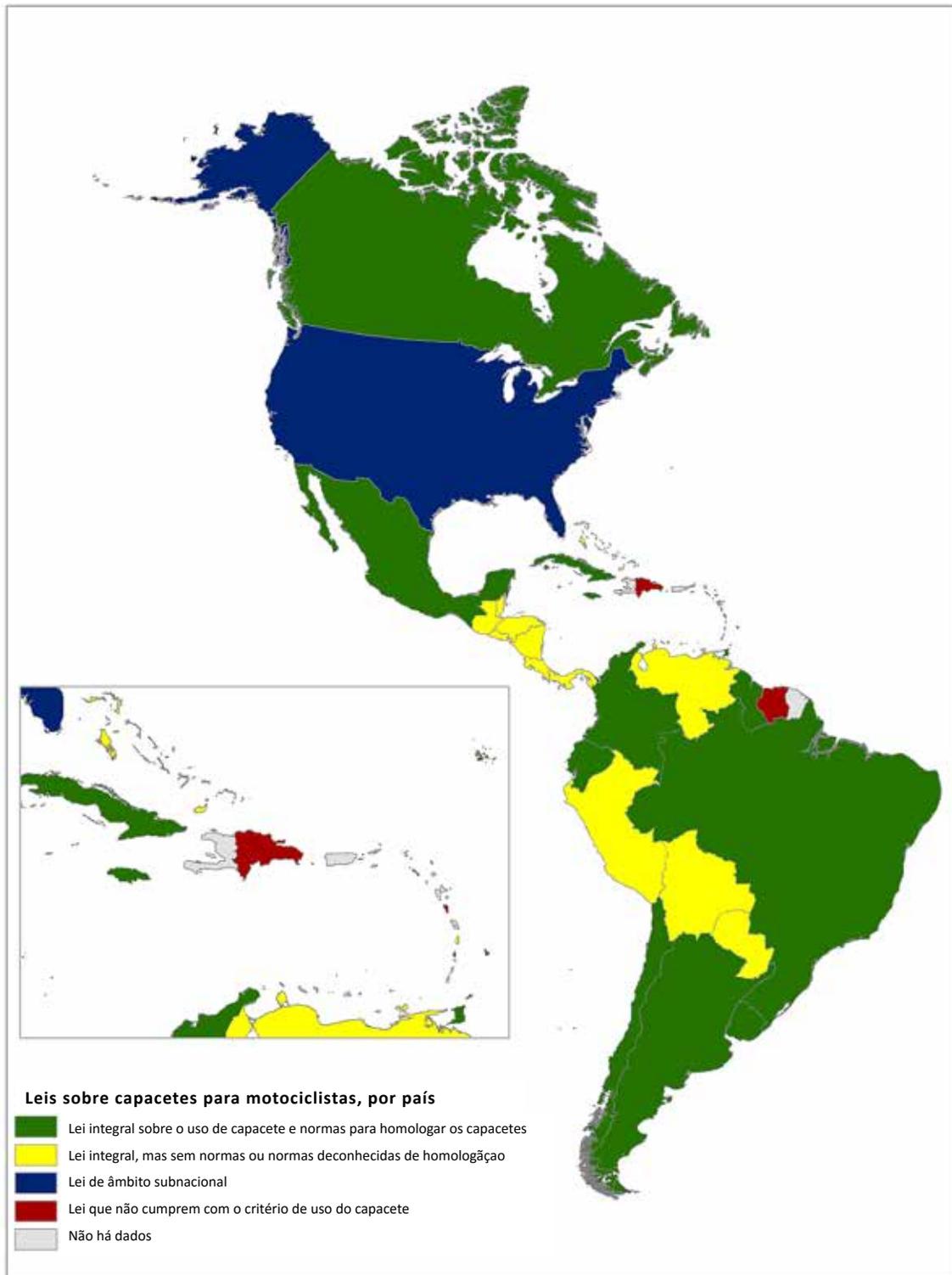
Por milha de veículo percorrida (1,6km), os motociclistas têm cerca de 30 vezes mais probabilidades de morrer em uma colisão que os motoristas (15). Estima-se que o capacete tenha 37% de eficácia na prevenção de lesões fatais em motociclistas (16), e 72% para reduzir traumatismo craniano (17); dito isto, o capacete deve preencher os requisitos de qualidade e ser usado adequadamente para alcançar esses níveis de eficácia. As taxas mais elevadas de uso do capacetes são atribuíveis geralmente à existência de leis sobre uso de capacete, juntamente com uma fiscalização rigorosa.

Cerca de 90% dos países participantes (28) têm atualmente leis nacionais sobre uso de capacete para motociclistas que se aplicam a todos os usuários (pilotos e passageiros) em todas as vias, independentemente do tipo do motor; 16 deles também exigem que o capacete satisfaça um padrão nacional ou internacional. Embora a legislação sobre uso de capacete esteja melhorando na Região, só metade dos países participantes (15, ou 52% da população da Região) satisfazem ambos os critérios e portanto se enquadram na norma da legislação abrangente sobre este fator de risco. Não há normas sobre o padrão dos capacetes particularmente nas sub-regiões Andina, Mesoamericana e do Caribe de língua inglesa (ver Figura 12). Só 36% (10) dos países que têm leis nacionais do capacete de motociclista informaram um nível de cumprimento eficaz (8 ou mais numa escala de 0 a 10).

Dezoito países comunicaram dados sobre a proporção de motociclistas que usavam capacete; os exemplos vinham de todas as sub-regiões, exceto o Caribe de língua espanhola. O uso do capacete entre todos os usuários varia de um mínimo de 6% na Jamaica a um máximo superior a 98% no Canadá, Chile, Costa Rica e Panamá. Os dados de vários países indicam que o uso do capacete pelo passageiro da motocicleta é muito menos comum que o uso do capacete pelo piloto da motocicleta. São necessários melhores dados para melhorar a avaliação do problema e direcionar melhor as medidas preventivas projetadas.



Figura 12. Leis sobre capacete para motociclistas e padrões de capacetes, Região das Américas, 2010



Fonte: Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre Situação da Segurança no Trânsito 2013: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

## Não houve avanço da legislação sobre cinto de segurança

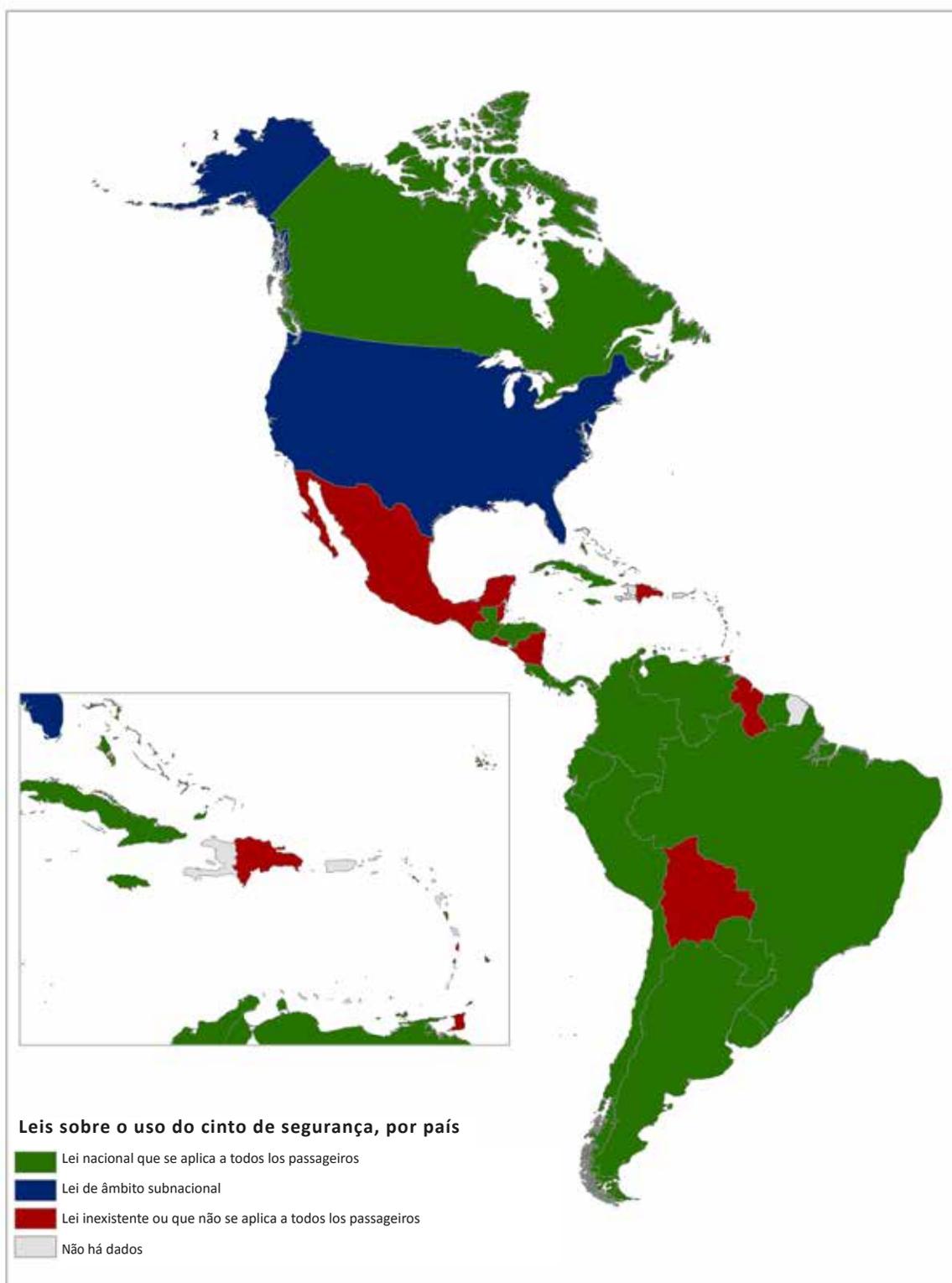
O cinto de segurança encontra-se entre as intervenções mais eficazes disponíveis para prevenção de lesões para os ocupantes do automóvel em uma colisão. Adequadamente usado, o cinto de segurança reduz o risco de morte em cerca da metade no caso de uma colisão (18). Para países com uma proporção alta de automóveis e veículos leves de quatro rodas, onde ocorrem muitas mortes entre ocupantes de automóveis, o cinto de segurança é um componente crucial de qualquer estratégia de segurança no trânsito.

Dois terços (21) dos países participantes têm agora leis nacionais obrigando o uso do cinto de segurança pelos ocupantes tanto do assento dianteiro como dos traseiros (Figura 13). Sete dos 21 países que têm leis nacionais de cinto de segurança classificaram seu cumprimento como eficaz (8 ou mais numa escala de 0 a 10).

Somente 15 países forneceram dados sobre o uso de cinto de segurança pelo motorista, e um número ainda menor forneceu dados sobre o uso do cinto de segurança pelos passageiros do banco dianteiro e do banco traseiro. O uso do cinto de segurança pelo motorista variou de um mínimo de 39% na Argentina a um máximo superior a 95% no Canadá e São Cristóvão e Névis. Entre os 12 países que informaram o uso do cinto tanto pelo motorista como pelo passageiro do banco traseiro, a taxa de uso pelo passageiro do banco traseiro era notavelmente inferior à do motorista, mesmo em países onde o cumprimento pelo motorista era superior a 90%.



Figura 13. Leis sobre o uso do cinto de segurança, Região das Américas, 2010



Fonte: Organização Mundial da Saúde. *Relatório de Estado Global sobre Segurança Viária 2013: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

# Muitos países sancionaram leis para proteger as crianças

Leis sobre dispositivos de retenção para crianças também se classificam entre as intervenções mais eficazes disponíveis de prevenção de lesões (18). As reduções no potencial de risco de morte variam segundo o tipo do dispositivo de retenção da criança e sua posição no veículo (assento traseiro versus assento dianteiro), mas uma análise dos estudos realizados em vários países mostra sistematicamente os significativos benefícios da legislação que determina a instalação de dispositivos de retenção para crianças no assento traseiro (19).

Na Região das Américas, 22 países têm agora legislação determinando o uso de dispositivos de retenção para crianças (Figura 14). Porém, há consideráveis possibilidades de melhorar o cumprimento destas leis: só três dos 22 países classificaram seu cumprimento como bom (8 ou mais numa escala de 0 a 10).

**Figura 14. Leis sobre uso de dispositivos de retenção para crianças, Región das Américas, 2010.**



*Fonte:* Organização Mundial da Saúde. *Relatório de Estado Global sobre Segurança Viária 2013: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

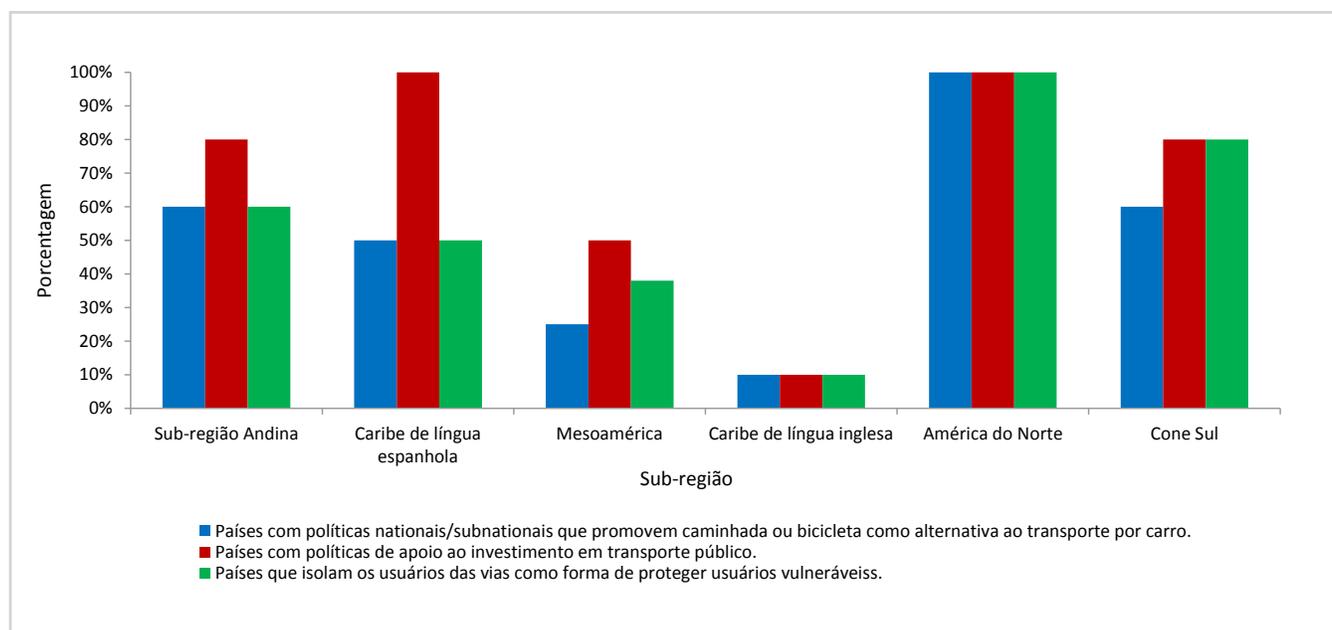
# São necessárias políticas de transporte mais vigorosas para proteger os usuários vulneráveis das vias públicas

O risco de morte ou lesão na via pública é determinado por muitos fatores, inclusive o próprio ambiente da via, a modalidade de transporte, a combinação dos usuários das vias e os tipos de veículo na via. Em geral, a infraestrutura viária da Região foi projetada para acomodar veículos motorizados. Isto resulta numa tensão inerente entre eficiência e segurança, principalmente a segurança dos pedestres, ciclistas ou motociclistas — os “usuários vulneráveis das vias públicas” (20).

Políticas que promovem a caminhada e/ou a bicicleta, e políticas que incentivam o investimento em sistemas de transporte público como opções ao transporte individual automotor podem reduzir o volume de tráfego motorizado nas vias. Quando implementadas com fiscalização adequada e infraestrutura apropriada, tais políticas podem melhorar a segurança dos pedestres e ciclistas em particular. Além disso, essas políticas podem ter benefícios adicionais para a saúde e o ambiente, como reduções no consumo das fontes energéticas não renováveis, no tráfego, nas emissões de gás de efeito estufa e poluição do ar, bem como aumentos de atividade física. Os usuários vulneráveis das vias podem ser ainda mais protegidos pelas políticas que os separem do trânsito de alta velocidade no ambiente das vias.

A atenção às necessidades de mobilidade e segurança de todos os usuários das vias não é uniforme entre as sub-regiões (Figura 15). Pouco mais da metade (17) dos países participantes da Região possuem políticas nacionais ou estaduais que apoiam o investimento em transporte público, e quase metade (14) separa os usuários das vias por modalidade de transporte; 12 países possuem políticas nacionais ou estaduais que promovem a caminhada e/ou o ciclismo como opção à viagem de automóvel.

**Figura 15. Porcentagem dos países que possuem políticas implantadas para promover um sistema de transporte coletivo seguro e sustentável, por sub-região, Região das Américas, 2010.**



**Fonte:** Organização Mundial da Saúde. *Relatório de Estado Global sobre Segurança Viária 2013: apoio à década da ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)

# A maioria dos países proíbe o uso de celular ao dirigir

A distração do motorista não é uma questão nova na segurança viária, mas o uso de telefone celular ao dirigir é uma fonte relativamente recente de distração. A preocupação com esse tipo de distração do motorista aumentou com o aumento significativo do uso do celular. Havia 5,9 bilhões de assinaturas de telefones móveis/celulares em todo o mundo em 2011, contra 4,7 bilhões em 2009 (21). Isto significa que 87% da população global tinham telefone celular em 2011, inclusive 79% da população nos países em desenvolvimento (21).

A condução segura requer que o motorista fique de olho no caminho, com as mãos no volante e a mente na tarefa de conduzir. O uso do celular pode atingir qualquer um ou todos esses aspectos do comportamento do motorista (22). As medidas comuns para impedir o uso do celular pelo motorista incluem soluções tecnológicas (por exemplo, encaminhamento automático de chamadas recebidas para a caixa postal), legislação proibindo o uso do celular ao dirigir e campanhas de informação pública. Vinte e um (66%) dos países participantes da Região proíbem o uso do celular segurando-o com as mãos ao dirigir, e três deles proíbem também o uso do celular ao dirigir mesmo sem o uso das mãos.



# Conclusões e recomendações

As colisões de trânsito são uma das grandes causas de lesões, sofrimento e morte na Região das Américas. Na maioria das sub-regiões da Região os motociclistas, pedestres e ciclistas correm o maior risco, exceto na sub-região da América do Norte, onde a maior proporção das mortes ocorre entre os ocupantes de automóveis. O risco para diferentes tipos de usuário das vias varia muito entre as seis sub-regiões da Região, com os motociclistas e os pedestres enfrentando um risco desproporcional em muitos países.

Na maior parte da Região, a taxa de motorização continua subindo. A aquisição de automóveis está em ascensão, assim como a de motocicletas em algumas sub-regiões.

Em toda a Região os países estão se comprometendo a melhorar a segurança viária. A maioria designou um organismo coordenador para a segurança viária e elaborou as respectivas estratégias nacionais ou estaduais. Muitos fortaleceram a legislação sobre um ou mais fatores de risco prioritários — excesso de velocidade, condução sob efeito do álcool, o não uso de capacete para motociclistas, cinto de segurança e de dispositivos de retenção para crianças. É necessário mais avanço na legislação, pois só dois países têm legislação abrangente sobre os cinco fatores críticos prioritários, e poucos classificam como eficazes seus níveis de fiscalização.

Os resultados deste informe revelam uma necessidade crítica de dados mais completos e de melhor qualidade. Em alguns casos os dados não são completos ou específicos o bastante para que se entenda sequer quem está morrendo nas vias públicas. Na metade das sub-regiões a categoria “outras e não especificadas” de usuários das vias públicas é tão ampla que pode obscurecer a verdadeira imagem do risco para os usuários das vias. Cerca de metade dos países participantes não pôde fornecer os dados sobre as mortes nas vias públicas atribuíveis ao uso de álcool, ou à falta de capacete para motociclistas, ou do cinto de segurança. Essas lacunas de informação devem ser preenchidas para que a segurança viária na Região seja plenamente entendida, antes que um país possa implementar intervenções suficientemente direcionadas.

Os governos da Região já reconheceram a necessidade de novos esforços nessas áreas. Os Estados Membros da Organização Pan-Americana da Saúde concordaram em empreender ações específicas para melhorar a segurança viária, como definidas no plano regional de ação da segurança viária adotado em 2011 (6). O Plano de Ação considera sete objetivos com indicadores para monitorar progressos, e atividades para ajudar os países a alcançarem esses objetivos. Ganhos significativos na segurança viária serão alcançados à medida que os países das Américas implementem o Plano de Ação com recursos e liderança suficientes.

Para reduzir as mortes e lesões devidas ao trânsito nas vias públicas, recomenda-se que os países da Região:

- constituam comissões nacionais consultivas ou agências diretoras para a segurança viária, e lhes confiram a autoridade e os recursos necessários para promover medidas de segurança viária;
- promovam a formulação das políticas e infraestrutura seguras para os usuários vulneráveis das vias públicas, como os pedestres, ciclistas e motociclistas nas ruas e estradas;
- reduzam o papel dos fatores de risco (como alta velocidade e consumo de álcool) em traumatismos causados no trânsito e aumentem o uso do equipamento de proteção (como capacete, cinto de segurança e dispositivos de retenção para crianças), implementando e fazendo cumprir estritamente as leis abrangentes sobre os fatores de risco e de proteção; e
- desenvolvam e/ou fortaleçam sistemas de vigilância para melhorar a qualidade das informações em grupos e áreas em risco maior de traumatismos causados no trânsito.

# Referências

1. Organização Mundial da Saúde. *Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*. Genebra: WHO; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/index.html)
2. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, Mathers C (eds). *World report on road traffic injury prevention*. Genebra: OMS; 2004. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html)
3. Assembleia Geral das Nações Unidas. Resolution 58/289. Improving global road safety. 11 de maio de 2004. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/media/news/en/unga\\_58\\_289\\_en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/media/news/en/unga_58_289_en.pdf)
4. Organização Mundial da Saúde. *Global status report on road safety: time for action*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2009. Disponível em: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009)
5. Assembleia Geral das Nações Unidas. Resolution 64/255. Improving global road safety. 10 de maio de 2010. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf)
6. Organização Pan-Americana da Saúde. *Plano de ação sobre segurança viária*. Documento CD51/7, Rev.1. 2011.
7. Institute for Health Metrics and Evaluation. *The global burden of disease heat map 2010*. Seattle, Washington. Disponível em: <http://www.healthmetricsandevaluation.org/gbd/visualizations/gbd-heatmap>
8. Rodrigues EMS, Villaveces A, Sanhueza A, Escamilla-Cejudo JA. Trends in fatal motorcycle injuries in the Americas, 1998–2010. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 2013. Disponível em: doi: 10.1080/17457300.2013.792289
9. *European status report on road safety: towards safer roads and healthier transport choices*. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2009. Disponível em: [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0015/43314/E92789.pdf](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0015/43314/E92789.pdf)
10. Organização Pan-Americana da Saúde. *Informe sobre el estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Washington, DC: OPAS; 2009. Disponível em: [http://new.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&task=cat\\_view&gid=4025&limit=10&limitstart=0&order=hits&dir=asc&itemid=270&lang=en](http://new.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=4025&limit=10&limitstart=0&order=hits&dir=asc&itemid=270&lang=en)
11. *Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Genebra: Global Road Safety Partnership; 2008. Disponível em: [http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040_eng.pdf)
12. Estados Unidos da América. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration. *Traffic Safety Facts, 2010 Data: Speeding*. Washington, DC: U. S. Department of Transportation; 2012. (Report No. DOT HS 811 636). Disponível em: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811636.pdf>
13. *Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Genebra: Global Road Safety Partnership; 2007. Disponível em: [http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9782940395002\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9782940395002_eng.pdf)

14. Fell JC, Voas RB. The effectiveness of reducing illegal blood alcohol concentration (BAC) limits for driving: evidence for lowering the limit to .05 BAC. *Journal of Safety Research* 2006, 37(3):233-243. Disponível em: doi: 10.1016/j.jsr.2005.07.006.
15. Estados Unidos da América. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration. *Traffic Safety Facts, 2010 Data: Motorcycles*. Washington, DC: Department of Transportation; 2012. (Report No. DOT HS 811 639). Disponível em: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811639.pdf>
16. Deutermann W. *Motorcycle helmet effectiveness revisited*. Washington, DC: United States Department of Transportation; 2004. (Report No. DOT HS 809 715). Disponível em: [www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/809715.pdf](http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/809715.pdf)
17. Liu B, Ivers R, Norton R, Blows S, Lo SK. Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *The Cochrane Database of Systematic Reviews* 2003, Issue 4. Art. No.: CD004333.pub2. Disponível em: doi: 10.1002/14651858.CD004333.pub2.
18. Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners. London: FIA Foundation for the Automobile and Society; 2009. Disponível em: [http://whqlibdoc.who.int/road\\_safety/2009/9780956140302\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/road_safety/2009/9780956140302_eng.pdf)
19. Elvik R, Høye A, Vaa T, Sørensen M. *The Handbook of Road Safety Measures*. Second edition. Bradford, UK: Emerald Group Publishing Limited; 2009.
20. Organização Mundial da Saúde. *Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Genebra: OMS; 2013. Disponível em: [http://www.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352\\_eng.pdf](http://www.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352_eng.pdf)
21. União Internacional das Telecomunicações. *The World in 2011: ICT Facts and Figures*. Genebra: União Internacional das Telecomunicações; 2011. Disponível em: <http://www.itu.int/ITU-D/ict/facts/2011/material/ICTFactsFigures2011.pdf>
22. Organização Mundial da Saúde. *Mobile phone use: a growing problem of driver distraction*. Genebra: OMS; 2011. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/distracted\\_driving/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving/en/index.html)

# Perfis de países



# ARGENTINA



População: 40 412 376  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 8 620

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |   |
|--|---|
| <b>Organismo principal</b>                     | Agência Nacional de Segurança Viária (ANSV) |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Integral                                    |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2008–2012)                             |
| Meta de redução de mortalidade                 | 50%   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim          |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim          |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Subnacionais |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim          |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Subnacionais |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

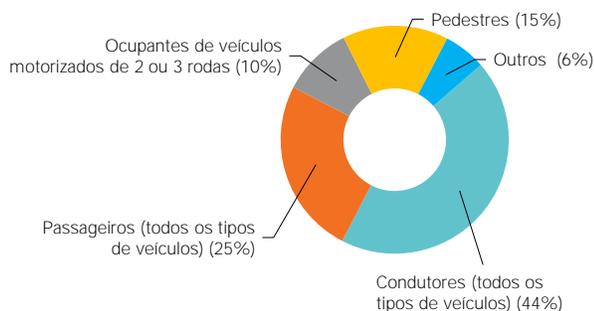
|   |            |
|---|------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 14 163 125 |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | —          |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | —          |
| Caminhões pesados   | —          |
| Ônibus  | —          |
| Outros veículos   | —          |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |            |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Sim        |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não        |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |            |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | Sim        |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não        |

## DADOS

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 5.094 <sup>a</sup> , 80% H, 20% M |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —                                 |

<sup>a</sup> Registros policiais. Mortos dentro de 30 dias do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Diretoria Nacional de Supervisão do Tráfego Viário, ANSV.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim  |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim  |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não  |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 40–60km/h  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                                 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim  |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05 g/dl  |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,05 g/dl  |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0 g/dl   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                                 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 33% <sup>b</sup>                                       |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim  |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim  |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                                 |
| Taxa de uso do capacete   | 46% condutores <sup>c</sup><br>24% passageiros         |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim  |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                                 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | Banco dianteiro 29%<br>Banco traseiro 11% <sup>c</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                                 |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim  |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim  |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Sim  |

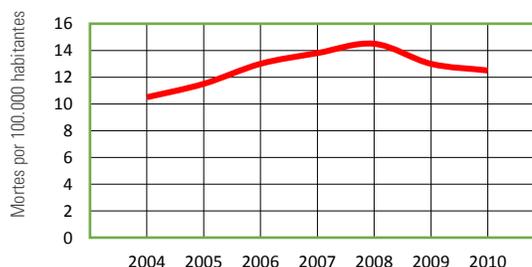
<sup>b</sup> 2009, Agencia Nacional de Seguridad Vial.

<sup>c</sup> 2011, Encuesta Nacional sobre uso de cinturón de seguridad, casco y factores distractivos.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |      |
|---|------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim  |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim  |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 107  |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≥75% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —    |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim  |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim  |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2004/2008, RENAT, Registro Nacional de Registros Viários  
 2008/2010, Diretoria Nacional de Supervisão do Tráfego Viário, ANSV.

# BAHAMAS



População: 342 877  
 Grupo de renda: Alto  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 21 970

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Departamento de Tráfego Viário |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim                            |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim                            |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial                        |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2006–2012)                |
| Meta de redução de mortalidade                 | 20%                            |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2008)</b>   | 131 365        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 125 472        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 821            |
| Caminhões pesados   | 4 285          |
| Ônibus  | 787            |
| Outros veículos   | 0              |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | —              |
| Programa de avaliação de carros novos   | —              |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

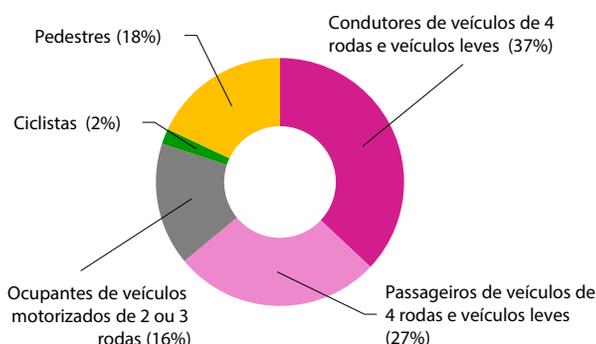
<sup>a</sup> Não há fabricação de carros.

## DADOS

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 44 <sup>b</sup> , 75% H, 25% M |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —                              |

<sup>b</sup> Registros policiais. Mortos dentro de 1 ano do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Divisão de Trânsito da Real Força Policial das Bahamas.

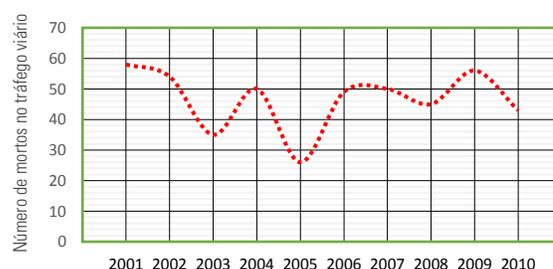
## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 40 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,08 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,08 g/dl              |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,08 g/dl              |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Não                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —                      |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —                      |

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Vários |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 50–74% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | —      |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim    |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Divisão de Trânsito da Real Força Policial das Bahamas.

# BARBADOS



População: 273 331  
 Grupo de renda: Alto  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 12 660

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Comissão de Gestão do Trânsito |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim                            |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Não                            |
| Financiamento para implementar estratégia      | —                              |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | —                              |
| Meta de redução de mortalidade                 | —                              |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim                    |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Partes da malha viária |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não                    |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não                    |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não                    |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 133 835        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 108 057        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 2 335          |
| Caminhões pesados   | 5 014          |
| Ônibus  | 444            |
| Outros veículos   | 17 985         |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

<sup>a</sup> Não há fabricação ou montagem de carros.

## DADOS

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 20 <sup>b</sup> , 85% H, 15% M |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —                              |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes causadas por acidente de trânsito (prazo indefinido).

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 40 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 ④ 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | —                      |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | —                      |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | —                      |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | — <sup>d</sup>         |
| Fiscalização  | ① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 ⑧ 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 ⑦ 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 ⑤ 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Não                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —                      |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —                      |

<sup>c</sup> Beber e dirigir não definido por limite do CAS.

<sup>d</sup> Casos com suspeita de beber e dirigir objeto de mais investigação.

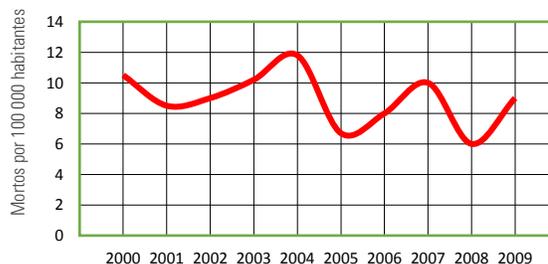
## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Vários |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 11–49% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não    |

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2009, Real Força Policial de Barbados.

# BELIZE



População: 311 627  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 3 640

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Comissão Nacional de Segurança Viária |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim                                   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim                                   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial                               |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2007–2012)                       |
| Meta de redução de mortalidade                 | —                                     |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados</b>  | —              |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | —              |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | —              |
| Caminhões pesados   | —              |
| Ônibus  | —              |
| Outros veículos   | —              |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  | —              |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Sim            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Sim            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  | —              |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não            |

<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 42 <sup>b</sup> , 86% <sup>H</sup> , 14% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 0,9% <sup>c</sup>                                     |

<sup>b</sup> Fontes combinadas (Ministério da Saúde e outras). Definidas como mortes dentro de um ano do acidente.  
<sup>c</sup> Pérez- Nuñez R. et al. Economic impact of fatal and nonfatal road traffic injuries in Belize in 2007. *Rev. Panam Salud Pública*. 2010, 26(5):326-36.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

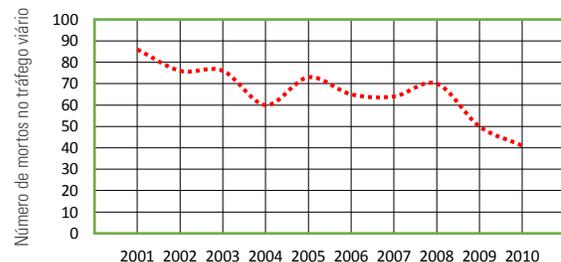
|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim   |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim   |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 40 km/h   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim   |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,08 g/dl   |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,08 g/dl   |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,08 g/dl   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —   |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim   |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim   |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do capacete   | 80% Condutores <sup>d</sup><br>15% Passageiros <sup>d</sup>         |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim   |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Não   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 60% Banco dianteiro <sup>d</sup><br>30% Banco traseiro <sup>d</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Não   |
| Fiscalização  | —   |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Não   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —   |

<sup>d</sup> 2011, Polícia/Departamento de Transporte.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |      |
|---|------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim  |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não  |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911  |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≥75% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —    |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Não  |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não  |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Unidade de Epidemiologia.

# BOLÍVIA (ESTADO PLURINACIONAL DA)



População: 9 929 849  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 1 810

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |   |
|--|---|
| <b>Organismo principal</b>                     | Conselho Interinstitucional de Segurança Viária |
| Financiado no orçamento nacional               | Não   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Não   |
| Meta de redução de mortalidade                 | Não   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 910 333        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 708 351        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 57 835         |
| Caminhões pesados   | 115 171        |
| Ônibus  | 28 976         |
| Outros veículos   | 0              |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não            |

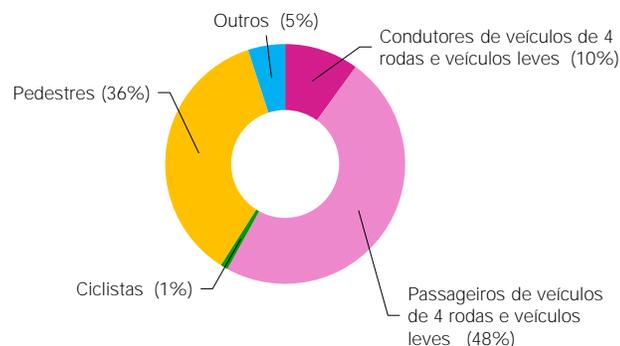
<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 1 294 <sup>b</sup> , 76% <sup>H</sup> , 24% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —  |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes no local do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Comando Geral da Polícia Boliviana.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

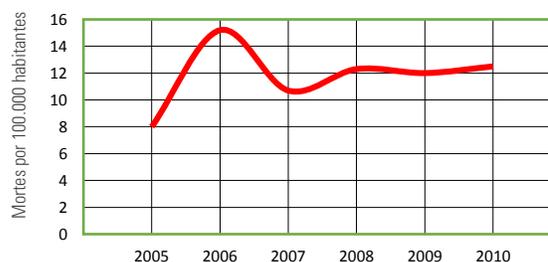
|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 40 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | —                      |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | —                      |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,05 g/dl <sup>c</sup> |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Não                    |
| Fiscalização  | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Não                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —                      |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —                      |

<sup>c</sup> Aplica-se apenas a motoristas do transporte público.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim          |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não          |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Subnacionais |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | —            |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —            |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim          |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim          |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2011, Comando Geral da Polícia Boliviana, taxa de mortalidade calculada pelo Observatório Nacional de Segurança Pública.

# BRASIL

População: 194 946 488  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$9 540



## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |  |
|--|--|
| <b>Organismo principal</b>                     | Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim  |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim  |
| Financiamento para implementar estratégia      | Integral                                     |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2004-2014)                              |
| Meta de redução de mortalidade                 | Reduzir para 11 por 100 000 habitantes       |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Sim |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Sim |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |            |
|---|------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 64 817 974 |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 43 632 236 |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 16 508 854 |
| Caminhões pesados   | 3 954 202  |
| Ônibus  | 722 682    |
| Outros veículos   | 0          |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |            |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não        |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não        |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |            |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | Sim        |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim        |

## DADOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2009)</b>    | 37 594 <sup>a</sup> , 82% <sup>H</sup> , 18% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 1,2% <sup>b</sup>   |

<sup>a</sup> Dados dos registros vitais. Definidas como mortes causadas por colisões de trânsito (prazo indefinido).  
<sup>b</sup> 2005, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

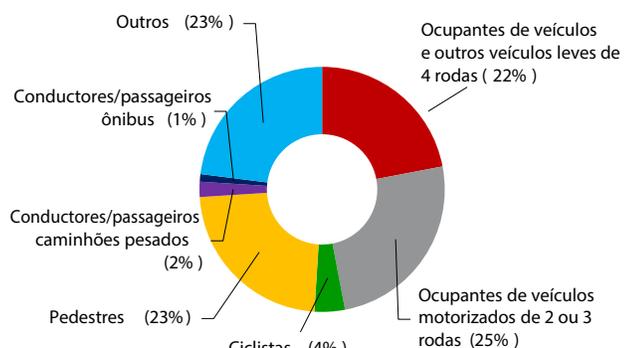
## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 30-80 km/h             |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,02 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,02 g/dl              |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,02 g/dl              |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                    |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não                    |

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

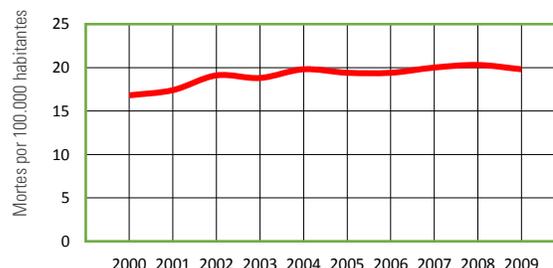
|  |        |
|--|--------|
| <b>Sistema de registro civil</b>   | Sim    |
| <b>Sistema de vigilância de traumatismos vinculado a salas de urgências</b>        | Não    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de acesso a serviços em caso de uma emergência</b>      | Vários |
| <b>Transporte por ambulância para vítimas com feridas graves</b>                   | —      |
| <b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vias de tránsito</b> | —      |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>                          | Não    |
| <b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>      | Sim    |

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2009, Ministério da Saúde, Sistema de Informações de Mortalidade (SIM).

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2004/2009, Ministério da Saúde, Sistema de Informações de Mortalidade (SIM).

# CANADÁ

População: 34 016 594  
 Grupo de renda: Alto  
 Renda nacional bruta per capita: US\$43 250



## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |  |
|--|--|
| <b>Organismo principal</b>                     | Diretoria de Segurança Viária e Regulamentação de Veículos, Transporte Canadá <sup>a</sup> |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim  |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim  |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial  |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Não  |
| Meta de redução de mortalidade                 | Não  |

<sup>a</sup> Com apoio e colaboração do Conselho Canadense de Superintendência do Transporte Motorizado e seus membros.

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não          |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim          |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Subnacionais |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Subnacionais |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Subnacionais |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |            |
|---|------------|
| <b>Total de veículos registrados (2009)</b>   | 21 387 132 |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 19 876 990 |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 594 866    |
| Caminhões pesados   | 829 695    |
| Ônibus  | 85 579     |
| Outros veículos   | 2          |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |            |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Sim        |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não        |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |            |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | Sim        |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim        |

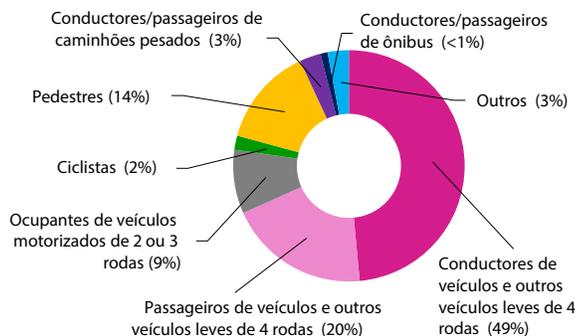
## DADOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2009)</b>          | 2227 <sup>b</sup> , 69% <sup>H</sup> , 31% <sup>M</sup> |
| <b>PIB perdido por colisiones en las vias de tránsito (cifra estimada)</b> | 5% <sup>c</sup>   |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes ocorridas dentro de 30 dias do acidente.

<sup>c</sup> Vodden K, et al. Analysis and Estimation of the Social Cost of Motor Vehicle Collisions in Ontario (2004), Ministério do Transporte, 2007.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2009, Informe de registros policiais sobre colisões no trânsito.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim   |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Subnacionais  |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | —   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim   |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05–0,08 g/dl <sup>d</sup>   |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0 g/dl <sup>d</sup>   |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,05–0,08 g/dl <sup>d</sup>   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 33%   |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Subnacionais  |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim <sup>e</sup>  |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim <sup>e</sup>  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do capacete   | 99% Condutores <sup>e</sup><br>99% Passageiros <sup>e</sup>             |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Subnacionais  |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim <sup>e</sup>  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 96% Bancos dianteiros <sup>e</sup><br>89% Bancos traseiros <sup>e</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Subnacionais <sup>f</sup>   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Subnacionais <sup>f</sup>   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não   |

<sup>d</sup> Limites do CAS fixados em nível provincial.

<sup>e</sup> 2009, Dados compilados pela Pesquisa de Lesões no Trânsito.

<sup>f</sup> Todas as províncias e territórios determinam capacete de motociclista para todos os usuários e o cumprimento do padrão nacional para o capacete.

<sup>g</sup> 2009, arquivo nacional de dados sobre colisões de trânsito da Transportes Canadá.

<sup>h</sup> Todas as províncias e territórios determinam o uso de cinto de segurança por todos os ocupantes do veículo.

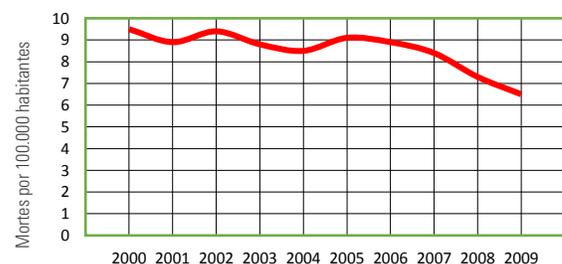
<sup>i</sup> 2011, Levantamentos de Vias Rurais e Urbanas, Transportes Canadá.

<sup>j</sup> Todas as províncias e territórios determinam o uso de dispositivos de retenção para crianças.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |      |
|---|------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim  |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não  |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911  |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | >75% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —    |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim  |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim  |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2009, Transportes Canadá.

# CHILE

População: 17 113 688  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 10 750



## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |   |
|--|---|
| <b>Organismo principal</b>                     | Comissão Nacional de Segurança Viária (CONASET) |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Não   |
| Financiamento para implementar estratégia      | —   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | —   |
| Meta de redução de mortalidade                 | —   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim          |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim          |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Sim          |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim          |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Subnacionais |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 3 375 523      |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 2 974 416      |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 102 314        |
| Caminhões pesados   | 155 732        |
| Ônibus  | 46 573         |
| Outros veículos   | 96 488         |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Sim            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não            |

<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

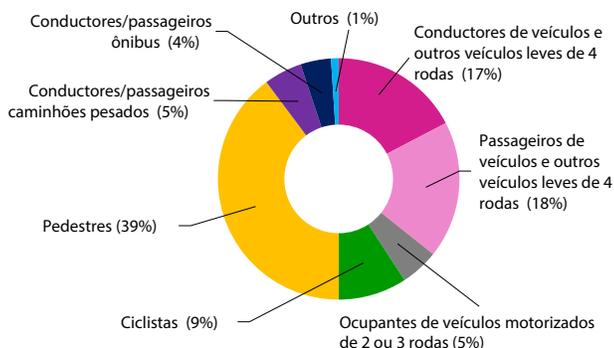
## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 1 595 <sup>b</sup> , 78% <sup>H</sup> , 22% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 0,2% <sup>c</sup>  |

<sup>b</sup> Registros policiais. Mortos dentro de 24 horas do acidente.

<sup>c</sup> 2010, Analysis and Definitions of a Social Impact Assessment Methodology for Road Safety Projects in Intercity Routes. CMA Ingeniería. Set. 2007; Atualizado e corrigido por MIDEPLAN-SECTRA 2011.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Sistema Estatístico Integrado dos Carabineiros do Chile (SIEC 2).

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não   |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim   |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 60 km/h   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim   |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,03 g/dl   |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,03 g/dl   |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,03 g/dl   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 18% <sup>d</sup>  |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim   |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim   |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do capacete   | 98% Condutores <sup>e</sup><br>99% Passageiros <sup>e</sup>         |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim   |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 51% Banco dianteiro <sup>e</sup><br>10% Banco traseiro <sup>e</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não   |

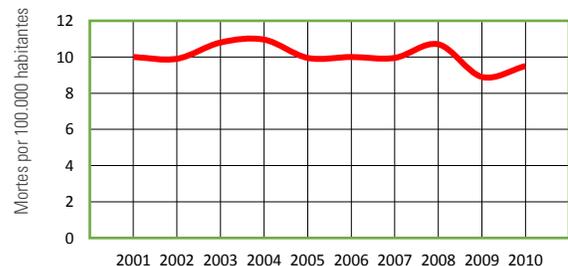
<sup>d</sup> 2010, Policia chilena.

<sup>e</sup> 2011, Behavior study in Antofagasta, Valparaiso, Rancagua, Curico, Los Angeles, Temuco e Puerto Montt.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Vários |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | —      |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Não    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não    |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Sistema Estatístico Integrado dos Carabineiros do Chile (SIEC 2).

# COLÔMBIA



População: 46 294 842  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 5 520

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                            |
|--|----------------------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Ministério dos Transportes |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim                        |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim                        |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial                    |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2011-2020)            |
| Meta de redução de mortalidade                 | 50%                        |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim             |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Partes da malha |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Subnacionais    |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim             |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Sim             |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Total de veículos registrados (2011)</b>   | 7 229 373 |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 3 267 702 |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 3 558 650 |
| Caminhões pesados   | 247 341   |
| Ônibus  | 155 680   |
| Outros veículos   | 0         |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |           |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não       |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não       |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |           |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | Sim       |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não       |

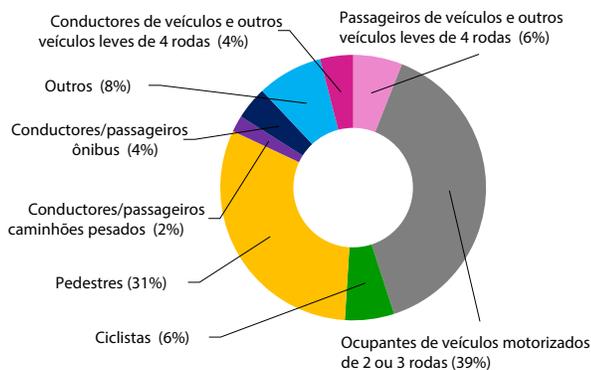
## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 5 502 <sup>a</sup> , 80% <sup>H</sup> , 20% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 1,2% <sup>b</sup>  |

<sup>a</sup> Registros policiais. Mortos dentro de 30 dias do acidente.

<sup>b</sup> 2011, Strengthening of Road Safety in Urban Transport: The Case of Bogota. 2010. Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Universidade dos Andes.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não   |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim   |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 80 km/h   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim   |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,039 g/dl  |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,039 g/dl  |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,039 g/dl  |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 18% <sup>c</sup>  |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim   |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim   |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do capacete   | 99% Condutores <sup>d</sup><br>40% Passageiros <sup>d</sup>     |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim   |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 57% Condutores <sup>d</sup><br>59% Banco dianteiro <sup>d</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não   |

<sup>c</sup> Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses.

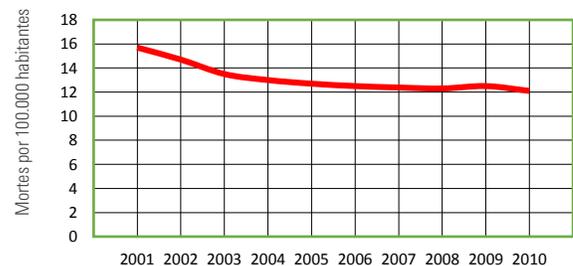
<sup>d</sup> 2001, Fundo de Prevenção Viária.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |                     |
|---|---------------------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim                 |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim                 |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Subnacionais        |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 11–49% <sup>a</sup> |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | 3% <sup>a</sup>     |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim                 |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim                 |

<sup>a</sup> Pesquisa Nacional da Deficiência.

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses.

# COSTA RICA



População: 4 658 887  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 6 860

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                              |
|--|------------------------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Conselho de Segurança Viária |
| Financiado no orçamento nacional               | Não                          |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim                          |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial                      |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2007–2011)              |
| Meta de redução de mortalidade                 | 19%                          |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim             |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Partes da malha |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não             |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não             |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Sim             |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2009)</b>   | 923 591        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 605 943        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 141 470        |
| Caminhões pesados   | 162 179        |
| Ônibus  | 13 999         |
| Outros veículos   | 0              |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 721 <sup>b</sup> , 87% <sup>H</sup> , 13% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —  |

<sup>b</sup> Dados dos registros vitais. Mortos dentro de 1 ano do acidente.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim  |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim  |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não  |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 40 km/h  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim  |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05 g/dl  |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,05 g/dl  |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,05 g/dl  |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —  |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim  |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim  |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Taxa de uso do capacete   | 99,5% Condutores <sup>c</sup><br>99% passageiros <sup>c</sup>          |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim  |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 79% Banco dianteiros <sup>d</sup><br>48% Bancos traseiros <sup>d</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim  |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim  |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não  |

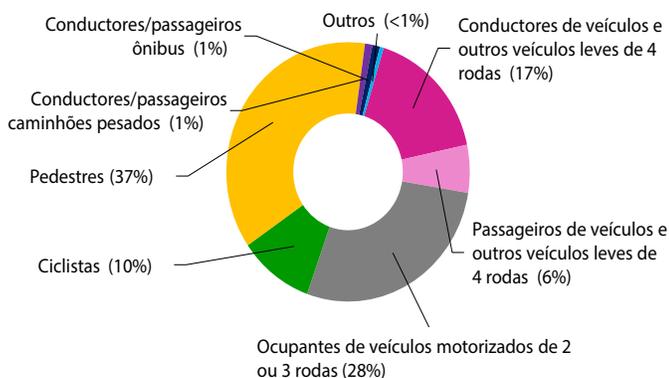
<sup>c</sup> 2009, Helmet Study.

<sup>d</sup> 2004, Pesquisa sobre Cinto de Segurança.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

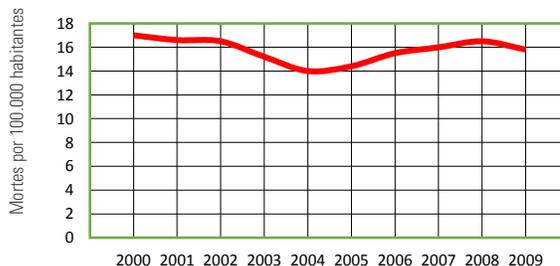
|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911    |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 50–74% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim    |

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2009, Poder Judiciário.

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2009, Poder Judiciário, Instituto Nacional de Estatística e Recenseamento.

# CUBA



População: 11 257 979  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 5 460

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Comissão Nacional de Segurança Viária |
| Financiado no orçamento nacional               | Não                                   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim                                   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial                               |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2010–2015)                       |
| Meta de redução de mortalidade                 | 20%                                   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim          |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim          |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Subnacionais |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Subnacionais |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Subnacionais |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 607 675        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 308 338        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 207 958        |
| Caminhões pesados   | 68 091         |
| Ônibus  | 23 288         |
| Outros veículos   | 0              |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | —              |
| Programa de avaliação de carros novos   | —              |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |                                 |
|--|---------------------------------|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 833 <sup>b</sup> , 77% H, 23% M |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —                               |

<sup>b</sup> Fontes combinadas. Definidas como mortes dentro de 1 ano do acidente.

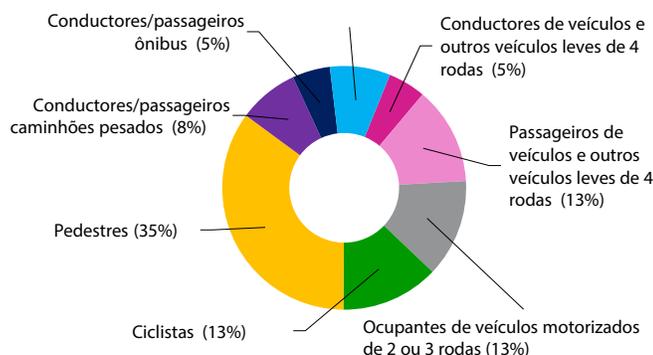
## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 50 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0 g/dl                 |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0 g/dl                 |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                    |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não                    |

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 104    |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 50–74% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim    |

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Estatísticas Sanitárias Anuais.

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Estatísticas Sanitárias Anuais.

# DOMINICA



População: 67 763  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 6 900

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                     |
|--|---------------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Junta de Transporte |
| Financiado no orçamento nacional               | Não                 |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Não                 |
| Financiamento para implementar estratégia      | —                   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | —                   |
| Meta de redução de mortalidade                 | —                   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2011)</b>   | 23 566         |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 17 252         |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 1 636          |
| Caminhões pesados   | 192            |
| Ônibus  | 2 486          |
| Outros veículos   | 2 000          |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | No             |
| Novo programa de avaliação de automóveis  | No             |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | No             |

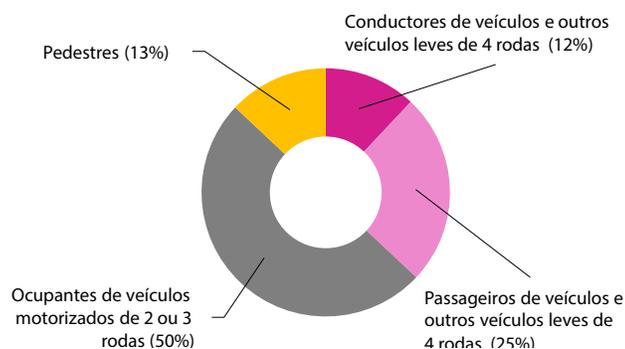
<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 8 <sup>b</sup> , 88%H, 12%M |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —                           |

<sup>b</sup> Registros policiais. Mortes dentro de um ano do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2000, Departamento de Polícia.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Subnacionais           |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | —                      |
| Fiscalização  | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,08 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,08 g/dl              |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,08 g/dl              |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Não                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | —                      |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | —                      |
| Fiscalização  | —                      |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Não                    |
| Fiscalização  | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Não                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —                      |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —                      |

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 999    |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 50–74% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim    |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

# EL SALVADOR



População: 6 192 993  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 3 370

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Vice-Ministério do Transporte |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim                           |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim                           |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial                       |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2011–2020)               |
| Meta de redução de mortalidade                 | 50%                           |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim             |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Partes da malha |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não             |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não             |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não             |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                      |
|---|----------------------|
| <b>Total de veículos registrados (2011)</b>   | 715 345 <sup>a</sup> |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 567 453              |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 69 289               |
| Caminhões pesados   | 70 671               |
| Ônibus  | 7 932                |
| Outros veículos   | 0                    |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                      |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não                  |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não                  |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                      |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>b</sup>       |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não                  |

<sup>a</sup> Apenas até julho de 2011.

<sup>b</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 1 047 <sup>c</sup> ; 77% <sup>H</sup> , 23% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —  |

<sup>c</sup> Instituto de Medicina Legal. Definidas como mortes em acidentes de trânsito (prazo indefinido).

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

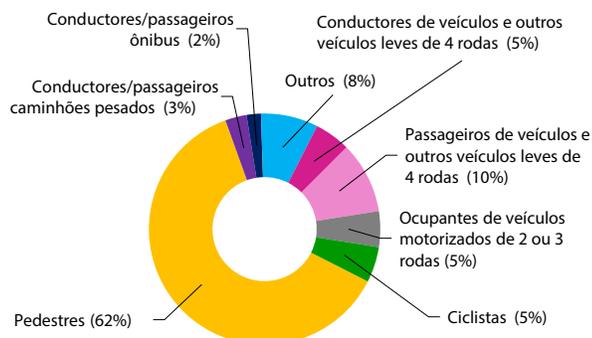
|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 50 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,05 g/dl              |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,05 g/dl              |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim                    |
| Fiscalização  | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                    |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Sim                    |

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |                  |
|---|------------------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim              |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim              |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911 <sup>d</sup> |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 11–49%           |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —                |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Não              |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não              |

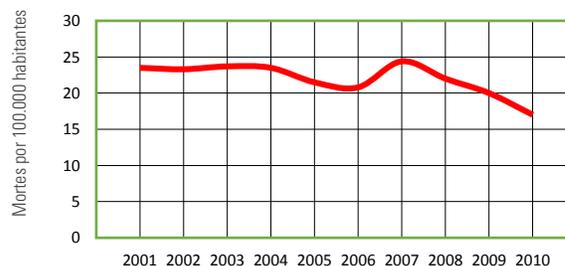
<sup>d</sup> No momento não cobre todo o país.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Instituto de Medicina Legal.

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Instituto de Medicina Legal.

# EQUADOR

População: 14 464 739  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 3 850



## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |   |
|--|---|
| <b>Organismo principal</b>                     | Agência Nacional de Controle e Regulação do Transporte Terrestre, Trânsito e Segurança Viária |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcialmente financiada   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2011–2013)   |
| Meta de redução de mortalidade                 | 15%   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim             |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Partes da malha |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Sim             |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim             |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Sim             |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

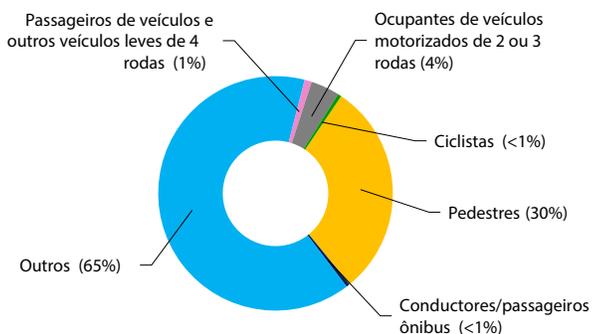
|   |           |
|---|-----------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 1 039 364 |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 776 747   |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 181 758   |
| Caminhões pesados   | 72 203    |
| Ônibus  | 8 656     |
| Outros veículos   | 0         |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |           |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não       |
| Programa de avaliação de carros novos   | Sim       |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |           |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | Sim       |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim       |

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 3 319 <sup>a</sup> , 80% <sup>H</sup> , 20% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> |  |

<sup>a</sup> Dados dos registros vitais. Definidas como mortes no trânsito (prazo indefinido).

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Estatísticas Vitais Anuais: Nascimentos e Mortes, INEC.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim   |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim   |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 50 km/h   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim   |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,03 g/dl   |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,03 g/dl   |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,01 g/dl   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 4% <sup>b</sup>   |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim   |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim   |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do capacete   | 71% Condutores <sup>b</sup><br>71% Passageiros <sup>b</sup>       |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim   |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 63% Condutores <sup>b</sup><br>58% Bancos dianteiros <sup>b</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não   |

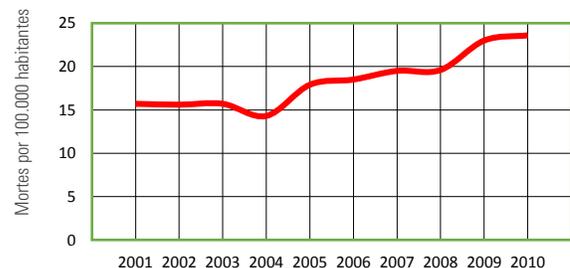
<sup>b</sup> 2010, Agência Nacional de Trânsito (ANT).

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |                   |
|---|-------------------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim               |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não               |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Vários            |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≥75%              |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | 5,7% <sup>c</sup> |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | —                 |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | —                 |

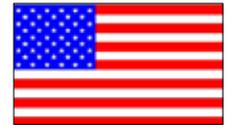
<sup>c</sup> Conselho Nacional para os Deficientes (CONADIS).

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Estatísticas Vitais Anuais: Nascimentos e Mortes, INEC. Normalization and Statistics.

# ESTADOS UNIDOS



População: 310 383 968

Grupo de renda: Alto

Renda nacional bruta per capita: US\$ 47 350

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |   |
|--|---|
| <b>Organismo principal</b>                     | Superintendência Nacional de Segurança do Tráfego Rodoviário (US DOT/NHTSA) |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Integral  |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2020)  |
| Meta de redução de mortalidade                 | 12,4 mortes por 100 000 habitantes  |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não          |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim          |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Sim          |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim          |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Subnacionais |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |             |
|---|-------------|
| <b>Total de veículos registrados (2009)</b>   | 258 957 503 |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 239 212 572 |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 7 929 724   |
| Caminhões pesados   | 10 973 214  |
| Ônibus  | 841 993     |
| Outros veículos   | 0           |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |             |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Sim         |
| Programa de avaliação de carros novos   | Sim         |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |             |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | Sim         |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim         |

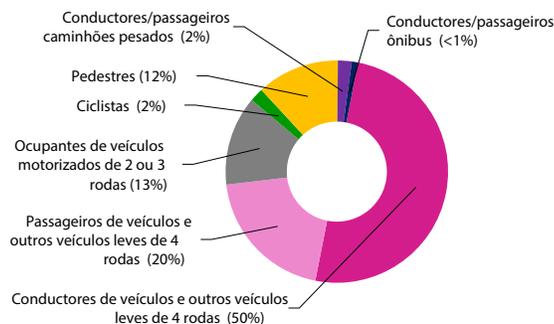
## DADOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2009)</b>    | 33 808 <sup>a</sup> , 70% <sup>H</sup> , 30% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 2,3% <sup>b</sup>   |

<sup>a</sup> Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 30 dias do acidente.

<sup>b</sup> 2000, Blincoe, L., Sese, A., Zaloshnja, T., e Romano, E. (2002). The Economic Impact of Motor Vehicle Crashes 2000 (DOT HS 809 466). Washington, DC: Superintendência Nacional de Segurança do Tráfego Rodoviário.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2009, Sistema de Informação de Análise de Mortes (FARS).

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Subnacionais  |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Subnacionais  |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | —   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | —   |
| Fiscalização  | —   |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Subnacionais  |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,08 g/dl <sup>e</sup>  |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,0–0,02 g/dl <sup>c</sup>  |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,04 g/dl   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Não <sup>d</sup>  |
| Fiscalização  | —   |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 32% <sup>e</sup>  |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Subnacionais  |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | —   |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim   |
| Fiscalização  | —   |
| Taxa de uso do capacete   | 55% Condutores <sup>f</sup><br>51% Passageiros <sup>f</sup>             |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Subnacionais  |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | —   |
| Fiscalização  | —   |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 84% Bancos dianteiros <sup>g</sup><br>70% Bancos traseiros <sup>h</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Subnacionais  |
| Fiscalização  | —   |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Subnacionais  |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —   |

<sup>e</sup> Não há limite nacional ao CAS, mas todos os estados e o Distrito de Colúmbia adotam um limite de 0,08 g/dl para a população em geral e de 0,02g/dl ou menos para os motoristas jovens ou novatos.

<sup>c</sup> Os casos de suspeita de beber e dirigir são objeto de mais investigação.

<sup>f</sup> 2010, NHTSA, Traffic Safety Facts – dados de 2009: Alcohol-impaired driving (DOT HS 811 386).

<sup>g</sup> 2010, NHTSA, Traffic Safety Facts – Research note: Motorcycle helmet use in 2010 – Overall results 0111378). dados de 2009.

<sup>h</sup> 2010, NHTSA, Traffic Safety Facts – Nota de Pesquisa: uso do cinto de segurança em 2010 – Resultados gerais (DOT HS 811 378).

<sup>i</sup> 2010, Pickrell T. e Ye T. Results from the National Occupant Protection Use Survey controlled intersection study (DOT HS 811414).

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |      |
|---|------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim  |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim  |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911  |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≥75% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —    |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim  |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim  |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NOTRÂNSITO



Fonte: 2009, Sistema de Informação de Análise de Mortes (FARS).

# GUATEMALA



População: 14 388 929  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 2 740

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |  |
|--|--|
| <b>Organismo principal</b>                     | Ministerio del Interior,<br>Departamento de Tránsito de la<br>Policía Nacional Civil |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim  |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim  |
| Financiamento para implementar estratégia      | Plenamente financiada  |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Não  |
| Meta de redução de mortalidade                 | Não  |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não          |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Não          |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Subnacionais |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Subnacionais |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não          |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2011)</b>   | 2 118 516      |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 1 261 639      |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 602 067        |
| Caminhões pesados   | 124 460        |
| Ônibus  | 96 294         |
| Outros veículos   | 34 056         |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não            |

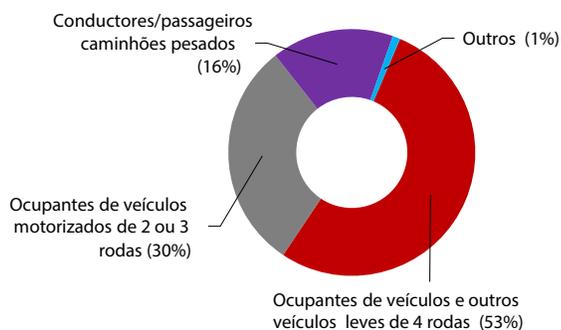
<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 737 <sup>b</sup> , 81% <sup>H</sup> , 19% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —  |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes no local do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Instituto de Estadísticas Nacionales.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim                                |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                                |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim                                |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 30-90 km/h                         |
| Fiscalização  | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10             |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                                |
| Limite de CAS – população em geral                                      | —                                  |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | —                                  |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | —                                  |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                                |
| Fiscalização  | 0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 61% <sup>c</sup>                   |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                                |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                                |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não                                |
| Fiscalização  | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10             |
| Taxa de uso do capacete   | 40% Todos os usuários <sup>d</sup> |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                                |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 ④ 5 6 7 8 9 10             |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 50% Condutores <sup>e</sup>        |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Não                                |
| Fiscalização  | —                                  |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                                |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                                |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Sim                                |

<sup>c</sup> Instituto Nacional de Estadística.

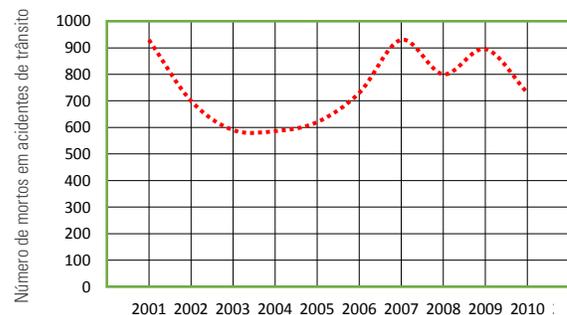
<sup>d</sup> 2011, Departamento de Tránsito da Policía Civil Nacional; 2010, Universidade do Vale da Guatemala COC/CAP.

<sup>e</sup> 2011, Departamento de Tránsito da Policía Civil Nacional.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Vários |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | >75%   |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não    |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Instituto de Estadísticas Nacionales.

# GUIANA



População: 754 493  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 2 900

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |   |
|--|---|
| <b>Organismo principal</b>                     | Conselho Nacional da Guiana para a Segurança Viária |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Não   |
| Meta de redução de mortalidade                 | Não   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim             |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Partes da malha |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não             |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não             |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não             |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 12 363         |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 7 678          |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 2 356          |
| Caminhões pesados   | 1 156          |
| Ônibus  | 531            |
| Outros veículos   | 642            |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

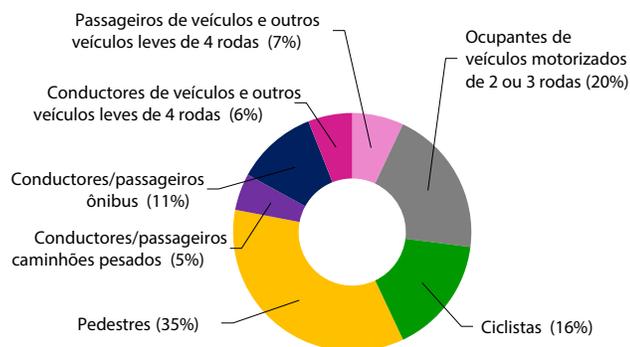
<sup>a</sup> Não há fabricação ou montagem de carros.

## DADOS

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 115 <sup>b</sup> , 78%H, 22%M |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —                             |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes dentro de um ano do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Força Policial da Guiana, Departamento de Trânsito.

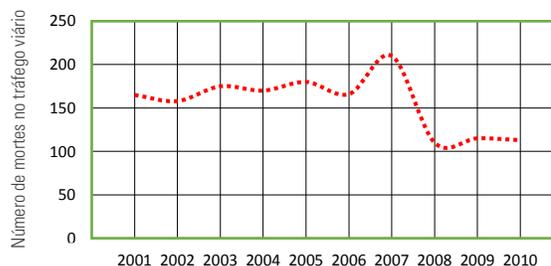
## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 50 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,08 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,08 g/dl              |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,08 g/dl              |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Não                    |
| Fiscalização  | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                    |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não                    |

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |     |
|---|-----|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 913 |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | —   |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —   |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | —   |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Força Policial da Guiana, Departamento de Trânsito.

# HONDURAS



População: 7 600 524  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 1 870

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |  |
|--|--|
| <b>Organismo principal</b>                     | Conselho Nacional de Segurança Viária (CNSV) |
| Financiado no orçamento nacional               | Não  |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Não  |
| Financiamento para implementar estratégia      | —  |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | —  |
| Meta de redução de mortalidade                 | —  |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 983 800        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 696 825        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 183 119        |
| Caminhões pesados   | 73 933         |
| Ônibus  | 29 923         |
| Outros veículos   | 0              |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Sim            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

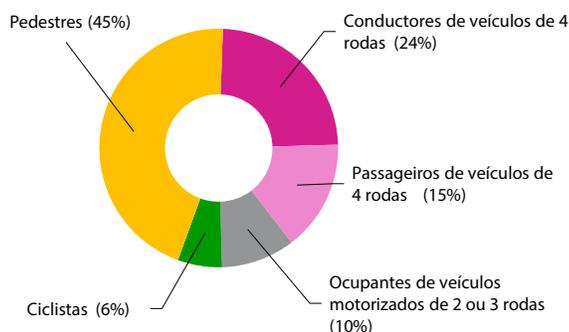
<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 937 <sup>b</sup> , 81% <sup>H</sup> , 19% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —  |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 24 horas do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Sistema de Informações de Acidentes de Trânsito do Escritório Nacional de Trânsito.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 40 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,07 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,07 g/dl              |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,07 g/dl              |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 4% <sup>c</sup>        |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Não                    |
| Fiscalização  | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                    |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não                    |

<sup>c</sup> 2010, Sistema de Informação de Tráfego do Escritório Nacional de Trânsito.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 198    |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 50–74% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Não    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não    |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Escritório Nacional de Trânsito.

# JAMAICA

População: 2 741 052  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 4 700



## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |  |
|--|--|
| <b>Organismo principal</b>                     | Conselho Nacional de Segurança Viária (NRSC) |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim  |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim  |
| Financiamento para implementar estratégia      | Integral                                     |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2008-2015)                              |
| Meta de redução de mortalidade                 | 25%  |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Sim |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Sim |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

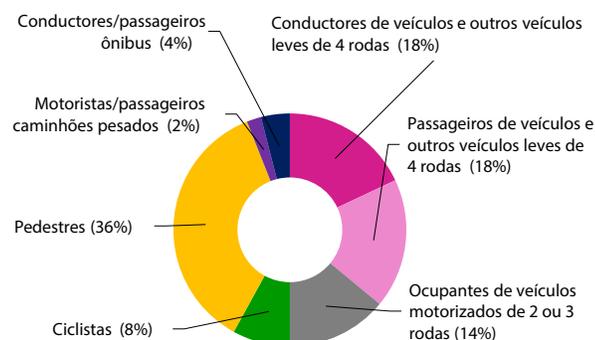
|   |         |
|---|---------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 502 265 |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 408 077 |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 3 985   |
| Caminhões pesados   | 70 157  |
| Ônibus  | 20 046  |
| Outros veículos   | 0       |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |         |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não     |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não     |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |         |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | Sim     |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim     |

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 319 <sup>a</sup> , 82% <sup>H</sup> , 18% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 0,2% <sup>b</sup>                                      |

<sup>a</sup> Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 30 dias do acidente.  
<sup>b</sup> 2010, Política, Divisão de Planejamento e Desenvolvimento.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Força Policial da Jamaica.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim  |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim  |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | No   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 50 km/h  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim  |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,08 g/dl  |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,08 g/dl  |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,08 g/dl  |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 2% <sup>c</sup>  |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim  |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim  |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Taxa de uso do capacete   | 6% Condutores <sup>d</sup><br>5% Passageiros <sup>d</sup>              |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim  |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 44% Bancos dianteiros <sup>d</sup><br>4% Bancos traseiros <sup>d</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | No   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —  |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —  |

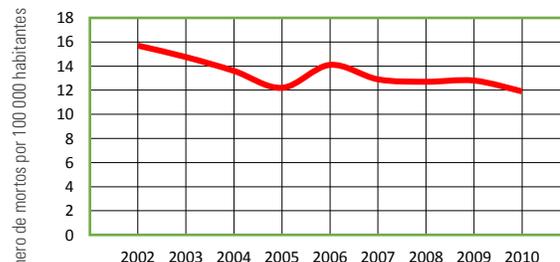
<sup>c</sup> 2010, Força Policial da Jamaica.

<sup>d</sup> Levantamento da Saúde e Modo de Vida da Jamaica, 2007-2008.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Vários |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≤10%   |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim    |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Unidade de Segurança Viária.

# MÉXICO



População: 113 423 052

Grupo de renda: Médio

Renda nacional bruta per capita: US\$ 8 930

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |  |
|--|--|
| <b>Organismo principal</b>                     | Secretaria Técnica do Conselho Nacional para a Prevenção de Lesões |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim  |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim  |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial  |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2011–2020)  |
| Meta de redução de mortalidade                 | 50%  |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não          |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim          |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Subnacionais |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim          |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Subnacionais |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |            |
|---|------------|
| <b>Total de veículos registrados (2009)</b>   | 30 904 659 |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 20 523 704 |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 1 201 046  |
| Caminhões pesados   | 8 842 518  |
| Ônibus  | 337 391    |
| Outros veículos   | 0          |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |            |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Sim        |
| Programa de avaliação de carros novos   | Sim        |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |            |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | Sim        |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim        |

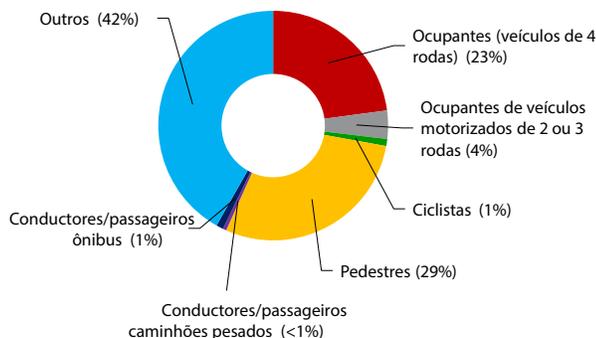
## DADOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 17 820 <sup>a</sup> , 78% <sup>H</sup> , 22% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 1,7% <sup>b</sup>   |

<sup>a</sup> Dados dos registros vitais. Mortes em acidentes de trânsito (prazo indefinido).

<sup>b</sup> 2011, Custo dos acidentes de trânsito no México, Conselho Nacional para a Prevenção de Lesões.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2009, Secretaria da Saúde e Instituto Nacional de Estatística, Geografia e Informação.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |  |
|---|--|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não  |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim  |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim  |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 50 km/h  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim  |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05–0,08 g/dl <sup>e</sup>  |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,05–0,08 g/dl <sup>e</sup>  |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,02 g/dl <sup>e</sup>   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 23%  |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Subnacionais   |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim  |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Taxa de uso do capacete   | 75% Condutores <sup>g</sup><br>84% passageiros <sup>g</sup>            |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim  |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Não  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 29% Bancos dianteiros <sup>f</sup><br>4% Bancos traseiros <sup>f</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Subnacionais   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10   |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Subnacionais   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim  |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não  |

<sup>e</sup> Limites do CAS fixados em nível subnacional.

<sup>g</sup> 2009, Sistema de Vigilância Epidemiológica para Dependências. Secretaria de Serviços Médicos Forenses.

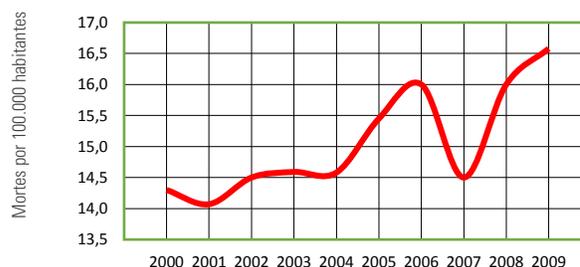
<sup>f</sup> 2011, Secretaria Técnica do Conselho Nacional para a Prevenção de Lesões.

<sup>h</sup> 2011, Diagnóstico Básico de RE-10 (INSP-JHU). Informações obtidas de três cidades: Guadalajara, León e Cuernavaca.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | No     |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Vários |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≥75%   |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | 0,6%   |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim    |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2009, Instituto Nacional de Estatística, Geografia e Informação.

# NICARÁGUA



População: 5 788 163  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 1 100

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |     |
|--|-----|
| <b>Organismo principal</b>                     | Não |
| Financiado no orçamento nacional               | —   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Não |
| Financiamento para implementar estratégia      | —   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | —   |
| Meta de redução de mortalidade                 | —   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não |
| <b>Inspecções periódicas de infraestrutura viária existente</b>   | Não |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | No  |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2011)</b>   | 445 974        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 279 668        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 115 541        |
| Caminhões pesados   | 43 998         |
| Ônibus  | 6 767          |
| Outros veículos   | 0              |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não            |

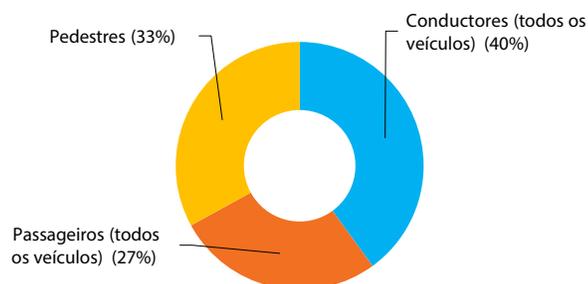
<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 571 <sup>b</sup> , 84%H, 16%M |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —                             |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 24 horas do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Polícia Nacional.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

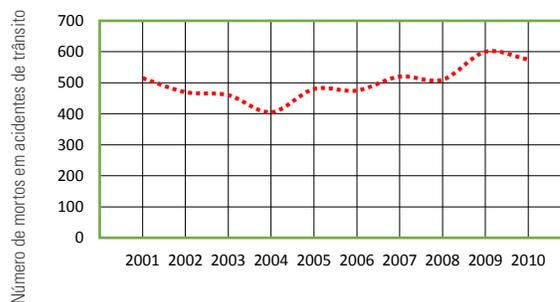
|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 45 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,05 g/dl              |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,05 g/dl              |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 ① 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 7% <sup>c</sup>        |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim                    |
| Fiscalização  | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                    |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não                    |

<sup>c</sup> 2010, 2010, Polícia Nacional.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Vários |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 50–74% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não    |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Polícia Nacional.

# PANAMÁ

População: 3 516 820  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 7 010



## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |   |
|--|---|
| <b>Organismo principal</b>                     | Superintendência de Trânsito e Transporte Terrestre |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2011–2020)                                     |
| Meta de redução de mortalidade                 | 30%   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Sim |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 612 000        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 306 000        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 55 080         |
| Caminhões pesados   | 122 400        |
| Ônibus  | 42 840         |
| Outros veículos   | 85 680         |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 422 <sup>b</sup> , 84% <sup>H</sup> , 16% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —  |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 30 dias do acidente.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

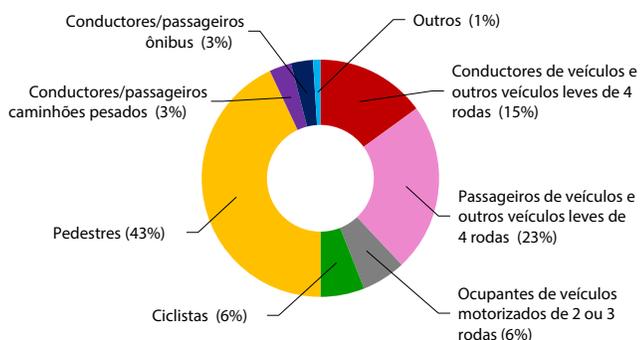
|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim   |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim   |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 40 km/h   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim   |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05 g/dl   |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,05 g/dl   |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,05 g/dl   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —   |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim   |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim   |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do capacete   | 98% Condutores <sup>c</sup><br>95% Passageiros <sup>c</sup>             |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim   |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 90% Bancos dianteiros <sup>c</sup><br>10% Bancos traseiros <sup>c</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não   |

<sup>c</sup> 2010, Diretoria Nacional de Operação do Trânsito.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

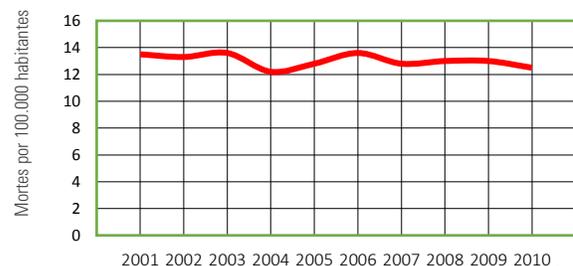
|   |      |
|---|------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim  |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim  |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911  |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≥75% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —    |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim  |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim  |

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Instituto de Medicina Legal.

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Instituto de Medicina Legal.

# PARAGUAI

População: 6 454 548  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 2 730



## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Conselho Nacional de Segurança Viária |
| Financiado no orçamento nacional               | Não                                   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim                                   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial                               |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2008-2013)                       |
| Meta de redução de mortalidade                 | 10%                                   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | —   |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2011)</b>   | 919 247        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 490 674        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 237 174        |
| Caminhões pesados   | 51 655         |
| Ônibus  | 6 844          |
| Outros veículos   | 132 900        |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  | —              |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | —              |
| Programa de avaliação de carros novos   | —              |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não            |

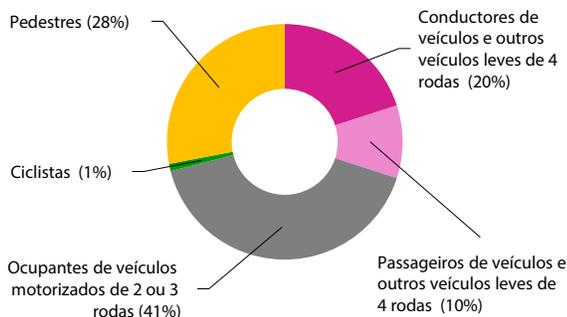
<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 1.206 <sup>b</sup> , 82% <sup>H</sup> , 18% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —  |

<sup>b</sup> Registros de estabelecimentos de saúde. Definidas como mortes dentro de 30 dias do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2009, Ministério da Saúde Pública e Previdência Social, Base de Dados do Subsistema de Estatísticas Vitais.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não   |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim   |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 50 km/h   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Subnacionais  |
| Limite de CAS – população em geral                                      | —   |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | —   |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | —   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 60% <sup>c</sup>  |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim   |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim   |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do capacete   | 45% Condutores <sup>d</sup><br>20% Passageiros <sup>d</sup>             |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim   |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 85% Bancos dianteiros <sup>e</sup><br>50% Bancos traseiros <sup>e</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Não   |
| Fiscalização  | —   |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Não   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —   |

<sup>c</sup> 2009, Análise de dados estatísticos de inspecões efetuadas por patrulhas rodoviárias e polícia municipal de trânsito em fins de semana e feriados.

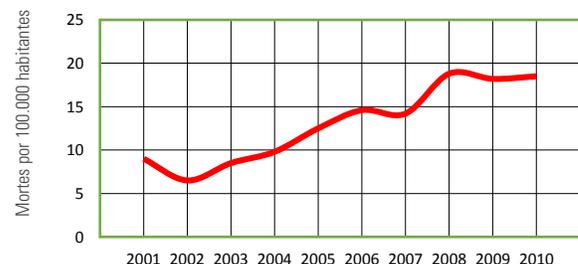
<sup>d</sup> 2010, Registros estatísticos de Assunção sobre patrulha rodoviária e polícia de trânsito.

<sup>e</sup> 2009, Patrulha Rodoviária.

## ATENÇÃO APÓS O ACIDENTE

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911    |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 50–74% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —      |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não    |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Ministério da Saúde Pública e Previdência Social.

# PERU

População: 29 076 512  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 4 900



## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Conselho Nacional de Segurança Viária |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim                                   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim                                   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial                               |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2008–2012)                       |
| Meta de redução de mortalidade                 | 20%                                   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não             |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Partes da malha |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Subnacionais    |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Subnacionais    |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Subnacionais    |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 3 155 614      |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 1 578 328      |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 1 305 924      |
| Caminhões pesados   | 216 973        |
| Ônibus  | 54 389         |
| Outros veículos   | 0              |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 2 514 <sup>b</sup> , 76% <sup>H</sup> , 24% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 1,5% <sup>c</sup>  |

<sup>b</sup> Ministério da Saúde. Definidas como mortes dentro de 30 dias do acidente.

<sup>c</sup> 2009, Antidotes for the congestion and the insecurity in transit/PROEXPANSION.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

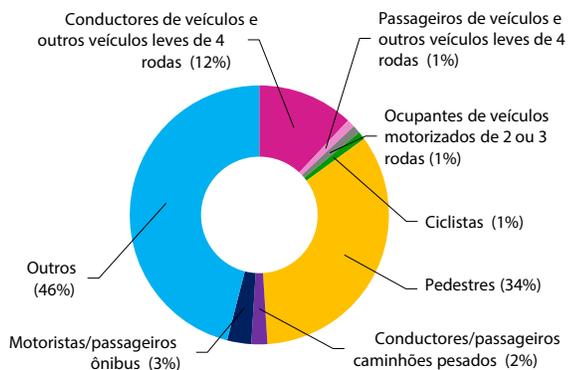
|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Sim                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 60 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,05 g/dl              |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,025 g/dl             |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Não                    |
| Fiscalização  | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                    |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não                    |

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim             |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim             |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Vários          |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≤10%            |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | 4% <sup>d</sup> |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim             |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim             |

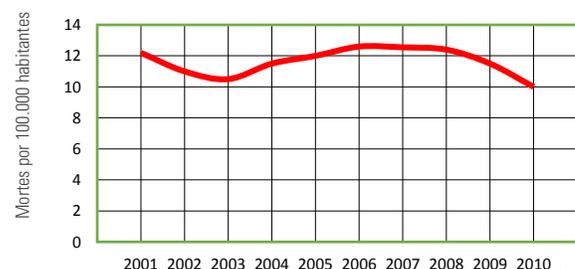
<sup>d</sup> Instituto Nacional de Estadística e Informática.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Ministério da Saúde.

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Polícia Nacional.

# REPÚBLICA DOMINICANA



População: 9 927 320  
 Grupo de rendas: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 5 020

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |     |
|--|-----|
| <b>Organismo principal</b>                     | Não |
| Financiado no orçamento nacional               | —   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Não |
| Financiamento para implementar estratégia      | —   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | —   |
| Meta de redução de mortalidade                 | —   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 2 734 740      |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 914 628        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 1 352 720      |
| Caminhões pesados   | 380 549        |
| Ônibus  | 73 716         |
| Outros veículos   | 13 127         |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  | —              |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | —              |
| Programa de avaliação de carros novos   | —              |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não            |

<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 1 902 <sup>b</sup> , 85% <sup>H</sup> , 14% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 0,32% <sup>c</sup>                                       |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes no local do acidente.

<sup>c</sup> 2009, Escritório para o Reordenamento do Transporte. Dados para a capital dominicana.

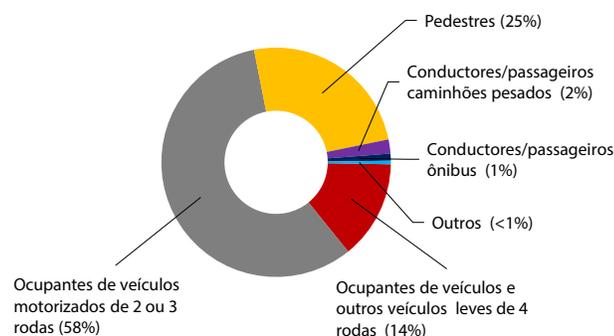
## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Subnacionais           |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 35 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,03 g/dl              |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,03 g/dl              |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Não                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 ④ 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Não                    |
| Fiscalização  | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                    |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não                    |

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |     |
|---|-----|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Não |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911 |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | —   |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —   |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não |

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Polícia Nacional.

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO

| Ano  | Número de mortes no tráfego viário |
|------|------------------------------------|
| 2005 | 1 366                              |
| 2006 | 1 386                              |
| 2007 | 1 414                              |
| 2010 | 1 902                              |

Global Status Report on Road Safety: Time for action. Genebra, Organização Mundial da Saúde, 2009 (2006 e 2007); Polícia Nacional (2010).

# SÃO CRISTÓVÃO E NEVIS



População: 52 409  
 Grupo de renda: Alto  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 12 360

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |     |
|--|-----|
| <b>Organismo principal</b>                     | Não |
| Financiado no orçamento nacional               | —   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Não |
| Financiamento para implementar estratégia      | —   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | —   |
| Meta de redução de mortalidade                 | —   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim             |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Partes da malha |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não             |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não             |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não             |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 22 209         |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 18 588         |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 1 049          |
| Caminhões pesados   | 764            |
| Ônibus  | 895            |
| Outros veículos   | 913            |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

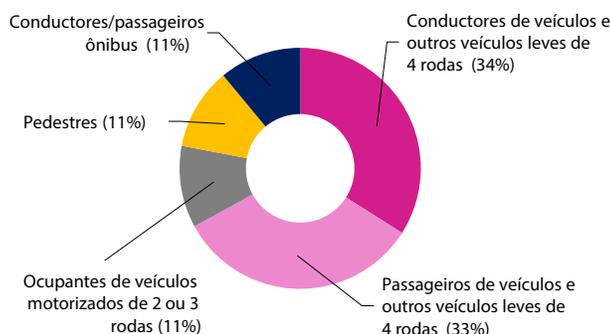
<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 9 <sup>b</sup> , 89% <sup>H</sup> , 11% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —  |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes dentro de um ano do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Departamento de Trânsito da Polícia.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

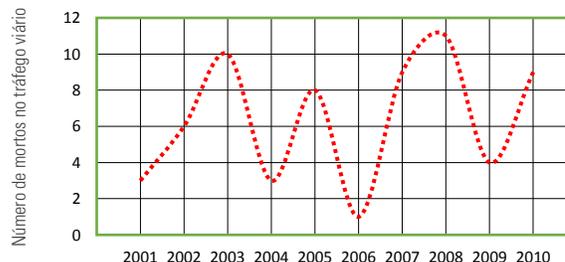
|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não   |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim   |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 32 km/h   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim   |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,08 g/dl   |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,08 g/dl   |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,08 g/dl   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10  |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 0,1%  |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim   |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim   |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do capacete   | 95% Condutores <sup>c</sup><br>20% Passageiros <sup>c</sup>         |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim   |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Não   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 ⑦ 8 9 10  |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 90% Banco dianteiro <sup>c</sup><br>50% Banco traseiro <sup>c</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não   |

<sup>c</sup> 2010, Departamento de Trânsito da Polícia.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |      |
|---|------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim  |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não  |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911  |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | >75% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —    |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim  |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não  |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Departamento de Trânsito da Polícia.



População: 174 267  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 6 200

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |  |
|--|--|
| <b>Organismo principal</b>                     | Ministério das Comunicações, Obras, Transporte e Serviços Públicos |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim  |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Não  |
| Financiamento para implementar estratégia      | —  |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | —  |
| Meta de redução de mortalidade                 | —  |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 56 601         |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 52 832         |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 856            |
| Caminhões pesados   | 390            |
| Ônibus  | 2 523          |
| Outros veículos   | 0              |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

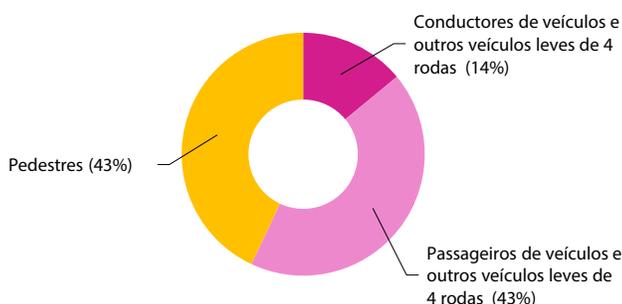
<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 14 <sup>b</sup> , 64% <sup>H</sup> , 36% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —   |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 1 ano do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Unidade de Trânsito da Real Polícia de Santa Lúcia.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

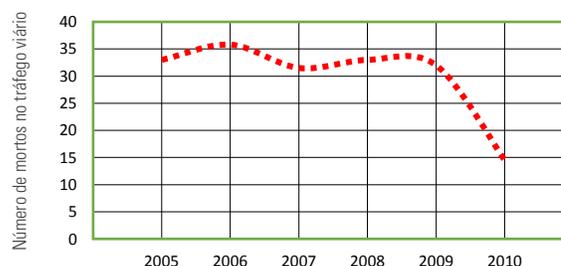
|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Sim   |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | —   |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | —   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 25 km/h   |
| Fiscalização  | ① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                                      |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim   |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,08 g/dl   |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,08 g/dl   |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,08 g/dl   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | —   |
| Fiscalização  | ① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10                                      |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —   |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim   |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim   |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10                                      |
| Taxa de uso do capacete   | 53% Condutores <sup>c</sup><br>18% Passageiros <sup>c</sup> |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim   |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Não   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 ⑨ 10                                      |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —   |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Não   |
| Fiscalização  | —   |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Não   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —   |

<sup>c</sup> Pesquisa aceita para publicação no West Indian Medical Journal.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |      |
|---|------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim  |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não  |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911  |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≥75% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | 15%  |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim  |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não  |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Unidade de Trânsito da Real Polícia de Santa Lúcia.

# SÃO VICENTE E GRANADINAS



População: 109 333  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 6 030

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |  |
|--|--|
| <b>Organismo principal</b>                     | Real Polícia de São Vicente e Granadinas |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim                                      |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Não                                      |
| Financiamento para implementar estratégia      | —  |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | —  |
| Meta de redução de mortalidade                 | —  |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim             |
| <b>Inspecões periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Partes da malha |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não             |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não             |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não             |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2011)</b>   | 27 176         |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 22 660         |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 1 489          |
| Caminhões pesados   | 2 354          |
| Ônibus  | 39             |
| Outros veículos   | 634            |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  | —              |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | —              |
| Programa de avaliação de carros novos   | —              |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 5 <sup>b</sup> , 80% <sup>H</sup> , 20% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —  |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes em acidentes de trânsito (prazo indefinido).

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | —                      |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 32 km/h                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim <sup>c</sup>       |
| Limite de CAS – população em geral                                      | —                      |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | —                      |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | —                      |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Não <sup>d</sup>       |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Não                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —                      |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —                      |

<sup>c</sup> Não se baseia no CAS.

<sup>d</sup> Casos suspeitos de beber e dirigir objeto de mais investigação.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |       |
|---|-------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim   |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não   |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Arios |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≤10%  |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —     |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim   |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não   |

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



# SURINAME



População: 524 636  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 7 640

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |                 |
|--|-----------------|
| <b>Organismo principal</b>                     | Não             |
| Financiado no orçamento nacional               | —               |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim             |
| Financiamento para implementar estratégia      | —               |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2010–2015) |
| Meta de redução de mortalidade                 | 50%             |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2009)</b>   | 190 746        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 114 770        |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 44 207         |
| Caminhões pesados   | 28 140         |
| Ônibus  | 2 904          |
| Outros veículos   | 725            |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |                |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não            |
| Programa de avaliação de carros novos   | Sim            |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |                |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim            |

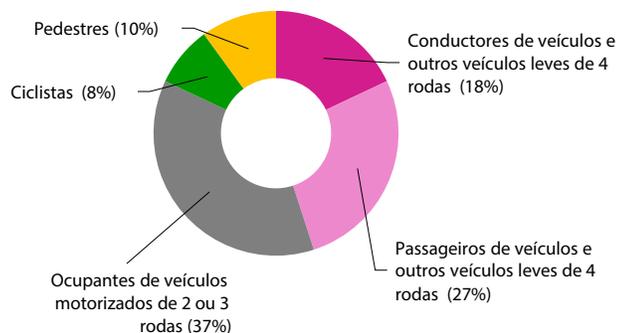
<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |   |
|--|---|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 87 <sup>b</sup> , 77% <sup>H</sup> , 23% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —   |

<sup>b</sup> Fontes combinadas (registros policiais e de estabelecimentos de saúde). Definidas como mortes dentro de 30 dias do acidente.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Ministério da Justiça e Estatísticas da Polícia sobre Trânsito.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

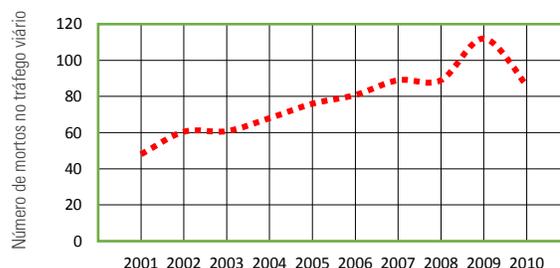
|   |   |
|---|---|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não   |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim   |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não   |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 30–40 km/h  |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim   |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,05 g/dl   |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,05 g/dl   |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,05 g/dl   |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —   |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim   |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim   |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do capacete   | 90% Condutores <sup>c</sup><br>90% Passageiros <sup>c</sup>             |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim   |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | 80% Bancos dianteiros <sup>c</sup><br>20% Bancos traseiros <sup>c</sup> |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim   |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim   |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim   |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não   |

<sup>c</sup> 2010, Ministério da Justiça e Estatísticas sobre Trânsito da Polícia.

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |      |
|---|------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim  |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim  |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 115  |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≥75% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —    |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Não  |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não  |

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Polícia de Trânsito.

# TRINIDADE E TOBAGO



População: 1 341 465

Grupo de renda: Alto

Renda nacional bruta per capita: US\$ 15 840

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |     |
|--|-----|
| <b>Organismo principal</b>                     | Não |
| Financiado no orçamento nacional               | —   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Não |
| Financiamento para implementar estratégia      | —   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | —   |
| Meta de redução de mortalidade                 | —   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | —   |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Não |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Total de veículos registrados (2010)</b>   | 321 191        |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | —              |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | —              |
| Caminhões pesados   | —              |
| Ônibus  | —              |
| Outros veículos   | —              |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  | —              |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | —              |
| Programa de avaliação de carros novos   | —              |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  | —              |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | — <sup>a</sup> |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Não            |

<sup>a</sup> Não há fabricação/montagem de carros.

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 206 <sup>b</sup> , 83% <sup>H</sup> , 17% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | —  |

<sup>b</sup> Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 1 ano do acidente.

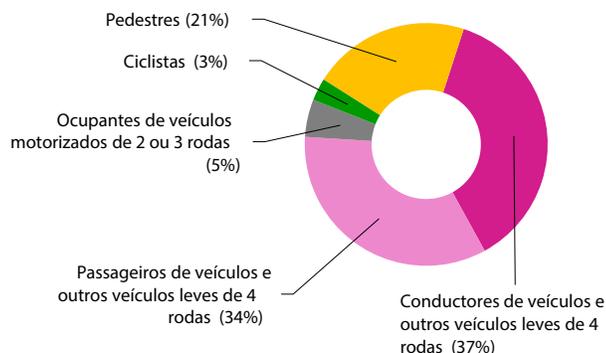
## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                        |
|---|------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não                    |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                    |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                    |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 50 km/h                |
| Fiscalização  | ① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                    |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,08 g/dl              |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,08 g/dl              |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,08 g/dl              |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 ④ 5 6 7 8 9 10 |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                    |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                    |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 ⑧ 9 10 |
| Taxa de uso do capacete   | —                      |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                    |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Não                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 ⑧ 9 10 |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                      |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim                    |
| Fiscalização  | 0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10 |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                    |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                    |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não                    |

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |      |
|---|------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim  |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim  |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 811  |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≥75% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —    |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim  |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim  |

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2010, Serviço de Polícia de Trinidad e Tobago.

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Serviço de Polícia de Trinidad e Tobago, e Escritório Central de Estatística.

# URUGUAI

População: 3 368 786  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 10 290



## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |   |
|--|---|
| <b>Organismo principal</b>                     | Agência Nacional de Segurança Viária (UNASEV) |
| Financiado no orçamento nacional               | Não   |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim   |
| Financiamento para implementar estratégia      | Não   |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2012)                                    |
| Meta de redução de mortalidade                 | 10%   |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Não          |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Sim          |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não          |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Subnacionais |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Subnacionais |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Total de veículos registrados (2008)</b>   | 1 287 012 |
| Automóveis e veículos leves de 4 rodas  | 578 811   |
| Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas  | 613 432   |
| Caminhões pesados   | 87 620    |
| Ônibus  | 7 149     |
| Outros veículos   | 0         |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |           |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não       |
| Programa de avaliação de carros novos   | Não       |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |           |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | Sim       |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim       |

## DADOS

|  |  |
|--|--|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)</b>    | 556 <sup>a</sup> , 73% <sup>H</sup> , 21% <sup>M</sup> |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 4,5% <sup>b</sup>                                      |

<sup>a</sup> Fontes combinadas (registros policiais, de estabelecimentos de saúde, registros vitais). Definidas como mortes dentro de 24 horas do acidente.  
<sup>b</sup> Pesquisa Garat, 2000.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não                                |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Sim                                |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                                |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 45 km/h                            |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                                |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,03 g/dl                          |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,03 g/dl                          |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0 g/dl                             |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 38%                                |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                                |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                                |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Sim                                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| Taxa de uso do capacete   | 60% Todos os usuários <sup>d</sup> |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                                |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                                  |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim                                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Não                                |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | —                                  |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | —                                  |

<sup>c</sup> 1997, Dr. Guido Berro, Instituto Técnico Forense.

<sup>d</sup> 2010, Relatório sobre Segurança Viária, 2010.

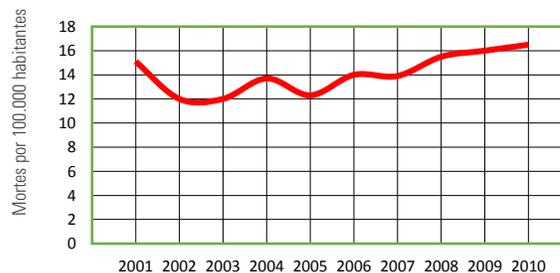
## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |      |
|---|------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim  |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Não  |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | 911  |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | ≥75% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | —    |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Não  |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Não  |

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2010, Relatório de Acidentes no Uruguai.

# VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DA)



População: 28 979 857  
 Grupo de renda: Médio  
 Renda nacional bruta per capita: US\$ 11 660

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL

|  |  |
|--|--|
| <b>Organismo principal</b>                     | Instituto Nacional de Transporte e Tráfego Terrestre (Ministério Popular da Justiça e Relações Internas) |
| Financiado no orçamento nacional               | Sim  |
| <b>Estratégia nacional de segurança viária</b> | Sim  |
| Financiamento para implementar estratégia      | Parcial  |
| Metas de redução de mortalidade fixadas        | Sim (2012–2017)  |
| Meta de redução de mortalidade                 | 5–10%  |

## VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Auditorias formais requeridas para construção de vias</b>  | Sim |
| <b>Inspeções periódicas de infraestrutura viária existente</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover caminhada ou ciclismo</b>  | Não |
| <b>Políticas para promover o investimento em transporte público</b>   | Sim |
| <b>Políticas para isolar os usuários das vias a fim de proteger os usuários vulneráveis das vias públicas</b> | Não |

## VEÍCULOS MAIS SEGUROS

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Total de veículos registrados (2007)</b>   | 4.051.705 |
| Automóveis  | 2.982.495 |
| Caminhões   | 838.441   |
| Ônibus  | 41.543    |
| Não especificados   | 189.226   |
| <b>Padrões de veículos aplicados</b>  |           |
| Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos               | Não       |
| Programa de avaliação de carros novos   | Sim       |
| <b>Regulamentos sobre veículos</b>  |           |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis      | Sim       |
| Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados | Sim       |

## DADOS

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| <b>Mortes por lesões de trânsito notificadas (2008)</b>    | 7 714 <sup>a</sup> , 80% H, 20% M |
| <b>Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito</b> | 6,6% <sup>b</sup>                 |

<sup>a</sup> Registros policiais. Mortos dentro de 1 ano do acidente.

<sup>b</sup> OPAS-OMS (2009). Alcohol and Public Policies in Venezuela: Two Studies. Caracas, OPAS-OMS.

## MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <b>Sistema de penalidades/pontos negativos implantado</b>               | Não                                |
| <b>Limites nacionais de velocidade</b>                                  | Subnacionais                       |
| Autoridades locais podem fixar limites inferiores                       | Não                                |
| Limite máximo nas vias urbanas  | 40 km/h                            |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| <b>Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool</b>              | Sim                                |
| Limite de CAS – população em geral                                      | 0,08 g/dl                          |
| Limite de CAS – jovens ou condutores novatos                            | 0,08 g/dl                          |
| Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais                     | 0,08 g/dl                          |
| Teste aleatório de etilômetro e/ou postos de controle policial          | Sim                                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| % de mortes no trânsito envolvendo álcool                               | 8% <sup>c</sup>                    |
| <b>Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas</b>            | Sim                                |
| Aplica-se aos condutores e passageiros                                  | Sim                                |
| Padrões obrigatórios para o capacete                                    | Não                                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| Taxa de uso do capacete   | 45% Todos os usuários <sup>d</sup> |
| <b>Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança</b>                   | Sim                                |
| Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros              | Sim                                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| Taxa de uso do cinto de segurança                                       | —                                  |
| <b>Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças</b> | Sim                                |
| Fiscalização  | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10             |
| <b>Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir</b>       | Sim                                |
| Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido                        | Sim                                |
| Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido                     | Não                                |

<sup>c</sup> OPAS-OMS (2009). Alcohol and Public Policies in Venezuela: Two Studies. Caracas, OPAS-OMS.

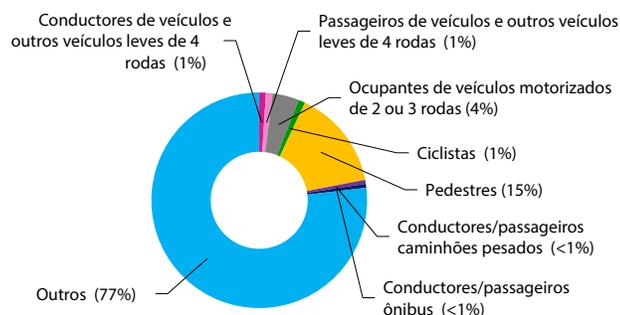
<sup>d</sup> 2008, Ministério da Infraestrutura (MINFRA).

## ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

|   |        |
|---|--------|
| <b>Sistema de registros vitais</b>  | Sim    |
| <b>Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência</b>  | Sim    |
| <b>Número(s) telefônico(s) de emergência</b>                              | Vários |
| <b>Pacientes com lesões graves transportados por ambulância</b>           | 11–49% |
| <b>Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito</b> | 0,4%   |
| <b>Treinamento de médicos para emergências</b>                            | Sim    |
| <b>Treinamento de enfermeiros para emergências</b>                        | Sim    |

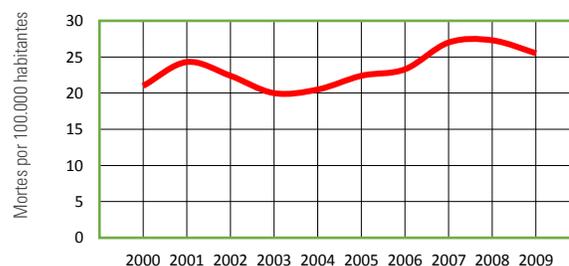
<sup>e</sup> 2001, Instituto nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses.

## MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



Fonte: 2008, Mortalidade Anual, Ministério do Poder Popular para a Saúde.

## TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



Fonte: 2009, Mortalidade Anual, Ministério do Poder Popular para a Saúde.



# Anexo estadístico





## QUADRO A1

### COORDENADORES NACIONAIS DE DADOS POR PAÍS

| PAÍS                                 | NOME DO COORDENADOR NACIONAL DE DADOS |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Argentina                            | Rojas, Pablo                          |
| Bahamas                              | Mortimer, Karen                       |
| Barbados                             | Carter Taylor, Denise                 |
| Belize                               | <sup>a</sup>                          |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia    | Villena Monje, Silvia                 |
| Brasil                               | Maciel Miranda, Luiz Otávio           |
| Canadá                               | Gutoskie, Paul                        |
| Chile                                | Mimica Porras, Danica                 |
| Colômbia                             | Castillo de Vargas, Alonso de Diego   |
| Costa Rica                           | Guzmán Duarte, Teresita               |
| Cuba                                 | Basanta Montesinos, Alicia Marlene    |
| Dominica                             | Ricketts, Paul                        |
| El Salvador                          | Morán de García, Argentina Silvia     |
| Equador                              | de la Torre, Pablo                    |
| Estados Unidos                       | Dellinger, Ann                        |
| Guatemala                            | Morales Sandoval, Salvador            |
| Guiana                               | Doorgen, Ramona                       |
| Honduras                             | Gómez, Oscar Armando                  |
| Jamaica                              | Barnett, Jaspe                        |
| México                               | Osuna Rosas, Rodrigo                  |
| Nicarágua                            | González Kraudy, Roberto              |
| Panamá                               | Moreno Cedeño, Teófilo Valerio        |
| Paraguai                             | Recalde Mora, Nilda                   |
| Peru                                 | Collazos, Joel Gilberto               |
| República Dominicana                 | Gautreau Grullón, Mairení C.          |
| São Cristóvão e Nevis                | Cromwell, Henry                       |
| Santa Lúcia                          | Jaime, Alina                          |
| São Vicente e Granadinas             | Wyllie, Patsy                         |
| Suriname                             | Forster, Allan Denny                  |
| Trinidade e Tobago                   | Lewis, Carla                          |
| Uruguai                              | Borba, Norberto                       |
| (República Bolivariana da) Venezuela | Penha, Saúl                           |

<sup>a</sup> Não há coordenador nacional de dados.

## QUADRO A2

### MORTES NO TRÂNSITO E PROPORÇÃO DAS MORTES POR USUÁRIO DAS VIAS, POR PAÍS

| PAÍS                                 | INFORMAÇÕES GERAIS                         |  |                             | MORTES NO TRÂNSITO                                   |   |                               |   |
|--------------------------------------|--|--|-----------------------------|--|---|-------------------------------|---|
|                                      | População (números para 2010) <sup>a</sup> | RNB per capita <sup>b</sup> para 2010 em dólares dos Estados Unidos <sup>b</sup> | Nível de renda <sup>c</sup> | Número notificado de mortes no trânsito <sup>d</sup> | Número estimado de mortes no trânsito viário <sup>e</sup> | Intervalo de Confiança de 95% | Taxa estimada de mortalidade no trânsito por 100.000 habitantes |
| Argentina                            | 40 412 376                                 | 8 620  | Médio                       | 5 094  | 5 094   |                               | 12.6  |
| Bahamas                              | 342 877                                    | 21 970   | Alto                        | 43   | 47  |                               | 13.7  |
| Barbados                             | 273 331                                    | 12 660 <sup>f</sup>  | Alto                        | 19   | 20  |                               | 7.3   |
| Belize                               | 311 627                                    | 3 640  | Médio                       | 41   | 51  |                               | 16.4  |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia    | 9 929 849                                  | 1 810  | Médio                       | 1 681  | 1 910   | 1 791 - 2 030                 | 19.2  |
| Brasil                               | 194 946 488                                | 9 540  | Médio                       | 36 499 <sup>f</sup>                                  | 43 869  |                               | 22.5  |
| Canadá                               | 34 016 594                                 | 43 250   | Alto                        | 2 227  | 2 296   |                               | 6.8   |
| Chile                                | 17 113 688                                 | 10 750   | Médio                       | 2 071  | 2 098   |                               | 12.3  |
| Colômbia                             | 46 294 842                                 | 5 520  | Médio                       | 5 502  | 7 225   |                               | 15.6  |
| Costa Rica                           | 4 658 887                                  | 6 860  | Médio                       | 700 <sup>f</sup>                                     | 592   |                               | 12.7  |
| Cuba                                 | 11 257 979                                 | 5 460 <sup>f</sup>   | Médio                       | 809  | 872   |                               | 7.8   |
| Dominica                             | 67 763                                     | 6 900  | Médio                       | 8  | 8   |                               | 11.8  |
| El Salvador                          | 6 192 993                                  | 3 370  | Médio                       | 1 017  | 1 358   |                               | 21.9  |
| Equador                              | 14 464 739                                 | 3 850  | Médio                       | 3 222  | 3 911   |                               | 27.0  |
| Estados Unidos                       | 310 383 968                                | 47 350   | Alto                        | 32 885   | 35 490  |                               | 11.4  |
| Guatemala                            | 14 388 929                                 | 2 740  | Médio                       | 958  | 958   |                               | 6.7   |
| Guiana                               | 754 493                                    | 2 900  | Médio                       | 112  | 210   |                               | 27.8  |
| Honduras                             | 7 600 524                                  | 1 870  | Médio                       | 1 217  | 1 425   | 1 331 - 1 520                 | 18.8  |
| Jamaica                              | 2 741 052                                  | 4 700  | Médio                       | 319  | 319   |                               | 11.6  |
| México                               | 113 423 052                                | 8 930  | Médio                       | 17 301 <sup>f</sup>                                  | 16 714  |                               | 14.7  |
| Nicarágua                            | 5 788 163                                  | 1 100  | Médio                       | 742  | 1 085   | 1 008 - 1 163                 | 18.8  |
| Panamá                               | 3 516 820                                  | 7 010  | Médio                       | 422  | 494   |                               | 14.1  |
| Paraguai                             | 6 454 548                                  | 2 730  | Médio                       | 1 206  | 1 383   |                               | 21.4  |
| Peru                                 | 29 076 512                                 | 4 900  | Médio                       | 2 514  | 4 622   | 4 395 - 4 848                 | 15.9  |
| República Dominicana                 | 9 927 320                                  | 5 020  | Médio                       | 2 470  | 4 143   | 3 849 - 4 437                 | 41.7  |
| São Cristóvão e Nevis                | 52 409                                     | 12 360   | Alto                        | 9  | 9   |                               | 17.2  |
| Santa Lúcia                          | 174 267                                    | 6 200  | Médio                       | 14   | 26  |                               | 14.9  |
| São Vicente e Granadinas             | 109 333                                    | 6 030  | Médio                       | 5  | 5   |                               | 4.6   |
| Suriname                             | 524 636                                    | 7 640  | Médio                       | 87   | 103   |                               | 19.6  |
| Trinidade e Tobago                   | 1 341 465                                  | 15 840   | Alto                        | 200  | 224   |                               | 16.7  |
| Uruguai                              | 3 368 786                                  | 10 290   | Médio                       | 556  | 723   |                               | 21.5  |
| (República Bolivariana da) Venezuela | 28 979 857                                 | 11 660   | Médio                       | 7 714 <sup>f</sup>                                   | 10 791  |                               | 37.2  |

<sup>a</sup> Divisão de População do Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais do Secretariado das Nações Unidas (abril de 2011). Perspectivas da população mundial: Revisão de 2010, Destaques. Nova York: Nações Unidas.

<sup>b</sup> A Renda Nacional Bruta (RNB) per capita é o valor em dólares da renda final de um país em um ano dividido pela população usando o método Atlas. Dados da base de dados Indicadores do Desenvolvimento Mundial, Banco Mundial, novembro de 2012.

<sup>c</sup> Base de dados dos Indicadores de Desenvolvimento Mundial: Baixa renda é \$1.005 ou menos, renda média é \$1.006 a \$12.275, alta renda é \$12.276 ou mais. Onde não estava disponível uma precisa Renda Nacional Bruta RNB, usou-se a estimativa do nível do WDI.

<sup>d</sup> Ajustado para a definição de 30 dias de morte no trânsito viário.

<sup>e</sup> Modelado usando regressão binomial negativa (ver Nota Explicativa 3 na página X). A estimativa das mortes é para 2010 e o intervalo de confiança é dado somente para países do grupo 4.

<sup>f</sup> Dados de 2010 não disponíveis.

<sup>g</sup> Condutores e passageiros (4 rodas ou mais).

<sup>h</sup> Condutores e passageiros (todos os veículos)

| PAÍS                                    | MORTES DE USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA (%)                |   |           |           |  |
|---|--|---|-----------|-----------|--|
|   | Condutores/<br>Passageiros de<br>veículos de 4 rodas | Condutores/<br>Passageiros<br>de veículos<br>motorizados de<br>2 ou 3 rodas | Ciclistas | Pedestres | Outros usuários,<br>ou usuários não<br>especificados |
| Argentina                               | 69.2   | 10.3  | -         | 14.6      | 5.9  |
| Bahamas                                 | 63.6   | 15.9  | 2.3       | 18.2      | 0.0  |
| Barbados                                | -  | -   | -         | -         | -  |
| Belize                                  | -  | -   | -         | -         | -  |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia       | 57.7   | -   | 1.1       | 36.2      | 5.0  |
| Brasil                                  | 22.5   | 24.8  | 4.2       | 23.4      | 25.2   |
| Canadá                                  | 68.6   | 8.8   | 1.8       | 13.9      | 6.9  |
| Chile                                   | 35.8   | 5.3   | 9.1       | 39.3      | 10.5   |
| Colômbia                                | 9.9  | 39.1  | 5.8       | 30.8      | 14.4   |
| Costa Rica                              | 22.6   | 28.3  | 9.4       | 37.0      | 2.6  |
| Cuba                                    | 17.5   | 13.1  | 12.5      | 34.8      | 22.1   |
| Dominica                                | 37.5   | 50.0  | -         | 12.5      | 0.0  |
| El Salvador                             | 15.8   | 5.3   | 4.8       | 61.5      | 12.7   |
| Equador                                 | 0.8  | 4.4   | 0.4       | 29.5      | 64.9   |
| Estados Unidos                          | 70.0   | 13.0  | 2.0       | 12.0      | 3.0  |
| Guatemala                               | 52.7   | 30.0  | -         | -         | 17.4   |
| Guiana                                  | 13.0   | 20.0  | 15.7      | 34.8      | 16.5   |
| Honduras                                | 38.9 <sup>a</sup>                                    | 10.6  | 5.7       | 44.9      | -  |
| Jamaica                                 | 36.4   | 13.8  | 8.2       | 36.1      | 5.6  |
| México                                  | 22.9   | 4.0   | 1.0       | 28.8      | 43.3   |
| Nicarágua                               | 66.6 <sup>b</sup>                                    | -   | -         | 33.5      | 0.0  |
| Panamá                                  | 37.9   | 5.7   | 5.9       | 43.6      | 6.9  |
| Paraguai                                | 30.0   | 41.4  | 0.7       | 27.9      | -  |
| Peru                                    | 12.9   | 1.4   | 0.9       | 33.9      | 50.9   |
| República Dominicana                    | 13.8   | 57.8  | -         | 24.6      | 3.8  |
| São Cristóvão e Nevis                   | 66.7   | 11.1  | 0.0       | 11.1      | 11.1   |
| Santa Lúcia                             | 57.1   | 0.0   | 0.0       | 42.9      | 0.0  |
| São Vicente e Granadinas                | -  | -   | -         | -         | -  |
| Suriname                                | 44.8   | 36.8  | 8.1       | 10.3      | 0.0  |
| Trinidade e Tobago                      | 70.4   | 5.3   | 2.9       | 21.4      | -  |
| Uruguai                                 | -  | -   | -         | -         | -  |
| (República Bolivariana da)<br>Venezuela | 2.6  | 3.9   | 0.8       | 15.3      | 77.4   |

## QUADRO 3

### RESPOSTA PÓS-TRAUMA

| PAÍS                                 | NÚMERO TELEFÔNICO DE ACESSO UNIVERSAL | % ESTIMADA DE PACIENTES TRANSPORTADOS POR AMBULÂNCIA COM LESÕES GRAVES | FORMAÇÃO EM MEDICINA DE EMERGÊNCIA DISPONÍVEL |                  | EXISTE SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE LESÕES COM BASE EM UNIDADE DE EMERGÊNCIA | EXISTE SISTEMA DE REGISTRO VITAL | % ESTIMADA DE VÍTIMAS DE LESÕES DE TRÂNSITO VIÁRIO COM DEFICIÊNCIA PERMANENTE |
|--------------------------------------|---------------------------------------|--|---|------------------|--|----------------------------------|---|
|                                      |                                       |  | Para médicos                                  | Para enfermeiros |  |                                  |   |
| Argentina                            | Nacional                              | ≥ 75%  | Sim   | Sim              | Sim  | Sim                              | -   |
| Bahamas                              | Múltiplo                              | 50-74%   | -   | Sim              | Não  | Sim                              | -   |
| Barbados                             | Múltiplo                              | 11-49%   | Sim   | Não              | Sim  | Sim                              | -   |
| Belize                               | Nacional                              | ≥ 75%  | Não   | Não              | Não  | Sim                              | -   |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia    | Subnacionais                          | Não há serviço de ambulância   | Sim   | Sim              | Não  | Sim                              | -   |
| Brasil                               | Múltiplo                              | -  | Não   | Sim              | Não  | Sim                              | -   |
| Canadá                               | Nacional                              | ≥ 75%  | Sim   | Sim              | Não  | Sim                              | -   |
| Chile                                | Múltiplo                              | -  | Não   | Não              | Sim  | Sim                              | -   |
| Colômbia                             | Subnacionais                          | 11-49%   | Sim   | Sim              | Sim  | Sim                              | 3,0%  |
| Costa Rica                           | Nacional                              | 50-74%   | Sim   | Sim              | Sim  | Sim                              | -   |
| Cuba                                 | Nacional                              | 50-74%   | Sim   | Sim              | Não  | Sim                              | -   |
| Dominica                             | Nacional                              | 50-74%   | Sim   | Sim              | Não  | Sim                              | -   |
| El Salvador                          | Nacional                              | 11-49%   | Não   | Não              | Sim  | Sim                              | -   |
| Equador                              | Múltiplo                              | ≥ 75%  | -   | -                | Não  | Sim                              | 5,7%  |
| Estados Unidos                       | Nacional                              | ≥ 75%  | Sim   | Sim              | Sim  | Sim                              | -   |
| Guatemala                            | Múltiplo                              | ≥ 75%  | Sim   | Não              | Não  | Sim                              | -   |
| Guiana                               | Nacional                              | -  | Sim   | -                | Não  | Sim                              | -   |
| Honduras                             | Nacional                              | 50-74%   | Não   | Não              | Não  | Sim                              | -   |
| Jamaica                              | Múltiplo                              | ≤ 10%  | Sim   | Sim              | Sim  | Sim                              | -   |
| México                               | Múltiplo                              | ≥ 75%  | Sim   | Sim              | Não  | Sim                              | 0,6%  |
| Nicarágua                            | Múltiplo                              | 50-74%   | Sim   | Não              | Não  | Sim                              | -   |
| Panamá                               | Nacional                              | ≥ 75%  | Sim   | Sim              | Sim  | Sim                              | -   |
| Paraguai                             | Nacional                              | 50-74%   | Sim   | Não              | Sim  | Sim                              | -   |
| Peru                                 | Múltiplo                              | ≤ 10%  | Sim   | Sim              | Sim  | Sim                              | 4,0%  |
| República Dominicana                 | Nacional                              | -  | Sim   | Não              | Não  | Não                              | -   |
| São Cristóvão e Nevis                | Nacional                              | ≥ 75%  | Sim   | Não              | Não  | Sim                              | -   |
| Santa Lúcia                          | Nacional                              | ≥ 75%  | Sim   | Não              | Não  | Sim                              | 15,0%   |
| São Vicente e Granadinas             | Múltiplo                              | ≤ 10%  | Sim   | Não              | Não  | Sim                              | -   |
| Suriname                             | Nacional                              | ≥ 75%  | Não   | Não              | Sim  | Sim                              | -   |
| Trinidade e Tobago                   | Nacional                              | ≥ 75%  | Sim   | Sim              | Sim  | Sim                              | -   |
| Uruguai                              | Nacional                              | ≥ 75%  | Não   | Não              | Não  | Sim                              | -   |
| (República Bolivariana da) Venezuela | Múltiplo                              | 11-49%   | Sim   | Sim              | Sim  | Sim                              | 0,4%  |

## QUADRO A4

### LEIS SOBRE VELOCIDADE E APLICAÇÃO POR PAÍS

| PAÍS/ÁREA                            | LIMITES DE VELOCIDADE FIXADOS EM ÂMBITO NACIONAL | LIMITES DE VELOCIDADE PODEM MODIFICAR-SE LOCALMENTE | VELOCIDADE MÁXIMA      |                       |                            | EFICÁCIA DA APLICAÇÃO GERAL (CONSENSO DE ENTREVISTADOS) (escala 0 -10) |
|--------------------------------------|--|---|------------------------|-----------------------|----------------------------|--|
|                                      |  |   | Em vias urbanos (km/h) | Em vias rurais (km/h) | Em torno de escolas (km/h) |  |
| Argentina                            | Sim  | Não   | 40-60                  | 80-110                | 20                         | 7  |
| Bahamas                              | Sim  | Não   | 40                     | 72                    | 24                         | 6  |
| Barbados                             | Sim  | Não   | 40                     | 60                    | 60                         | 4  |
| Belize                               | Sim  | Não   | 40                     | 40                    | 25                         | 2  |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia    | Sim  | Não   | 40                     | 40                    | 10                         | 2  |
| Brasil                               | Sim  | Sim   | 30-80                  | 60-110                | 30-80                      | 6  |
| Canadá                               | Subnacionais                                     | Sim   | -                      | -                     | -                          | 6  |
| Chile                                | Sim  | Sim   | 60                     | 100                   | 30                         | 4  |
| Colômbia                             | Sim  | Sim   | 80                     | 120                   | 30                         | 3  |
| Costa Rica                           | Sim  | Não   | 40                     | 40                    | 25                         | 8  |
| Cuba                                 | Sim  | Sim   | 50                     | 60                    | 40                         | 8  |
| Dominica                             | Subnacionais                                     | Não   | -                      | -                     | -                          | 3  |
| El Salvador                          | Sim  | Não   | 50                     | -                     | 10                         | 4  |
| Equador                              | Sim  | Sim   | 50                     | 90                    | 30                         | 7  |
| Estados Unidos                       | Subnacionais                                     | -   | -                      | -                     | -                          | -  |
| Guatemala                            | Sim  | Sim   | 30-90                  | 40-100                | 30                         | 3  |
| Guiana                               | Sim  | Não   | 50                     | 50                    | 50                         | 4  |
| Honduras                             | Sim  | Não   | 40                     | 60                    | 20                         | 5  |
| Jamaica                              | Sim  | Não   | 50                     | 50-80                 | 50-80                      | 6  |
| México                               | Sim  | Sim   | 50                     | -                     | 25                         | 4  |
| Nicarágua                            | Sim  | Sim   | 45                     | 45                    | 25                         | 3  |
| Panamá                               | Sim  | Não   | 40                     | 60-80                 | 30                         | 8  |
| Paraguai                             | Sim  | Sim   | 50                     | 80-110                | 10                         | 4  |
| Peru                                 | Sim  | Sim   | 60                     | 60                    | 30                         | 3  |
| República Dominicana                 | Subnacionais                                     | Não   | 35                     | 60                    | 25                         | 3  |
| São Cristóvão e Nevis                | Sim  | Não   | 32                     | 64                    | 32                         | 6  |
| Santa Lúcia                          | -  | -   | 25                     | 25                    | 24                         | 0  |
| São Vicente e Granadinas             | Sim  | Não   | 32                     | -                     | -                          | 8  |
| Suriname                             | Sim  | Não   | 30-40                  | 40-80                 | 30                         | 6  |
| Trinidade e Tobago                   | Sim  | Não   | 50                     | 50                    | 50                         | 0  |
| Uruguai                              | Sim  | Não   | 45                     | 90                    | 20                         | 3  |
| (República Bolivariana da) Venezuela | Subnacionais                                     | Não   | 40                     | 15                    | 15                         | 3  |

## QUADRO A5

### LEIS SOBRE USO DO CAPACETE, SUA APLICAÇÃO E TAXAS DE USO POR PAÍS

| PAÍS                                    | LEI NACIONAL SOBRE USO DO CAPACETE | A LEI APLICA-SE AOS SE-<br>GUINTE USUÁRIOS DE VIAS<br>PÚBLICAS |                        | A LEI APLICA-SE A         |                               | HÁ NORMAS<br>SOBRE O<br>CAPACETE |
|---|------------------------------------|--|------------------------|---------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
|   |                                    | Condutores   | Passageiros<br>adultos | Todos os<br>tipos de vias | Todos os<br>tipos de<br>motor |                                  |
| Argentina                               | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Bahamas                                 | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| Barbados                                | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Belize                                  | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia       | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| Brasil                                  | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Canadá                                  | Subnacionais                       | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Chile                                   | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Colômbia                                | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Costa Rica                              | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| Cuba                                    | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Dominica                                | Não                                | -  | -                      | -                         | -                             | -                                |
| El Salvador                             | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| Equador                                 | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Estados Unidos                          | Subnacionais                       | -  | -                      | -                         | -                             | Sim                              |
| Guatemala                               | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| Guiana                                  | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Honduras                                | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| Jamaica                                 | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| México                                  | Subnacionais                       | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Nicarágua                               | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| Panamá                                  | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| Paraguai                                | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| Peru                                    | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| República Dominicana                    | Sim                                | Sim  | Não                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| São Cristóvão e Nevis                   | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Santa Lúcia                             | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |
| São Vicente e Granadinas                | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Suriname                                | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Não                           | Sim                              |
| Trinidade e Tobago                      | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| Uruguai                                 | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Sim                              |
| (República Bolivariana da)<br>Venezuela | Sim                                | Sim  | Sim                    | Sim                       | Sim                           | Não                              |

| PAÍS                                 | EFICÁCIA DA APLICAÇÃO GERAL (CONSENSO DOS ENTREVISTADOS) (escala 0 - 10) | PASSAGEIROS CRIANÇAS            |                               | TAXA ESTIMADA DE USO DO CAPACETE (%) |
|--------------------------------------|--|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
|                                      |  | Idade/altura mínima (anos) (cm) | Obrigatório o uso do capacete |                                      |
| Argentina                            | 6  | Não há                          | Sim                           | 46,2% Condutores, 23,7% Passageiros  |
| Bahamas                              | 6  | -                               | Sim                           | -                                    |
| Barbados                             | 8  | Não há                          | Sim                           | -                                    |
| Belize                               | 6  | Não há                          | Sim                           | 80,0% Condutores, 15,0% Passageiros  |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia    | 2  | Não há                          | Não                           | -                                    |
| Brasil                               | 7  | 7                               | Sim                           | -                                    |
| Canadá                               | 10   | Não há                          | Sim                           | 99,0% Condutores, 99,0% Passageiros  |
| Chile                                | 9  | Não há                          | Sim                           | 98,0% Condutores, 99,0% Passageiros  |
| Colômbia                             | 6  | Não há                          | Sim                           | 99,0% Condutores, 40,0% Passageiros  |
| Costa Rica                           | 8  | Não há                          | Sim                           | 99,5% Condutores, 99,1% Passageiros  |
| Cuba                                 | 9  | 7                               | Sim                           | -                                    |
| Dominica                             | -  | -                               | -                             | -                                    |
| El Salvador                          | 6  | Não há                          | Sim                           | -                                    |
| Equador                              | 7  | Não há                          | Sim                           | 71,0% Condutores, 71,0% Passageiros  |
| Estados Unidos                       | -  | -                               | -                             | 55,0% Condutores, 51,0% Passageiros  |
| Guatemala                            | 3  | Não há                          | Sim                           | 40,0% Todos os usuários              |
| Guiana                               | 8  | Não há                          | Sim                           | -                                    |
| Honduras                             | 9  | Não há                          | Sim                           | -                                    |
| Jamaica                              | 1  | Não há                          | Sim                           | 5,9% Condutores, 4,6% Passageiros    |
| México                               | 5  | Não há                          | Sim                           | 75,0% Condutores, 83,7% Passageiros  |
| Nicarágua                            | 6  | Não há                          | Sim                           | -                                    |
| Panamá                               | 9  | Não há                          | Sim                           | 98,0% Condutores, 95,0% Passageiros  |
| Paraguai                             | 5  | 13                              | Sim                           | 45,0% Condutores, 20,0% Passageiros  |
| Peru                                 | 2  | Não há                          | Sim                           | -                                    |
| República Dominicana                 | 3  | Não há                          | Não                           | -                                    |
| São Cristóvão e Nevis                | 6  | Não há                          | Sim                           | 95,0% Condutores, 20,0% Passageiros  |
| Santa Lúcia                          | 6  | Não há                          | Sim                           | 53,3% Condutores, 18,0% Passageiros  |
| São Vicente e Granadinas             | 8  | Não há                          | Sim                           | -                                    |
| Suriname                             | 5  | 10                              | Sim                           | 90,0% Condutores, 90,0% Passageiros  |
| Trinidade e Tobago                   | 8  | Não há                          | Sim                           | -                                    |
| Uruguai                              | 5  | Não há                          | Sim                           | 60,0% Todos os usuários              |
| (República Bolivariana da) Venezuela | 1  | Não há                          | Sim                           | 45,0% Todos os usuários              |

## QUADRO A6

### LEIS SOBRE DIRIGIR SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL, SUA APLICAÇÃO E MORTES NO TRÂNSITO ATRIBUÍDAS AO ÁLCOOL POR PAÍS

| PAÍS                                 | LEI NACIONAL SOBRE DIRIGIR SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL | EFEITO DO ÁLCOOL DEFINIDO POR CAS | NÍVEIS LEGAIS NACIONAIS MÁXIMOS DE CAS |  |  | TESTE ALEATÓRIO DE ETILÔMETRO OU POSTOS DE CONTROLE POLICIAIS USADOS PARA FISCALIZAÇÃO | EFICÁCIA DA APLICAÇÃO GERAL (CONSENSO DOS ENTREVISTADOS) (escala 0 - 10) | PROPORÇÃO (%) DAS MORTES NO TRÂNSITO ATRIBUÍVEIS AO ÁLCOOL |
|--------------------------------------|---|-----------------------------------|--|--|--|--|--|--|
|                                      |   |                                   | Para a população em geral (g/dl)       | Para condutores jovens ou novatos (g/dl) | Para condutores profissionais ou comerciais (g/dl) |  |  |  |
| Argentina                            | Sim   | Sim                               | 0.05                                   | 0.05                                     | 0.00   | Sim  | 6  | 33,0%  |
| Bahamas                              | Sim   | Sim                               | 0.08                                   | 0.08                                     | 0.08   | Sim  | 5  | -  |
| Barbados                             | Sim   | Não                               | -                                      | -  | -  | Não  | 0  | -  |
| Belize                               | Sim   | Sim                               | 0.08                                   | 0.08                                     | 0.08   | Sim  | 4  | -  |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia    | Sim   | Sim                               | -                                      | -  | 0.05 <sup>a</sup>                                  | Sim  | 6  | -  |
| Brasil                               | Sim   | Sim                               | 0.02                                   | 0.02                                     | 0.02   | Sim  | 6  | -  |
| Canadá                               | Sim   | Sim                               | 0.05-0.08                              | 0.00                                     | 0.05-0.08  | Sim  | 6  | 33,0%  |
| Chile                                | Sim   | Sim                               | 0.03                                   | 0.03                                     | 0.03   | Sim  | 5  | 18,0%  |
| Colômbia                             | Sim   | Sim                               | 0.039                                  | 0.039                                    | 0.039  | Sim  | 4  | 18,0%  |
| Costa Rica                           | Sim   | Sim                               | 0.05                                   | 0.05                                     | 0.05   | Sim  | 8  | -  |
| Cuba                                 | Sim   | Sim                               | 0.05                                   | 0.00                                     | 0.00   | Sim  | 6  | -  |
| Dominica                             | Sim   | Sim                               | 0.08                                   | 0.08                                     | 0.08   | Não  | 2  | -  |
| El Salvador                          | Sim   | Sim                               | 0.05                                   | 0.05                                     | 0.05   | Sim  | 5  | -  |
| Equador                              | Sim   | Sim                               | 0.03                                   | 0.03                                     | 0.01   | Sim  | 8  | 4,0%   |
| Estados Unidos                       | Subnacionais  | Sim                               | 0.08                                   | 0,00-0,02                                | 0.04   | Não  | -  | 32,0%  |
| Guatemala                            | Sim   | Sim                               | -                                      | -  | -  | Sim  | 2  | 61,0%  |
| Guiana                               | Sim   | Sim                               | 0.08                                   | 0.08                                     | 0.08   | Sim  | 6  | -  |
| Honduras                             | Sim   | Sim                               | 0.07                                   | 0.07                                     | 0.07   | Sim  | 8  | 4,0%   |
| Jamaica                              | Sim   | Sim                               | 0.08                                   | 0.08                                     | 0.08   | Sim  | 3  | 2,0%   |
| México                               | Sim   | Sim                               | 0.05-0.08                              | 0.05-0.08                                | 0.02   | Sim  | 6  | 23,4%  |
| Nicarágua                            | Sim   | Sim                               | 0.05                                   | 0.05                                     | 0.05   | Sim  | 1  | 7,0%   |
| Panamá                               | Sim   | Sim                               | 0.05                                   | 0.05                                     | 0.05   | Sim  | 8  | -  |
| Paraguai                             | Subnacionais  | Sim                               | -                                      | -  | -  | Sim  | 4  | 60,0%  |
| Peru                                 | Sim   | Sim                               | 0.05                                   | 0.05                                     | 0.025  | Sim  | 5  | -  |
| República Dominicana                 | Sim   | Sim                               | 0.05                                   | 0.03                                     | 0.03   | Sim  | 2  | -  |
| São Cristóvão e Nevis                | Sim   | Sim                               | 0.08                                   | 0.08                                     | 0.08   | Sim  | 3  | 0,1%   |
| Santa Lúcia                          | Sim   | Sim                               | 0.08                                   | 0.08                                     | 0.08   | -  | 0  | -  |
| São Vicente e Granadinas             | Sim   | Não                               | -                                      | -  | -  | Não  | 8  | -  |
| Suriname                             | Sim   | Sim                               | 0.05                                   | 0.05                                     | 0.05   | Sim  | 5  | -  |
| Trinidade e Tobago                   | Sim   | Sim                               | 0.08                                   | 0.08                                     | 0.08   | Sim  | 4  | -  |
| Uruguai                              | Sim   | Sim                               | 0.03                                   | 0.03                                     | 0.00   | Sim  | 7  | 38,0%  |
| (República Bolivariana da) Venezuela | Sim   | Sim                               | 0.08                                   | 0.08                                     | 0.08   | Sim  | 5  | 7,5%   |

<sup>a</sup> Aplica-se apenas a condutores de veículos de transporte público.

## QUADRO A7

### LEIS SOBRE USO DO CINTO DE SEGURANÇA E DISPOSITIVOS DE RETENÇÃO PARA CRIANÇAS, FISCALIZAÇÃO E TAXAS DE USO POR PAÍS

| PAÍS                                 | LEI SOBRE O USO DO CINTO DE SEGURANÇA          |   | EFICÁCIA DA FISCALIZAÇÃO DA LEI SOBRE O CINTO DE SEGURANÇA (consenso dos entrevistados) (escala 0-10) | TAXA(S) ESTIMADA(S) DE USO DO CINTO DE SEGURANÇA |                                    |                                   |                                    | DISPOSITIVOS DE RETENÇÃO PARA CRIANÇAS                           |   |
|--------------------------------------|--|---|---|--|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|---|
|                                      | Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança | A lei se aplica a ocupantes dos assentos dianteiro e traseiro |   | Só condutores (%)                                | Ocupantes do assento dianteiro (%) | Ocupantes do assento traseiro (%) | Ocupantes de todos os assentos (%) | Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças | Eficácia da fiscalização da lei sobre uso de dispositivos de retenção para crianças (consenso de entrevistados) (escala 0 - 10) |
| Argentina                            | Sim  | Sim   | 5   | 39.3   | 29.1                               | 10.8                              | 33.3                               | Sim  | 4   |
| Bahamas                              | Sim  | Sim   | 6   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Sim  | 6   |
| Barbados                             | Sim  | Sim   | 7   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Sim  | 5   |
| Belize                               | Sim  | Não   | 7   | 70.0   | 60.0                               | 30.0                              | 52.0                               | Não  | -   |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia    | Sim  | Não   | 2   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Não  | -   |
| Brasil                               | Sim  | Sim   | 6   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Sim  | 6   |
| Canadá                               | Subnacionais                                   | Sim   | 8   | 95.7   | 95.5                               | 89.2                              | 95.3                               | Subnacionais   | 8   |
| Chile                                | Sim  | Sim   | 4   | 52.0   | 51.0                               | 10.0                              | -                                  | Sim  | 4   |
| Colômbia                             | Sim  | Sim   | 5   | 57.0   | 59.0                               | -                                 | -                                  | Sim  | 1   |
| Costa Rica                           | Sim  | Sim   | 7   | 82.0   | 79.3                               | 47.9                              | 75.2                               | Sim  | 9   |
| Cuba                                 | Sim  | Sim   | 7   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Sim  | 0   |
| Dominica                             | Sim  | Sim   | 2   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Não  | -   |
| El Salvador                          | Sim  | Não   | 5   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Sim  | -   |
| Equador                              | Sim  | Sim   | 6   | 63.0   | 58.0                               | -                                 | 60.0                               | Sim  | 1   |
| Estados Unidos                       | Subnacionais                                   | -   | -   | 86.0   | 84.0                               | 70.0                              | 85.0                               | Subnacionais   | -   |
| Guatemala                            | Sim  | Sim   | 4   | 50.3   | -                                  | -                                 | -                                  | Não  | -   |
| Guiana                               | Sim  | Não   | 8   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Não  | -   |
| Honduras                             | Sim  | Sim   | 7   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Não  | -   |
| Jamaica                              | Sim  | Sim   | 5   | 50.6   | 43.9                               | 4.0                               | -                                  | Sim  | 2   |
| México                               | Sim  | Não   | 5   | 58.0   | 29.1                               | 4.2                               | 54.1                               | Subnacionais   | 1   |
| Nicarágua                            | Sim  | Não   | 6   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Sim  | -   |
| Panamá                               | Sim  | Sim   | 8   | 90.0   | 90.0                               | 10.0                              | -                                  | Sim  | 7   |
| Paraguai                             | Sim  | Sim   | 5   | 87.0   | 85.0                               | 50.0                              | -                                  | Não  | -   |
| Peru                                 | Sim  | Sim   | 7   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Não  | -   |
| República Dominicana                 | Sim  | Não   | 4   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Não  | -   |
| São Cristóvão e Nevis                | Sim  | Não   | 7   | 95.0   | 90.0                               | 50.0                              | 95.0                               | Sim  | 6   |
| Santa Lúcia                          | Sim  | Não   | 9   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Não  | -   |
| São Vicente e Granadinas             | Sim  | Sim   | 9   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Sim  | 8   |
| Suriname                             | Sim  | Sim   | 8   | 80.0   | 80.0                               | 20.0                              | 10.0                               | Sim  | 4   |
| Trinidade e Tobago                   | Sim  | Não   | 8   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Sim  | 3   |
| Uruguai                              | Sim  | Sim   | 5   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Sim  | 2   |
| (República Bolivariana da) Venezuela | Sim  | Sim   | 2   | -  | -                                  | -                                 | -                                  | Sim  | 5   |

## QUADRO A8

### LEIS SOBRE USO DE TELEFONE CELULAR AO DIRIGIR POR PAÍS

| PAÍS/ÁREA                            | LEGISLAÇÃO SOBRE USO DO TELEFONE CELULAR AO DIRIGIR | A LEI APLICA-SE A            |                                     | LEGISLAÇÃO SOBRE DISPONIBILIDADE DO USO DE CELULARES AO DIRIGIR |
|--------------------------------------|---|------------------------------|-------------------------------------|---|
|                                      |   | Celulares sem fone de ouvido | Celulares com ou sem fone de ouvido |   |
| Argentina                            | Sim   | Sim                          | Sim                                 | Sim   |
| Bahamas                              | Não   | -                            | -                                   | Não   |
| Barbados                             | Não   | -                            | -                                   | Não   |
| Belize                               | Não   | -                            | -                                   | Não   |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia    | Não   | -                            | -                                   | Não   |
| Brasil                               | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |
| Canadá                               | Subnacionais  | Sim                          | Não                                 | Sim   |
| Chile                                | Sim   | Sim                          | Não                                 | Sim   |
| Colômbia                             | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |
| Costa Rica                           | Sim   | Sim                          | Não                                 | Sim   |
| Cuba                                 | Sim   | Sim                          | Não                                 | -   |
| Dominica                             | Não   | -                            | -                                   | Não   |
| El Salvador                          | Sim   | Sim                          | Sim                                 | Sim   |
| Equador                              | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |
| Estados Unidos                       | Subnacionais  | -                            | -                                   | Sim   |
| Guatemala                            | Sim   | Sim                          | Sim                                 | Não   |
| Guiana                               | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |
| Honduras                             | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |
| Jamaica                              | Não   | -                            | -                                   | Não   |
| México                               | Subnacionais  | Sim                          | Não                                 | Não   |
| Nicarágua                            | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |
| Panamá                               | Sim   | Sim                          | Não                                 | Sim   |
| Paraguai                             | Não   | -                            | -                                   | Não   |
| Peru                                 | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |
| República Dominicana                 | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |
| São Cristóvão e Nevis                | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |
| Santa Lúcia                          | Não   | -                            | -                                   | Não   |
| São Vicente e Granadinas             | Não   | -                            | -                                   | Não   |
| Suriname                             | Sim   | Sim                          | Não                                 | Sim   |
| Trinidade e Tobago                   | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |
| Uruguai                              | Não   | -                            | -                                   | Não   |
| (República Bolivariana da) Venezuela | Sim   | Sim                          | Não                                 | Não   |

## QUADRO A9

### GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA, ESTRATÉGIAS E METAS POR PAÍS

| PAÍS                                 | ORGANISMO PRINCIPAL                |   | FUNÇÕES DO ORGANISMO PRINCIPAL |            |                         | ESTRATÉGIAS DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO           |                           | METAS DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO |                   |
|--------------------------------------|------------------------------------|---|--------------------------------|------------|-------------------------|--|---------------------------|--------------------------------|-------------------|
|                                      | Há um organismo principal presente | O organismo principal tem financiamento | Coordenação                    | Legislação | Monitoração e avaliação | Há uma estratégia nacional de segurança viária | A estratégia é financiada | Lesões fatais                  | Lesões não fatais |
| Argentina                            | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Plenamente                | Sim                            | Não               |
| Bahamas                              | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Sim               |
| Barbados                             | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Não  | -                         | -                              | -                 |
| Belize                               | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Sim               |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia    | Sim                                | Não                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Não                            | Não               |
| Brasil                               | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Não                     | Sim  | Plenamente                | Sim                            | Não               |
| Canadá                               | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Não                            | Não               |
| Chile                                | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Não  | -                         | -                              | -                 |
| Colômbia                             | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Não                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Não               |
| Costa Rica                           | Sim                                | Não                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Não               |
| Cuba                                 | Sim                                | Não                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Sim               |
| Dominica                             | Sim                                | Não                                     | Sim                            | Sim        | Não                     | Não  | -                         | -                              | -                 |
| El Salvador                          | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Sim               |
| Equador                              | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Não               |
| Estados Unidos                       | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Plenamente                | Sim                            | Sim               |
| Guatemala                            | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Plenamente                | Não                            | Não               |
| Guiana                               | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Não                     | Sim  | Parcialmente              | Não                            | Não               |
| Honduras                             | Sim                                | Não                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Não  | -                         | -                              | -                 |
| Jamaica                              | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Não                     | Sim  | Plenamente                | Sim                            | Sim               |
| México                               | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Não               |
| Nicarágua                            | Não                                | -                                       | Não                            | Não        | Não                     | Não  | -                         | -                              | -                 |
| Panamá                               | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Sim               |
| Paraguai                             | Sim                                | Não                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Sim               |
| Peru                                 | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Não        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Sim               |
| República Dominicana                 | Não                                | -                                       | Não                            | Não        | Não                     | Não  | -                         | -                              | -                 |
| São Cristóvão e Nevis                | Não                                | -                                       | Não                            | Não        | Não                     | Não  | -                         | -                              | -                 |
| Santa Lúcia                          | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Não                     | Não  | -                         | -                              | -                 |
| São Vicente e Granadinas             | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Não  | -                         | -                              | -                 |
| Suriname                             | Não                                | -                                       | Não                            | Não        | Não                     | Sim  | -                         | Sim                            | Sim               |
| Trinidade e Tobago                   | Não                                | -                                       | Não                            | Não        | Não                     | Não  | -                         | -                              | -                 |
| Uruguai                              | Sim                                | Não                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Não é financiada          | Sim                            | Não               |
| (República Bolivariana da) Venezuela | Sim                                | Sim                                     | Sim                            | Sim        | Sim                     | Sim  | Parcialmente              | Sim                            | Sim               |

# QUADRO A10

## MOBILIDADE MAIS SEGURA POR PAÍS

| PAÍS                                 | VEÍCULOS             | HÁ POLÍTICAS QUE               |                                   |   | AUDITORIAS DAS VIAS PÚBLICAS                                 |               |                    | PADRÕES DOS VEÍCULOS                |   | LEGISLAÇÃO PARA VEÍCULOS NOVOS E IMPORTADOS, EXIGE            |  |         |                                | SISTEMA DE PENALIDADES E PONTEIÇÃO IMPLANTADOS |
|--------------------------------------|----------------------|--------------------------------|-----------------------------------|---|--|---------------|--------------------|-------------------------------------|---|---|--|---------|--------------------------------|--|
|                                      |                      | Número de veículos registrados | Promovem a caminhada e o ciclismo | Promovem o investimento em transporte público | Isolam os usuários vulneráveis do tráfego de alta velocidade | Em vias novas | Em vias existentes | Efetuada por avaliador independente | Signatário do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos | Carros novos sujeitos a Programa de Avaliação de Carros Novos | Cintos de segurança dianteiros e traseiros | Airbags | Sistema de freios antibloqueio |  |
| Argentina                            | 14 163 125           | Subnacionais                   | Sim                               | Subnacionais                                  | Sim  | Sim           | Sim                | Sim                                 | Não   | Sim   | Sim  | Sim     | Não                            | Sim  |
| Bahamas                              | 131 365              | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | Sim           | Não                | -                                   | -   | Sim   | Sim  | Sim     | Não                            | Não  |
| Barbados                             | 133 835              | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | Parcial       | Não                | Não                                 | Não   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Sim  |
| Belize                               | -                    | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | Sim           | Sim                | Sim                                 | Sim   | Não   | Não  | Não     | Não                            | Sim  |
| (Estado Plurinacional da) Bolívia    | 910 333              | Não                            | Não                               | Não   | Não  | Sim           | Não                | Não                                 | Não   | Não   | Não  | Não     | Não                            | Sim  |
| Brasil                               | 64 817 974           | Sim                            | Sim                               | Sim   | Sim  | Sim           | -                  | Não                                 | Não   | Sim   | Não  | Sim     | Não                            | Sim  |
| Canadá                               | 21 387 132           | Subnacionais                   | Subnacionais                      | Subnacionais                                  | Não  | Sim           | Sim                | Sim                                 | Não   | Sim   | Não  | Não     | Sim                            | Sim  |
| Chile                                | 3 375 523            | Sim                            | Sim                               | Subnacionais                                  | Sim  | Sim           | Não                | Não                                 | Sim   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| Colômbia                             | 7 229 373            | Subnacionais                   | Sim                               | Sim   | Sim  | Parcial       | Sim                | Não                                 | Não   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| Costa Rica                           | 923 591              | Não                            | Não                               | Sim   | Sim  | Parcial       | Sim                | Não                                 | Não   | Sim   | Sim  | Não     | Não                            | Sim  |
| Cuba                                 | 607 675              | Subnacionais                   | Subnacionais                      | Subnacionais                                  | Sim  | Sim           | Sim                | -                                   | -   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Sim  |
| Dominica                             | 23 566               | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | Sim           | Não                | Não                                 | Não   | Não   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| El Salvador                          | 715 345 <sup>a</sup> | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | Parcial       | Sim                | Não                                 | Não   | Não   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| Equador                              | 1 039 364            | Sim                            | Sim                               | Sim   | Sim  | Parcial       | Sim                | Não                                 | Sim   | Sim   | Sim  | Não     | Não                            | Sim  |
| Estados Unidos                       | 258 957 503          | Sim                            | Sim                               | Subnacionais                                  | Não  | Sim           | Não                | Sim                                 | Sim   | Sim   | Sim  | Não     | Sim                            | Não <sup>b</sup>                               |
| Guatemala                            | 2 118 516            | Subnacionais                   | Subnacionais                      | Não   | Não  | Não           | -                  | Não                                 | Não   | Não   | Não  | Não     | Não                            | Sim  |
| Guiana                               | 12 363               | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | Parcial       | Não                | Não                                 | Não   | Sim   | Sim  | Sim     | Sim                            | Não  |
| Honduras                             | 983 800              | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | Não           | -                  | Sim                                 | Não   | Sim   | Sim  | Sim     | Não                            | Sim  |
| Jamaica                              | 502 265              | Sim                            | Sim                               | Sim   | Não  | Não           | -                  | Não                                 | Não   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Sim  |
| México                               | 30 904 659           | Subnacionais                   | Sim                               | Subnacionais                                  | Não  | Sim           | Não                | Sim                                 | Sim   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| Nicarágua                            | 445 974              | Não                            | Sim                               | Não   | Não  | Não           | -                  | Não                                 | Não   | Não   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| Panamá                               | 612 000              | Não                            | Sim                               | Sim   | Sim  | Sim           | Sim                | Não                                 | Não   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Sim  |
| Paraguai                             | 919 247              | Não                            | -                                 | Não   | Não  | Sim           | Sim                | -                                   | -   | Não   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| Peru                                 | 3 155 614            | Subnacionais                   | Subnacionais                      | Subnacionais                                  | Não  | Parcial       | Sim                | Não                                 | Não   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Sim  |
| República Dominicana                 | 2 734 740            | Não                            | Sim                               | Não   | Sim  | Não           | Não                | -                                   | -   | -   | -  | -       | -                              | Não  |
| São Cristóvão e Nevis                | 22 209               | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | Parcial       | Não                | Não                                 | Não   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| Santa Lúcia                          | 56 601               | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | Não           | -                  | Não                                 | Não   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Sim  |
| São Vicente e Granadinas             | 27 176               | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | Parcial       | Não                | -                                   | -   | Sim   | Não  | -       | -                              | -  |
| Suriname                             | 190 746              | Não                            | Não                               | Não   | Não  | Sim           | Não                | Não                                 | Sim   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| Trinidade e Tobago                   | 321 191              | Não                            | Não                               | Não   | Sim  | -             | -                  | -                                   | -   | Não   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| Uruguai                              | 1 287 012            | Não                            | Subnacionais                      | Subnacionais                                  | Não  | Sim           | Não                | Não                                 | Não   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Não  |
| (República Bolivariana da) Venezuela | 4 051 705            | Não                            | Sim                               | Não   | Sim  | Não           | -                  | Não                                 | Sim   | Sim   | Não  | Não     | Não                            | Não  |

<sup>a</sup> Até julho de 2011.

<sup>b</sup> Subnacionais.



Organização  
Pan-Americana  
da Saúde



Organização  
Mundial da Saúde  
ESCRITÓRIO REGIONAL PARA AS Américas

525 Twenty-third Street, N.W.  
Washington, DC 20037

[www.paho.org](http://www.paho.org)

